

# LA PREMIERE LIAISON AERIENNE COMMERCIALE ENTRE ORAN ET ALICANTE

## UNE PAGE DE L'HISTOIRE D'ORAN DES ANNEES 1924 A 1928

Nombreux, sont encore les anciens Oranais qui se souviennent de l'évènement que constituait l'arrivée, dans le port d'Oran au cours des années 1924 à 1928, de l'hydravion en provenance d'Alicante.

Les curieux ne manquaient pas, lorsqu'ils en avaient le loisir, en semaine, et encore davantage le dimanche, de se rendre l'après-midi sur la terrasse du belvédère de la promenade de Létang, pour voir amérir l'hydravion qui le plus régulièrement possible, se posait chaque jour vers 16 heures dans le bassin du port d'Oran, avant de se diriger ensuite vers le hangar qui lui était réservé dans les installations de la Défense Mobile.

L'ensemble portuaire d'Oran n'avait pas à l'époque, l'importance qui devint la sienne par la suite.

La grande jetée du port était plus courte de près de moitié par rapport à sa dernière longueur en 1962.

A son extrémité, se trouvait l'établissement dénommé « Le Pharo », où les jeunes gens venaient prendre des bains dans les eaux plus profondes, à l'entrée du port, et se distraire au cours de leurs soirées libres ainsi que les après-midi de dimanches et jours de fête.

Temps heureux, mais révolus hélas !

Les blocs de la jetée ne portaient pas encore, cette inscription en grosses lettres noires « ICI LA FRANCE » devenus sans réalité lorsque le grand dégagement fut décidé, puis accompli.

Pourtant, dans ce pays, qu'elle avait transformé et qui constituait son véritable prolongement, la France voulait créer des moyens de liaison qui rendraient plus proches les uns des autres les Français d'Algérie et ceux de la Métropole.

Un de nos lecteurs, qui a la grande faveur de vivre près d'un ancien pilote des lignes aériennes Latécoère, a pu recueillir de celui-ci des renseignements fort intéressants, concernant la ligne aérienne Oran - Alicante et retour.

La création de cette ligne en 1924, entre dans le cadre de l'historique des lignes aériennes Latécoère, dont elle est une des étapes, intermédiaire entre la première liaison aérienne Toulouse-Barcelone en 1918 et France - Amérique du Sud en 1926.

Après Toulouse - Barcelone créée la veille de Noël 1918, ce fut la prolongation jusqu'à Alicante le 25 février 1919, puis Rabat le 19 mars 1919 et Casablanca peu après.

Depuis 1920, la ligne Toulouse - Casablanca, à laquelle l'appui du Maréchal Lyautey avait permis d'affecter quinze avions Breguet (14) monomoteur Renault de 300 CV, assurait quotidiennement le service postal France - Maroc.

Relier Oran à Alicante comportant un trajet important au dessus de la Mer Méditerranée, nécessitait l'utilisation d'hydravions mais cela n'était pas un empêchement majeur pour la Com-

pagnie Latécoère, laquelle déjà, pensait à créer une ligne aérienne par dessus l'Atlantique.

La Compagnie possédait une agence à Oran, rue des Lois.

Le chef d'agence était Jouguet, international de football qui fit les beaux jours de l'A.S.M.O. L'agence assurait sur place les services administratifs et techniques de la ligne à l'échelon local.

Le champ d'aviation de la Senia ne disposait que d'installations sommaires hors de comparaison avec celles de l'aérogare luxueuse abandonnée en 1962 sur le terrain de Valmy - La Senia.

L'aéronautique civile disposait seulement de quelques hangars rudimentaires. C'est là que venaient se garer les avions civils du type Breguet qui se posaient à La Senia en provenance de Fez à destination d'Oran.

Cinq années s'étaient, à peine écoulées depuis l'armistice de 1918.

Les pilotes de l'Armée, rendus à la vie civile, avaient conservé leur passion pour l'aviation, et trouvé une carrière périlleuse dans la conduite des avions de la Compagnie Latécoère.

Plusieurs d'entre eux payèrent de leur vie la mise en place puis le fonctionnement des « Lignes » difficiles en raison de la faiblesse et des défections des moteurs. Ceux-ci n'avaient pas atteint les perfectionnements actuels. Les pannes en l'air, en plein vol, étaient les plus dangereuses. Elles mettaient en péril les pilotes, les mieux éprouvés, qui ne se tiraient d'affaire qu'à la faveur de leur habileté, de leur courage et... de la providence.

A Oran La Senia la ligne Oran - Fez - Casablanca assurée par deux pilotes, Denis et Joly, était hebdomadaire sur appareils Breguet 14.

En 1924 fut inaugurée la bretelle Oran - Alicante, qui, par hydravion, relia quatre fois par semaine ces deux villes.

La base de départ se situait à l'arrière-port où elle disposait à la Défense Mobile d'un hangar et d'une grue pour hisser les « hydros » à quai.

Un petit atelier, à l'échelle de l'aviation de l'époque, travaillait, quelquefois jour et nuit, pour assurer le départ du lendemain. Quelques mécaniciens, tels Riera, Ferrand, Massol, ne ménageaient ni leur temps ni leur peine : seul comptait le départ du lendemain.

Les pilotes, dont Catin et Bourgat semblent être les seuls survivants, effectuaient le parcours au dessus de la mer par tous les temps.

Pendant une période, par suite d'accidents ou d'incidents, Bourgat assura seul cette liaison, difficile en raison de la fragilité du matériel et des intempéries. Ses services particulièrement méritants lui valurent la « grande médaille de vermeil » récompensant les pilotes qui s'étaient le plus distingués sur les lignes aériennes.

Les Oranais, qui, du haut du belvédère de la promenade de Létang, guettaient dans le ciel, du côté des côtes d'Espagne, l'apparition de l'hydravion, puis attendaient sa pose dans le port, ne se doutaient certainement pas des difficultés que l'équipage avait dû surmonter pour apporter à Oran le courrier à l'heure prévue.

Cet équipage comprenait un pilote et un radio.

Celui-ci avait la charge de maintenir l'appareil en liaison avec la terre, mais la précarité de cette liaison trouvait un complément dans l'utilisation de pigeons voyageurs. Chaque courrier emportait une caisse de pigeons d'Oran et une caisse de pigeons d'Alicante. En cas de panne en mer, ces messagers apportaient le S.O.S., de l'avion à leur colombier, et déclenchaient les recherches.

Le rôle des radios, ne se bornait pas à la manipulation de leurs postes de transmissions radio-électriques. Véritables collaborateurs des pilotes, il leur arrivait, alors que l'avion se trouvait à 700 ou 800 mètres d'altitude, de monter sur les plans pour remettre en route à la manivelle (comme s'il s'agissait d'une automobile) un moteur défaillant.

Les Oranais contemporains de cette expérience héroïque que constitue la liaison Oran - Alicante n'auront pas oublié les noms des radios : Lacoste, Salvadou, Mattei, disparus et Munar et Thierry toujours en vie aux dernières nouvelles.

Dans le rappel de cette page de l'histoire d'Oran, on ne saurait trop souligner le courage et l'abnégation de ces hommes simples : « Pilotes, Radios, Mécanos » dont le labeur et l'énergie contribuèrent au succès de cette première liaison aéro-postale entre la France et l'Algérie.

Car cette ligne Oran - Alicante n'existait que par la nécessité de joindre l'Afrique du Nord à la France par la voie la plus praticable.

A l'époque, la plus grande distance séparant Alger de Marseille ne permettait pas d'envisager un itinéraire joignant ces deux villes par hydravions et c'est pourquoi Oran était tête de ligne.

Le courrier posté le soir à Paris arrivait à Toulouse dans la nuit et partait par avion sur Perpignan. La une bretelle Marseille - Perpignan apportait le courrier de Lyon, Nice et autres villes. Cette jonction faite, l'avion de Toulouse continuait sa route vers Barcelone, et Alicante, d'où partait sur Oran l'hydravion apportant en terre d'Algérie le courrier de France.

Ainsi peu à peu, grâce à ces pionniers de l'aviation civile se créait un élément nouveau de ce qui constituait l'Algérie française, dont l'histoire apparaît ainsi faite d'efforts perdus que l'on ne saurait pourtant oublier.

Roger ARNAUD.