

LES IMPRESSIONS D'UNE FRANÇAISE EN ÉTHIOPIE

Après avoir conquis à leur pays un empire, les aviateurs italiens travaillent à l'organiser.

Mais la situation de Djibouti nous impose une indispensable politique de prestige.

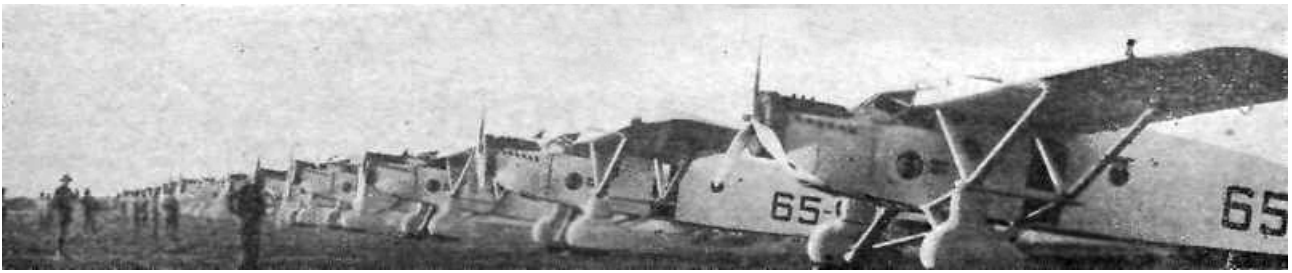
L'organisation aéronautique de notre côte des Somalis, mise sur pied grâce aux efforts du capitaine Moguez, doit être complétée pour que, chez nous comme chez nos voisins britanniques, la sécurité de la colonie soit assurée au meilleur compte par les Forces Aériennes.

Demeurée à Addis-Abéba pendant toute la guerre italo-éthiopienne, jusqu'à l'entrée des Italiens vainqueurs dans la capitale, une conclusion simple, précise, bien mes impressions : Un Maréchal d'Italie; trois cent avions; cinq cent mille hommes, du matériel et, en huit mois, un Empire s'écroule, un autre naît.

Les aviateurs italiens, adroits, pleins d'audace et de témérité, ont été les premiers artisans de la Victoire.

Je les ai vus. Quelle habileté ! Quelle crânerie dans toute cette jeunesse ! Quelle abnégation aussi ! Ils étaient prêts, en novembre dernier, m'a-t-on assuré, à se jeter « corps et biens » sur toute flotte qui aurait voulu leur barrer l'horizon. En avril, dans le ciel d'Addis-Abéba, ils nous éblouirent souvent.

Je puis affirmer que le seul objectif « militaire » qu'ils aient choisi dans la capitale furent les quatre avions éthiopiens immobiles sur le terrain d'aviation. Par contre à maintes reprises, ils vinrent lancer des tracts. Lors de la prise de Dessié, ils manifestèrent même leur enthousiasme en pavoisant le ciel de leurs couleurs nationales. Avant de repartir vers leur aérodrome ils s'ébattirent sur la ville en d'impressionnants loopings. Alors, les Abyssins sidérés en oublièrent de manœuvrer leurs fusils, tant l'ardeur belliqueuse de ces primitifs faisait place à un sentiment de crainte respectueuse.



Pendant les quatre journées révolutionnaires d'Addis-Abéba, tous les Européens menacés regrettèrent l'absence de l'Aviation italienne. Son inquiétante présence dans les airs aurait certainement freiné les guerriers déchaînés dans un pillage sans merci.

Lorsque nous pûmes entrer en contact avec les aviateurs italiens, je mesurais, en de multiples conversations, l'importance de leur rôle dans cette guerre. L'immense pays qu'ils venaient de conquérir était à peu près inconnu des géographes. Les cartes ne mentionnaient que de sommaires indications et contenaient d'énormes erreurs ! C'est l'Aviation qui a pu remédier à cette lacune.

Chacun sait bien, en France, comment les avions italiens ravitaillèrent les colonnes en eau, vivres, munitions, tabac, solde, courrier, pneus, etc. Dans certaines régions, jusqu'à des veaux et des chevreaux vivants furent transportés par la voie des airs et churent le plus souvent en parachute!

L'ardeur des aviateurs fut prodigieuse. Un officier, âgé tout au plus de vingt-quatre ans, me montrait un jour des photographies prises de son avion entre deux bombardements, pendant la retraite éthiopienne sur le lac Aschangui. Encore tout imprégné de l'ivresse guerrière et, à mon grand ébahissement de Française pacifique, il me narrait, avec force détails, sa joie dans la poursuite des objectifs ennemis. S'interrompant soudain devant ma mine, il tint pourtant à rappeler que c'était là « une ambiance propre à la guerre »

LE NOUVEL EMPIRE SERA AÉRIEN

A quoi servirait un Empire si l'on n'y pouvait circuler ? Or, on ne circule pas en Abyssinie au sens moderne de ce mot en Europe.

L'Aviation sera donc mise à contribution en attendant la réalisation d'un réseau routier. Elle aura fort à faire. Dès la fin de la période pluvieuse, de nombreuses lignes intérieures reliant entre eux et à la capitale les grands centres stratégiques seront mises en exploitation. Qu'il s'agisse de réseau aérien ou de villes à construire, tout part de zéro dans l'organisation du pays. J'ai entendu des Italiens, pleins de foi, faire des projets gigantesques.

Déjà, six lignes aériennes intérieures fonctionnent. Elles font face aux premières exigences de l'occupation. Après avoir conquis l'Empire, l'aviation va véritablement le créer en lui permettant de s'organiser.

Il serait cependant très exagéré de croire aux possibilités illimitées des transports aériens. Les moins élevés des aérodromes du centre de l'Abyssinie sont à une altitude de 2.300 mètres et les avions doivent parcourir jusqu'à 1.000 mètres et plus, avant d'atteindre leur vitesse de décollage.

D'autre part, sur les hauts plateaux abyssins, pour avoir des terrains praticables en cette mauvaise saison, il faudrait qu'ils possèdent des pistes cimentées. Mais le temps a manqué aux terrassiers italiens pour effectuer ces constructions avant les pluies diluviennes qui commencèrent en mai, lorsque je quittais définitivement Addis-Abéba. Il est à craindre que jusqu'au mois d'octobre, les aviateurs italiens rencontrent de grandes difficultés pour utiliser leurs terrains transformés en bourbiers.

Néanmoins, je sais que, même pendant les pluies, l'aviation fait des miracles.

DJIBOUTI AÉRONAUTIQUE

Et maintenant, parlons un peu de Djibouti, où j'ai passé, en va-et-vient successifs, près de quatre mois de ce dernier printemps. On a tout dit sur les possibilités présentes et futures du port et du chemin de fer ; mais on ne sait rien en France de l'Aviation de la Côte française des Somalis, ce qu'elle est, ce qu'elle devrait être.

J'ai pu, tout à loisir, suivre l'intéressant effort du Capitaine Moguez et de sa sympathique équipe.

Avant-1933, rien n'existait là-bas. Jusqu'en 1935, l'organisation resta des plus sommaires. La Colonie disposait seulement de six avions militaires.

L'assassinat de l'Administrateur Bernard, en janvier 1935, puis les préparatifs de la campagne italienne nous amenèrent à organiser plus solidement la défense de la Colonie. En homme averti, le Commandant Supérieur estima que l'effort devait porter tout spécialement sur l'Aviation. La création d'un nouveau et vaste terrain fut aussitôt commencée dans une zone plus élevée et à l'abri des inondations. Une nouvelle escadrille fut envoyée de France, avec quatre officiers, une quarantaine de sous-officiers et quatorze Potez 25 TOE à moteur Lorraine 450 CV., ainsi qu'un avion sanitaire.

On poursuit actuellement le montage, d'un hangar moderne avec sol cimenté pouvant contenir douze avions.

Quatre baraquements ont été édifiés pour loger les tirailleurs indigènes et abriter les ateliers. Un puits a été creusé ; des barbelés entourent le camp.

Quatorze terrains auxiliaires sont reconnus et aménagés sur le territoire de la Colonie.

Mais il faudrait aussi construire de toute urgence une piste d'envol et une aire en ciment devant les hangars. Car, à Djibouti, l'avion a un ennemi mortel : le sable.

Malgré des recherches minutieuses, il n'a pas été possible d'en protéger efficacement les moteurs qui, de ce fait, s'usent très vite. Bien que coûteuse, une piste cimentée en évitant des accidents permettrait de réaliser sur l'entretien d'importantes économies.

Le terrain de Djibouti est utilisé, également, comme aérodrome douanier par l'Aviation civile. Sa surface permet la libre manœuvre de tous les types d'avions. Déjà, bimoteurs et trimoteurs de la compagnie italienne « Ala Littoria » (Khartoum-Asmara-Assab-Djibouti-Berbera-Mogadiscio) l'emploient couramment.

Le service régulier, d'abord bi-hebdomadaire, comporte désormais quatre passages par semaine. Les Italiens prévoient prochainement un départ aérien journalier de Djibouti vers Addis-Abéba.

SONGEONS A NOTRE PRESTIGE

On peut dire que l'intervention italienne en Ethiopie a créé à Djibouti un mouvement d'aviation commerciale déjà intéressant et qui va se développer au rythme de l'évolution économique des plateaux abyssins.

Et si ce trafic devient important, l'organisation aérienne actuelle de la Colonie constituera une base suffisante pour permettre de faire face sans à-coup à tous les besoins commerciaux. Je souhaite cependant que l'attention française se porte davantage sur cette question.

Mais l'Aviation a aussi un rôle de sécurité intérieure à jouer dans la Colonie, ce qui implique un renforcement sérieux de ses effectifs. C'est ce qu'ont parfaitement compris les Anglais, et depuis longtemps...

D'ailleurs, dans cette région du monde, on peut particulièrement constater que l'Air Control britannique n'est pas un vain mot. Une importante aviation comprenant des escadrilles de chasse, de bombardement et des transporteurs de troupes, est stationnée en Arabie, dans le proche voisinage de notre Côte française des Somalis.

Rien qu'à Aden, séparé par une heure trente de vol de Djibouti, il y a une centaine d'appareils. Le Commandant de l'Air y est le Commandant Supérieur des Troupes. L'occupation de ce territoire et sa défense sont basées essentiellement sur l'emploi d'une Aviation dotée de matériels modernes.

Nos vieux Potez, équipés pour des missions de reconnaissance, ne peuvent être employés comme appareils de chasse, et à peine comme bombardiers. Il en résulte, que Djibouti, entouré de deux Empires qui se sont constitués de fortes Aviations, donne une pénible impression de faiblesse. J'ai la tristesse d'en faire l'aveu.

Songez à notre prestige ! Sous prétexte que nous sommes un vieux peuple, allons-nous, désormais, « vivoter » jusqu'à ce que, nous trouvant encombrants, on nous déloge peu à peu de partout ?

Eh ! bien, non. Dans la France lointaine des Français ardents veulent lutter. J'en ai vu de splendides spécimens dans la fournaise abyssine.

La France aussi doit avoir des ailes brillantes, partout où elle est engagée.

Violine REVAL.

Observation :

Pour comprendre ce texte, il ne faut pas oublier la grande mansuétude avec laquelle Pierre LAVAL, ministre des affaires étrangères, avait décidé de rester neutre face à la l'agression annoncée de l'Italie fasciste de Mussolini contre l'Empire d'Éthiopie (Abyssinie).

Accepter de fait l'intégration de ce pauvre pays dans l'Italie qui se voulait « Impériale », était finalement protéger au mieux l'avenir de la Côte Française des Somalis Française et plus généralement nos intérêts économiques et politiques, au mépris du peuple éthiopien, certes, mais à l'époque les « Droits de l'Homme » n'étaient pas encore un moteur des relations internationales.

De Violaine REVAL, on ne connaît que ce texte. Résidant à Addis Abéba, on comprend que l'arrivée des conquérants italiens n'a pas été pour elle matière à lamentations. En 1936 la « question coloniale » ne se posait pas vraiment : la grande « Exposition Coloniale » de 1931 à Paris avait eu un succès considérable et l'anticolonialisme n'était qu'une position politique ou une attitude morale d'une petite minorité de l'extrême gauche, de quelques intellectuels ou de rares catholiques progressistes. La quasi-totalité de la presse, de droite ou de gauche, était nationaliste et louait à longueur de colonnes les vertus et les réalisations de « l'Empire Français ».

F-X. Bibert – Février 2019

Cette page est une annexe à la page :

[Joseph BIBERT à DJIBOUTI – 1936/1939](#)

faisant partie du :

[Site personnel de François-Xavier Bibert](#)

En 2014, parlant de son époux, Joseph Bibert, sergent mécanicien d'aviation à Djibouti de 1936 à 1939, décédé 13 ans plus tôt, Julienne Bibert à la veille de sa 100^{ème} année :

« Ton père n'a eu qu'une seule maîtresse dans sa vie, Djibouti... »