

N° 72 - 18<sup>me</sup> ANNÉE

OCTOBRE-DÉCEMBRE 1965

LES  
CAHIERS  
D'OVTRE-MER

REVUE DE GEOGRAPHIE



81-18

BORDEAUX

## La construction du faisceau de transport aérien France-Archipel malgache

Toute voie de communication est un fait géographique, et tout fait géographique doit être localisé avec précision. Après la description du fait, la première démarche explicative doit donc être de « justifier » en quelque sorte sa localisation : pourquoi telle rivière coule-t-elle là plutôt qu'ailleurs ? Aussi bien : pourquoi telle ligne aérienne passe-t-elle précisément là où elle passe ? Pourquoi les avions s'arrêtent-ils à telle escale plutôt qu'à telle autre ? On pourrait, certes, croire qu'une ligne commerciale de transport est installée en fonction de la rentabilité des dessertes possibles : c'est parfois le cas, mais pas toujours... A preuve la ligne de Madagascar (1).

### I. - La ligne transafricaine

Le 14 novembre 1935, à 13 h. 15, l'avion Bloch 120 de la Régie Air-Afrique, en provenance d'Alger, se posait sur l'aérodrome d'Elisabethville, au Congo belge. Il était piloté par Poulin et Lambert, Massias étant radio et F. Lefebvre mécanicien. Il transportait également un passager officiel, l'inspecteur Hirschauer. Sur le terrain cet avion était attendu par un autre Bloch 120, celui de la Régie malgache que René Lefèvre, pilote, et Chollet, mécanicien, venaient d'amener de Tananarive. Aussitôt on procédait à l'échange des sacs postaux : 116 kg de courrier en provenance du Nord, et 24 kg provenant de Tana. Le surlendemain, Lefèvre repartait pour Madagascar avec l'inspecteur Hirschauer à son bord, et Poulin repartait pour Alger, d'où le courrier devait continuer sur Marseille par hydravion, puis sur Paris par avion (2). La ligne France-Madagascar était inaugurée.

(1) Cet article correspond à l'introduction d'une thèse complémentaire de Doctorat d'Etat, intitulée « Le faisceau France-Archipel malgache, essai de géographie du transport aérien ». La liaison aérienne concerne Madagascar, mais aussi la Réunion et l'île Maurice, de l'Archipel des Mascareignes. L'expression d' « Archipel malgache » est employée dans les documents officiels et en particulier dans les statistiques du Secrétariat Général à l'Aviation Civile. L'ensemble de ce travail n'a pu être mené à bien que grâce à l'aide et à la documentation fournies par le Secrétariat Général à l'Aviation Civile, les compagnies aériennes Air-France, Air-Madagascar et Sabena, l'ex-T.A.I., l'Aéro-Club de France, l'Institut du Transport Aérien, l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne, le Ministère de la Marine Marchande et la Compagnie des Messageries Maritimes. Que ces divers organismes soient ici vivement remerciés.

(2) TRUC (H.). Le vingtième anniversaire de l'ouverture du service aérien régulier français France-Madagascar. *La Revue Aéropostale*, octobre-décembre 1955. Pour tous les événements concernant l'aviation avant 1935, je citerai une fois pour toutes cette publication remarquable qu'était l'*Annuaire Aéronautique*, dirigée par Hirschauer (éd. Dunod).

Or, le défrichement de cette ligne, épine dorsale de la liaison France-Archipel malgache, est étroitement lié à la pénétration aérienne du continent africain en ces temps héroïques. Pénétration internationale d'ailleurs, et souvent réalisée par la collaboration de plusieurs pays, puisque le problème de la liaison métropole-colonies d'Afrique se posait exactement de la même façon et au même moment aux principales nations d'Europe occidentale.

### 1. - *Premiers raids et premiers projets.*

Avant la première guerre mondiale, on ne peut pas parler vraiment d'une aviation africaine. Le vol de l'administrateur Raoult, au-dessus de Tananarive, le 7 juillet 1911, avec un avion léger monté sur place, est un événement sportif méritoire, mais sans lendemain.

C'est après 1918 que commence cette pénétration aérienne, sous la nécessité de resserrer les liens coloniaux, et grâce à l'expérience des pilotes de guerre et aux progrès du matériel volant. Débuts bien tâtonnants, d'ailleurs, car le matériel n'était pas adapté aux conditions spéciales de l'Afrique: les appareils étaient trop puissants, donc lourds et gros mangeurs de carburant; les moteurs chauffaient, car ils étaient encore refroidis par eau (incidents lors des raids anglais sur Londres-Le Cap en 1920); les commandes répondaient mal car les fils métalliques se dilataient (accident d'Obrecht en 1931); les pièces en bois jouaient sous l'influence de la sécheresse (raid Lefranc et Roubaud, 1919). Et il n'y avait ni infrastructure ni information d'aucune sorte: on volait à vue au-dessus de territoires souvent inconnus (mission Rolland-Vuillemin-Laperrine, 1920). Ne réussissaient donc facilement que les vols qui, tels ceux des oiseaux migrateurs, étaient guidés par les rivages marins ou le ruban des fleuves.

Tout ceci explique que la première ligne régulièrement exploitée ait été la ligne Latécoère entre Toulouse et Rabat (1919), et que le premier réseau africain intérieur, celui des Belges au Congo (1921) ait été desservi par des hydravions. La traversée directe du Sahara offrait, elle, des difficultés majeures, et la mission susnommée Rolland-Vuillemin-Laperrine n'en vint à bout qu'au prix de graves dangers. Les Anglais, eux, bien que guidés par le Nil, ne réussissaient à joindre Le Cap au Caire qu'après avoir brisé successivement six appareils... Ces tentatives étaient probablement prématurées et on a l'impression que, pendant trois ou quatre ans, l'aviation africaine reprit son souffle et améliorait ses moyens. Pendant ce temps, l'attention mondiale était attirée par les grands raids sur l'Extrême-Orient et le bouclage du premier tour du monde. Pourtant, dans le domaine de l'organisation aérienne de l'Afrique, 1924

est une année notable. En effet, en janvier, des représentants de l'aéronautique française et de l'aéronautique belge se réunissaient à Paris et, estimant avoir partie liée en Afrique, décidaient de réaliser, pour 1930, et en étroite collaboration, une liaison aérienne « impériale » entre l'Europe occidentale et Madagascar, via l'Algérie, l'A.O.F. et le Congo belge: projet audacieux, puisque jusque-là personne n'était encore allé au Congo ou à Madagascar par la voie des airs...

Mais l'année 1925 sembla donner raison à cet acte de confiance. Un raid français (Lemaître et Arrachart) et deux missions (Tulasne et Gama, Goys et Vuillemin) traversaient le Sahara et le lieutenant belge Thieffry, avec Roger et de Bruycker, réussissait la première liaison Belgique-Congo. Notons l'itinéraire de l'avion belge: Oran, Ouallen, Gao, Zinder, Fort-Archambault, Bangui, Léopoldville. Et notons aussi que le moyeu de son hélice avait souffert de la sécheresse... Cette année-là, la ligne Latécoère était prolongée sur Dakar, et les Anglais réussissaient le premier circuit Egypte-Nigeria-Egypte via Fort-Lamy. Les progrès se confirment en 1926: les Anglais commencent à prospecter méthodiquement et à équiper la future ligne du Caire au Cap, les Belges font le premier aller et retour Belgique-Congo (l'hélice, cette fois, est métallique!) et, surtout, les Français réalisent la première liaison aérienne avec Madagascar. Voici quelques détails sur ce voyage historique (fig. 1).

Etant entendu que la ligne de Madagascar devait être un trait d'union entre le plus grand nombre possible de colonies françaises et belges, il s'agissait de déterminer le meilleur itinéraire et, aussi, de choisir l'instrument de transport le plus adéquat: avion ou hydravion? Dans ce but, on fit partir de France une couple d'hydravions le 12 octobre 1926, et un avion le 28 novembre (3), par des itinéraires évidemment différents.

Les deux hydravions étaient l'un un CAMS 37, moteur Lorraine-Dietrich de 450 CV, à refroidissement par eau (pilote: lieutenant de vaisseau Guilbaud), l'autre un Lioré-Olivier 174, moteur Gnome et Rhône Jupiter de 420 CV à refroidissement par air (pilote: lieutenant de vaisseau Bernard). L'expédition suivit d'abord le littoral espagnol, puis la côte africaine jusqu'à Saint-Louis. De là, elle remonta le Sénégal, puis descendit le Niger. A Lokodja, le CAMS étant tombé en panne, Bernard prit à son bord le mécanicien Bougault et continua son chemin: la Bénoué, le Chari, l'Oubangui, le Congo. Puis, par des sauts de puce, de lac en lac, il alla jusqu'à l'extrémité du Nyassa, franchit le canal de Mozambique, et arriva près de Tananarive, sur un lac naturellement, le lac Mandroseza.

(3) TRUC (H.), La liaison aérienne France-Madagascar, *La Revue Aéropostale*, octobre-décembre 1955. Et HUMBERT (J.), Madagascar, *Revue du Ministère de l'Air*, 15 mai 1936, pp. 615-639. Et: *la Vie Aérienne*, 15-2-1927

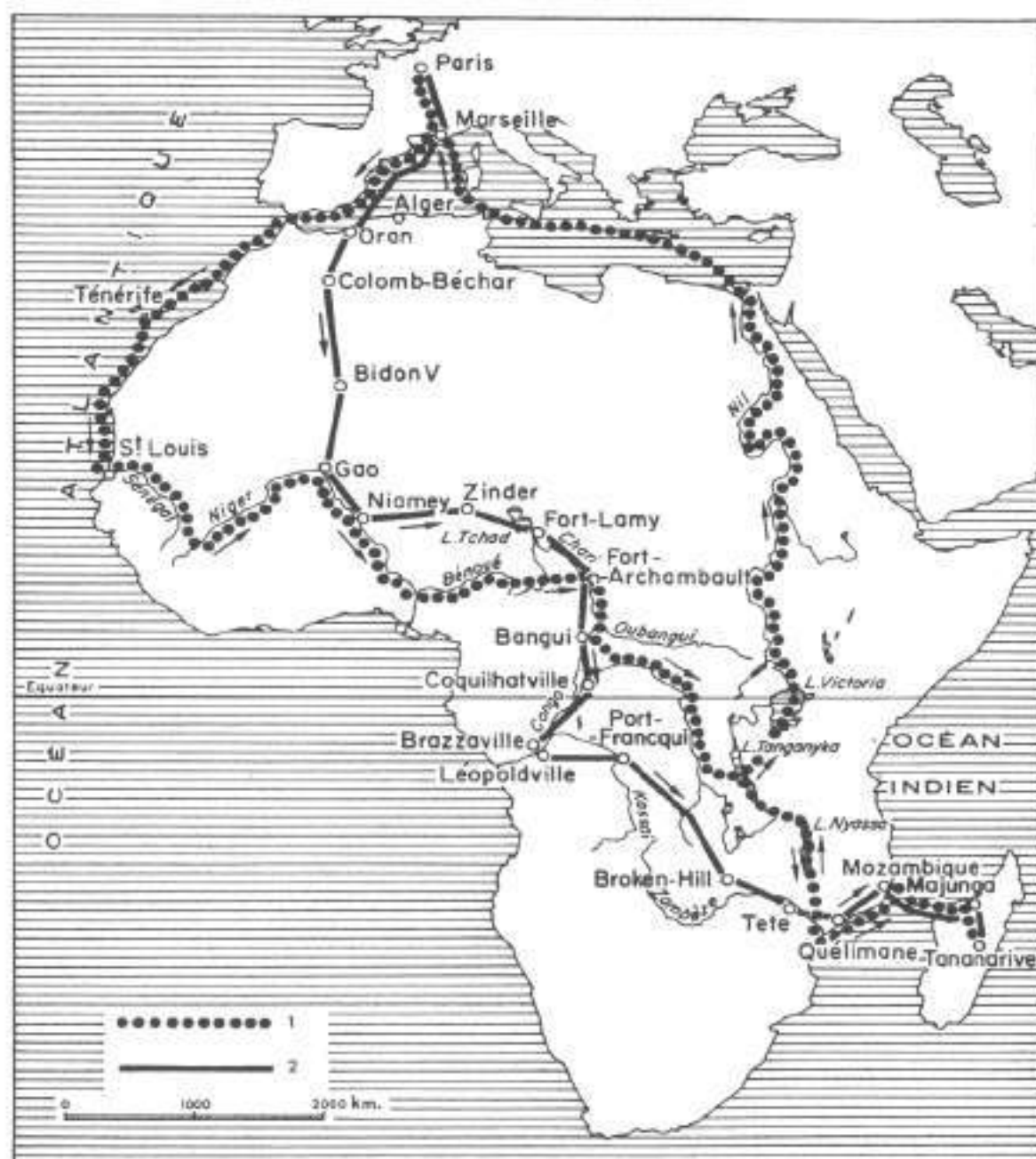


Fig. 1. — 1927. - Premiers raids sur Madagascar.

Ils eurent pour but de choisir le type d'appareil à utiliser et de reconnaître un itinéraire approximatif : 1. Hydravion (Lt de V. Bernard). — 2. Avion (Cdt Dagnaux).



le 4 décembre 1926. La première liaison aérienne France-Madagascar était réalisée : 15 040 km en 53 jours et 24 étapes. Après deux jours de repos seulement, Bernard repartait par les grands lacs et la vallée du Nil, et le 14 janvier 1927, il se posait sur la Seine, au pied des coteaux de Suresnes.

Pendant ce temps-là, le commandant Dagnaux, sur avion Bréguet 19, moteur Renault 500 CV, et le mécanicien Dufert, traversaient le Sahara et refaisaient l'itinéraire de Thieffry jusqu'à Léopoldville; puis, par le Kassaï, le Katanga, la Rhodésie du Nord, le bas Zambèze et Mozambique, atteignaient Majunga puis Tananarive (10 février 1927). La première liaison France-Madagascar par avion terrestre était effectuée : 12 400 km, en 74 jours et 23 étapes. Au retour, Dagnaux devait malheureusement interrompre son raid à la suite d'un accident sur le bas Zambèze.

Même si l'on tient compte du fait qu'il a été gêné depuis le Congo par l'état détrempé des pistes, il est à noter que l'avion de Dagnaux n'a pas été plus rapide que l'hydravion de Bernard. Une simple division montre que l'étape quotidienne moyenne de l'avion a été de 539 km, tandis que celle de l'hydravion était de 626 km. Mais la différence s'explique par la chance et l'habileté de Bernard : l'avenir devait donner raison à l'avion.

A partir de 1927, les exploits aéronautiques « coloniaux » se succédèrent à un rythme accéléré. Comptons : cinq raids anglais sur Le Cap, en plus du vol annuel, désormais traditionnel, de la Royal Air Force ; un Londres-Australie ; un circuit africain ; six liaisons postales Amsterdam-Batavia par la KLM, un raid portugais sur le Mozambique, un raid italien sur la Somalie, et deux sur le Brésil ; un raid scientifique suisse de Zurich au Cap, avec le géologue Heim. Deux traversées du Pacifique jusqu'aux îles Hawaii, un circuit des Amériques, un Amérique-Australie, la traversée de l'Atlantique Nord (Lindbergh) sont à l'actif des Américains. Un raid transatlantique (Costes et Le Brix), trois circuits africains pour la France, qui, surtout, ouvre la ligne mixte France-Buenos Aires par l'Aéropostale. L'industriel Hennebicque, à Madagascar, fait venir de France un avion Farman pour établir une liaison postale Tananarive-Majunga. Devant cette multiplication des liaisons intertropicales à caractère colonial, on ne pouvait plus tarder à donner corps aux projets de ligne régulière sur Madagascar.

Mais qui allait s'en charger ? Ce ne pouvait être la jeune Compagnie Aéropostale, malgré son dynamisme, car elle avait manifestement vocation pour l'Amérique du Sud. Et les petites lignes d'Afrique du Nord étaient trop faibles. Il semble bien que ce soit un détail purement technique, le mode de refroidissement des moteurs, qui ait orienté le destin.