

Les « Cahiers d'outre-mer »

La construction du faisceau de transport aérien France-Archipel malgache

Jean Demangeot

1965

Extrait de : <https://www.persee.fr/doc>

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... À preuve la ligne de Madagascar (1).

I. - La ligne transafricaine

Le 14 novembre 1935, à 13h 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 Tananarive. 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'Année Aéronautique, dirigée par Hirschauer (éd. Dunod).

Or, le défrichage 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 inter nationale 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. Pour tant, dans le domaine de l'organisation aérienne de l'Afrique, 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 deux hydravions le 12 octobre 1926, et un avion le 28 novembre (3), par des itinéraires évidemment différents.

(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.

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 et Olivier 174, moteur Gnôme 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. À 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, 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 Breguet 19, moteur Renault 500 CV, et le mécanicien **Dufert**, traversaient le Sahara et refaisaient l'itinéraire de Thieffry jusqu'à Léopoldville ; puis, par le Kassai, 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 détrempe 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.

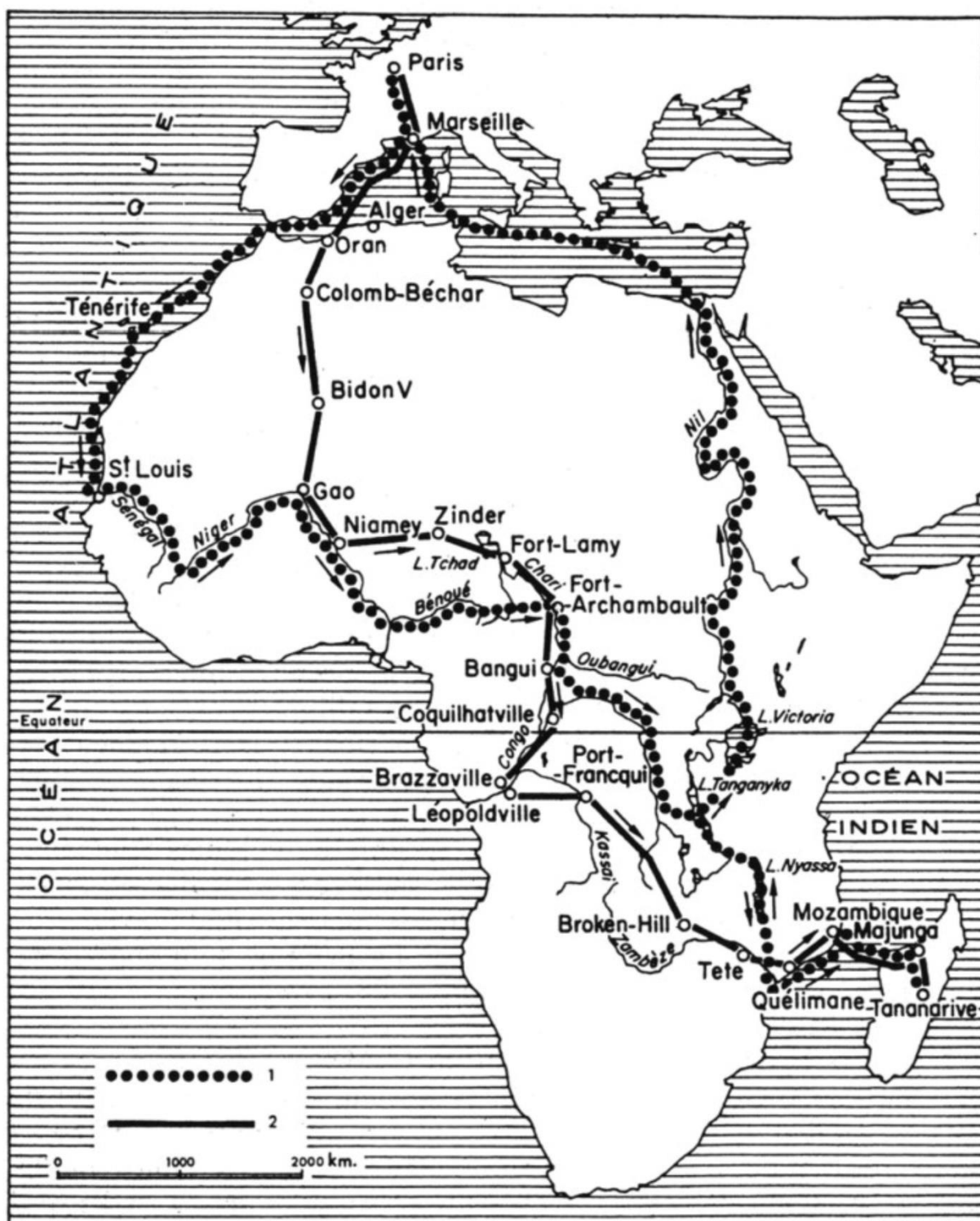


Fig. 1. — 1927. - Premiers raids sur Madagascar.

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).

À 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 **Hennebique**, 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 manifeste ment 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.

En effet, les années pionnières avaient clairement montré que l'aviation tropicale devait abandonner le moteur à refroidissement par eau au profit du moteur à refroidissement par air. Les chiffres sont parlants. D'après un pointage dans *l'Année Aéronautique* (2), en 1925, sur neuf raids intertropicaux, pas un seul n'utilise le moteur refroidi par air. En 1927 et 1928, sur vingt-trois raids intertropicaux, douze se sont faits avec avions pourvus de moteurs à refroidissement par air... La société Gnome et Rhône, seul producteur de ce genre de moteurs en France, était donc tout désignée pour lancer une grande ligne française intertropicale ; elle avait, de plus, grâce au banquier P.-L. Weiler une solide base financière.

À la tête de la société projetée, à vocation strictement africaine, on ne pouvait mettre qu'un « Africain » confirmé, et le choix se porta tout naturellement sur le commandant Dagnaux. Ancien pilote de guerre, Dagnaux avait participé au raid Paris-Le Caire et retour de Vuillemin en 1919, aux missions Vuillemin de 1920

et 1923, en 1925 à la mission de Goys interrompue à Niamey, et à la mission Noguès à Téhéran. Il avait, on l'a vu, fait le second raid sur Madagascar. Or Dagnaux venait de quitter l'Armée de l'Air à la suite d'un accident qu'il avait subi dans la vallée du Rhône, précisément lors d'une nouvelle entreprise aérienne sur Madagascar : il était donc disponible.

De la conjonction Gnome et Rhône-Dagnaux sortait le 29 février 1928 la Société Air-Afrique. Elle était destinée, nous dit une plaquette éditée à cette occasion (4), à fonder la ligne Paris-Tananarive dans le but « *éminemment national de canaliser sur une voie en majorité française le trafic aérien d'une partie importante de l'Afrique* ». L'itinéraire par le Sahara, le Tchad et le Congo avait un double avantage : d'une part, il évitait les régions montagneuses de l'Afrique orientale et survolait le minimum de forêt équatoriale, d'autre part, il permettait la collaboration avec la compagnie belge Sabena. Enfin, prévoyait Dagnaux, il conviendra de traverser le Mozambique et le canal de Mozambique en hydravion, puis de reprendre l'avion à Majunga. Le fret prévu était de 1 200 kg de poste. Le financement devait être assuré par « un groupe de banques ».

Même avec le recul du temps, et le temps s'écoule spécialement vite en aviation, ce projet apparaît sainement bâti. Pourtant, il devait falloir attendre encore six ans avant qu'il reçoive un début de réalisation. Il y a donc là un retard important dans l'équipement de l'Afrique française, et il convient d'en rechercher la cause.

(4) Documentation Institut du Transport Aérien.

2. - *La crise de V Aéropostale et ses remous.*

En gros, ce retard s'explique par le fait que la société Air-Afrique fut impliquée dans la catastrophe financière de l'Aéropostale. Nous n'avons certes pas à étudier ici l'affaire de l'Aéropostale, mais ses incidences sur notre sujet sont telles que nous devons mettre ce contexte en place.

L'enchaînement des faits est compliqué. Au point de départ, il y a l'impossibilité dans laquelle se trouve le Portugal d'assumer lui même la desserte de ses colonies. Or les deux compagnies les plus propres à lui porter aide étaient évidemment l'Aéropostale et Air Afrique. En effet, l'Aéropostale, l'ancienne Compagnie Latécoère, rachetée en 1927 par le groupe financier

Bouilloux-Laffont, était en train de mettre en place la fameuse ligne d'Amérique du Sud via le Sénégal ; et la jeune Air-Afrique s'apprêtait à traverser l'Afrique. Plutôt que de travailler en concurrence, les deux compagnies fondèrent en commun, en 1929, deux sociétés d'études, l'une étant la Compagnie Transafricaine d'Aviation, et l'autre la Société Portugaise d'Etudes et de Lignes Aériennes ou SPELA, qui fondait à son tour une certaine Compagnie Portugaise d'Aviation (ou CPA), laquelle enfin obtenait du gouvernement portugais, par un contrat en bonne et due forme (30 septembre 1930), le droit exclusif d'escale en territoire portugais, métropolitain ou d'outre-mer (le détail est important). En contrepartie de ce privilège, la société s'engageait à desservir les colonies portugaises d'Afrique.

La Transafricaine, elle, devenait exécutrice à la fois des engagements de la CPA (lignes de l'Angola et du Mozambique) et des engagements de la Société Air-Afrique (ligne France-Madagascar). Dans cet imbroglio typiquement capitaliste, la Société Air-Afrique se trouvait transformée en un holding financier important, le Comptoir National des Transports Aériens...

Grâce à cette manœuvre magistrale, les groupes financiers Bouilloux-Laffont et **P.-L. Weiler** mettaient pratiquement la main sur l'aviation française en Afrique et sur tout le trafic transatlantique futur : en effet, à cette époque, tout vol transatlantique devait obligatoirement faire escale technique aux Açores portugaises (d'où le nom de « monopole des Açores » donné à cette concession de septembre 1930). Pour ne pas avoir de difficultés avec les U.S.A. et l'Angleterre, les groupes négociaient d'ailleurs la cession de 50% du trafic transatlantique futur aux Panamerican Airways, et de 25 % aux Imperial Airways, ne gardant pour eux que 25 % du monopole. Il faut reconnaître que cet accord tant décrié n'était pas qu'une simple spéculation financière. L'activité réelle de l'Aéropostale sur l'Atlantique Sud ne faisait que croître, et en 1930, Mermoz réalisait la jonction Dakar-Natal. La Transafricaine, de son côté, faisait des vols très sérieux sur le tronçon Alger-Fort-Lamy (décembre 1929-janvier 1930). Mais il faut reconnaître aussi que le monopole des Açores bouchait littéralement le ciel aux autres compagnies françaises, que la mainmise progressive du holding Bouilloux-Laffont-P.L.-Weiler sur l'aéronautique avait de quoi inquiéter le

gouvernement qui, socialisant, envisageait précisément de nationaliser l'aviation française...

La perte de l'Aéropostale fut donc décidée, et le gouvernement diminua progressivement la subvention qu'il lui accordait, et retarda la présentation aux Chambres de l'accord à long terme qu'on lui promettait. Financièrement asphyxiée, l'Aéropostale déposait son bilan le 28 mars 1931, et trois jours après, c'était la liquidation judiciaire. Le concordat ne devait survenir qu'en juillet 1933.

Mais pendant tout ce temps-là, la Transafricaine était elle aussi immobilisée, et, malgré une confirmation des accords franco-belges (13 juin 1931), la ligne de Madagascar ne se faisait toujours pas. Et cela malgré l'opinion publique, qui était mûre pour l'entre prise. L'Exposition coloniale est de 1931. Les raids sur Madagascar se multiplient : raid **Goulette-Marcheseau et Bourgeois**, en 1929, poussé jusqu'à la Réunion ; raid **Bailly-Reginensi et Marsot** (9 jours et 6 heures !) ; raid **Caillol, Roux et Dodémont** ; raids **Goulette, Salel, Boutillier et Richard** ; Lefèvre et **Desmazières** ; **Moensch et Burtin** ; Arrachart et **Pullet** ; enfin, raid **Maryse Hilsz**. Le record de vitesse est établi par Goulette et Salel qui, en novembre 1931, font Paris Tananarive par le Nil en 4 jours et 8 heures ; le record de légèreté par René Lefèvre, qui atteint Tananarive, seul, dans un petit biplace Mauboussin équipé d'un moteur Scorpion de 40 CV (1^{er}-15 décembre 1931). Cependant, les Anglais, eux, voyaient leur ténacité couronnée de succès, puisque c'est à eux que revenait l'honneur d'avoir achevé les premiers une grande ligne transafricaine : Londres-Le Cap était ouvert aux passagers le 27 avril 1932 (5).

(5) Pour l'histoire des grandes liaisons, voir le récent et excellent ouvrage de Davies (R.E.G.), *À History of the world's airlines*, Londres, Oxford University Press, 1964, 591 pages

C'est sur ces entrefaites que naquit Air-France. Sortant de la crise de l'Aéropostale, et de la « crise » tout court, le gouvernement français avait élaboré une sorte de statut de l'aviation marchande, une loi (11 décembre 1932) qui permettait le regroupement des forces qu'il espérait depuis longtemps : la fusion d'Air-Union, d'Air Orient, de la CIDNA (ex Franco-Roumaine), de la CGTA (ex Farman) aboutissait à créer la « Société Centrale pour l'Exploitation des Lignes Aériennes » ou SCELA. La SCELA obtenait le 30 mai l'autorisation d'exploiter la totalité du réseau aérien français. Par le concordat des 25 et 26

juillet 1933, l'Aéropostale céda à la SCELA la totalité de ses biens, meubles et immeubles à bas prix, et la totalité des actions de la Transafricaine qu'elle possédait : au total, un peu plus de 77 millions payables en 15 ans. Le 30 août 1933, enfin, la SCELA devenait la S.A. Air-France, au capital de 120 millions, le quart étant obligatoirement aux mains de l'Etat.

En 1933, la question est donc claire : Air-France, acheteur de l'Aéropostale et de la Transafricaine, va-t-elle assumer leurs droits et leurs devoirs sur les Açores et sur l'Afrique ? L'histoire de ce tournant reste à faire. Peut-être Air-France a-t-elle estimé qu'elle n'avait pas vocation africaine ? Peut-être y a-t-il eu, tout simplement, désir d'apaisement international, ou opposition du Gouvernement général de l'Algérie ? Toujours est-il qu'Air-France refusa de payer la modeste caution que les Portugais attendaient aux termes de l'accord de septembre 1930, donc de desservir les Açores. Le contrat étant résilié, le fameux monopole tombait de lui-même. Quant à Madagascar, c'est le gouvernement français lui-même, par l'intermédiaire du Gouvernement général de l'Algérie, qui se réservait de la desservir.

3. - La ligne Dagnaux.

Une loi du 28 février 1934 autorisait en effet le ministre de l'Air à exploiter en régie une ligne Alger-Congo et une ligne Casablanca-Tunis. Et, comme il était logique, ce fut le commandant Dagnaux, qui prit la direction de cette Régie Air-Afrique.

Cette fois les choses allèrent rondement. La Régie fut dotée de trois avions normalement destinés à l'armée de l'Air, trois trimoteurs Bloch 120, à moteur Argol de 300 CV refroidi par air ; vitesse de croisière 220 km/h, et huit passagers de capacité. Puis la mission Hirschauer-Poulin fut envoyée au Sahara pour déterminer le meilleur itinéraire (6). Le rapport de cette mission est très intéressant du point de vue géographique. Il recommande de relier Alger à Zinder en passant par le Tanezrouft : c'est plus long de 600 km que par le Hoggar, mais du moins n'y a-t-il pas de montagnes, ce qui, pour des avions volant encore à faible altitude et susceptibles de se poser en plein bled, est essentiel. Hirschauer écarte résolument l'itinéraire Tunis-Fort-Lamy, qui serait utile seulement aux Belges, et il conclut sur la nécessité de desservir aussi

Brazzaville. À la suite de ce rapport, l'équipement de l'infrastructure, qui avait commencé d'être installé par la Société Air-Afrique, puis par la Transafricaine, fut complété. Et plusieurs vols, sous la direction du chef-pilote Poulin, furent réalisés.

(6) Voir Hirschauer (J.). Mission Hirschauer-Poulin (18 mars-11 avril 1934). Rapport sur les itinéraires aériens de la ligne France- Congo. Min. de l'Air, Paris, s.d. ; 5 fasc. photocopiés, photos.



**Équipage de la première liaison Alger-Brazzaville, départ le 7 août 1934 -Bloch MB.120
Massias (radio), Joseph Lefèbvre (mécanicien), Pharabod (pilote)
Jean Dagnaux et Charles Poulin (pilote) - Collection Pierre Jarrige**

Finalement ce fut, le 7 novembre 1934, le vol inaugural de la ligne Alger-Brazzaville. L'avion, le Bloch MB 120 n°5 « F-ANNX » baptisé « Sirius » à cause de la nécessité des visées astronomiques, passait par El Goléa, Aoulef, Gao, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambault, Bangui, Coquilhat ville. Le service ne fut vraiment régulier qu'à partir de mars 1935 (7) et il ne fut ouvert aux passagers qu'en mai de la même année.

(7) Voir Pomey (P.). Il y a trente ans : Alger-Congo, France-Aviation, 1965, n° 124. Et : Guerin (R.), Air-Afrique, la Vie Aérienne, 31 déc. 1935.

De son côté, la Sabena ne restait pas inactive, et le 23 février 1935, le pilote **Cocuyt**, sur un trimoteur Fokker, ouvrait le service Bruxelles-Congo. Dans la traversée du Sahara, les Belges adoptaient un itinéraire légèrement différent, par Oran et Reggane, et ils aboutissaient naturellement à Léopoldville. Chaque ligne fonctionnait deux fois par mois, en alternance avec l'autre. Et il était bien entendu que, plus tard, lorsqu'on aurait fini d'équiper la Rhodésie et le Mozambique, la ligne française poursuivrait sur Madagascar.



Fokker VII-3m de la SABENA - *Collection Pierre Jarrige*

En fait, l'intervention contingente et inopinée de René Lefèvre brusqua les choses. Ce jeune aviateur de l'armée de l'Air s'était brusquement fait connaître en 1929 par son raid USA-Espagne-France, avec **Assollant** et **Lotti**, la première traversée française de l'Atlantique Nord. Puis avait eu lieu, en 1930-1931, l'audacieux raid sur Tananarive avec Desmazières : les aviateurs avaient réalisé la première traversée du Sahara en avion de tourisme. Et, après un séjour de deux mois à Madagascar, Lefèvre était rentré en France, enthousiaste de la Grande Île. 1931 est aussi le moment où prend naissance l'aviation intérieure de Madagascar : sous l'impulsion du gouverneur général Cayla, est aménagé l'aérodrome d'Ivato, et neuf avions Potez viennent d'arriver de France. C'est également, nous l'avons

vu, à la fois une année de crise en France, et une année riche en records aériens. En décembre 1931, Lefèvre, seul dans son tout petit avion Mauboussin, revenait à Madagascar ; puis il faisait un fructueux séjour en réalisant, en liaison avec le gouverneur général, des jonctions postales dans toute l'île. Il rentra en France, en avion naturellement, en mai 1932, mais en passant par Brazzaville.

Durant cet été de 1932, Lefèvre, qui donnait des leçons de pilotage au gouverneur général Cayla, l'entretint du projet suivant : « *Madagascar a évidemment besoin d'un débouché aérien ; or la ligne prévue par les accords franco-belges marque le pas (on est, ne l'oublions pas, en pleine crise de l'Aéropostale). Pourquoi ne pas se raccrocher, à partir de Tananarive, à la ligne des Imperial Airways, qui remonte sur l'Europe ? On passerait, certes, par le Tanganyika, puisque le monopole des Açores interdit le Mozambique* ». Mais à la fin de 1933, le monopole en question devenait caduc... Puisqu'il s'avérait désormais possible de traverser le Mozambique, le projet se simplifiait. Du coup, Lefèvre se prodigua à Lisbonne, à Paris, à Londres. À Paris, le ministre de l'Air, intéressé, lui promit du matériel, à charge pour le gouverneur général de Madagascar d'en assurer l'administration. Naturellement il faudra, aussitôt que possible, rejoindre la ligne Dagnaux. « *Ainsi la ligne France-Madagascar sera creusée par les deux bouts, comme il est pratiqué pour la construction d'un tunnel* » (8). Les frais courants d'exploitation seront couverts par la surtaxe postale.

(8) Voir Lefevre (R.). Les débuts du transport aérien en Afrique, Icare, 1964. Et : Lefevre (R.). Prologue à la ligne Dagnaux : première liaison postale France-Madagascar et début du réseau malgache, France-Aviation, avril 1956.

L'exécution de ce projet se fit par étapes au cours des années 1934 et 1935, et de façon quasi-artisanale. Tout d'abord, Lefèvre et Assollant, avec Vyé et Chollet, assurèrent le transport de deux trimoteurs S.P.C.A., de 405 CV, de Marseille à Ivato, du 15 juin au 14 juillet 1934. Puis la première liaison fut tentée sans plus tarder. Lefèvre et son mécanicien, Chollet, quittèrent Tananarive le 24 juillet avec 30 kg de courrier. Ils arrivèrent le 29 juillet 1934 à Broken Hill, en Rhodésie du Nord, après avoir remonté le Zambèze. Là, le courrier fut chargé sur l'avion anglais des Imperial Airways, descendu jusqu'au Cap, remonté au Caire, et distribué à Paris le 7 août. L'événement était d'importance.

Et pendant plus d'un an, la jonction Tananarive-Broken Hill fut assurée par ces moyens réduits. Le parcours était dur. Sur 2 500 kilomètres la liaison radio était précaire, l'avion avait du mal à passer le rebord, toujours bouché, de la plate-forme africaine. Sur les quatre escales (Andrafiavelo, Mozambique, Quelimane, Tete) les trois aérodromes portugais étaient insuffisants et, de plus, fréquemment inondés. Chaque semaine, les aviateurs écrivaient une nouvelle page de prouesses sportives. En juillet 1935, le remplacement des SPCA par des Bloch 120 améliora un peu l'exploitation de la « Régie malgache » : le nom n'était pas plus officiel que la chose...

Ensuite, ce fut le raccordement entre la ligne Lefèvre et la ligne Dagnaux, le 14 novembre 1935, à Elisabethville. Nous l'avons raconté en tête de cet article. Désormais, si les avions se relayaient, la ligne était unique (9). Il est facile d'imaginer combien les rapports entre les deux pionniers durent être, au début, délicats. Pourtant Dagnaux, l'aîné, paré du prestige des as de guerre, fut forcé d'admettre que l'entreprise juvénile, sportive et quelque peu improvisée de Lefèvre, le cadet, était une réussite. Leur collaboration dura assez long temps puisque le système inauguré en 1935 continua de fonctionner jusqu'à la déclaration de guerre de 1939 : une semaine, la ligne était exploitée de bout en bout par les Français, la semaine suivante elle était exploitée par le raccordement Régie malgache Sabena à Elisabethville.

(9) Le trajet est à peu près celui du raid Dagnaux (voir ici fig. 1), sauf qu'il passe par Alger entre Marseille et Bidon V, et par Port-Francqui, à l'Est de Léopoldville. Il est décrit par Hirschauer dans son second rapport (Mission Hirschauer, 9 novembre-18 décembre 1935, Rap port sur la ligne aérienne France-Madagascar par le Niger et le Congo, Paris, Min. de l'Air, s.d., 5 fasc. photocopiés, photos.

Quelques faits marquent, tout de même, l'évolution de cette exploitation. En 1936, le départ de la ligne Dagnaux ne fut plus à Alger, mais à Marseille. En 1937, fait important, la Régie Air-Afrique absorba la « Régie malgache », Dagnaux devenant directeur général et Lefèvre directeur technique, Assollant, lui, préférait rester à Madagascar pour organiser l'aviation intérieure de l'île, ce qui était une tâche non moins passionnante. En cette même année 1937, le réseau africain se complétait d'ailleurs de nouvelles lignes. Par exemple, l' Aéromaritime, créée en mars par les Chargeurs Réunis, faisait suivre la côte africaine de Dakar à Pointe Noire par ses avions amphibies, les Sikorsky ; or cette nouvelle ligne se raccordait d'une part avec le Dakar-Paris d'Air-

France, d'autre part avec la ligne malgache de la Régie Air-Afrique par une bretelle Cotonou-Niamey. Et le tronc Marseille-Tananarive bourgeonnait d'un Gao-Bamako et d'un Bangui-Brazzaville. En 1938, les avions de la Régie parcoururent 929 690 km et transportèrent 885 passagers, 17 t de fret, et 20 t de poste (10).

(10) Rey (J.P.). Le rôle de l'aviation dans le développement économique de l'Afrique noire, thèse Droit, Paris, 1961, 186 p. Voir aussi documentation I.T.A.

Il va sans dire que l'exploitation régulière des lignes ne supprimait pas, pour autant, l'aviation sportive : mais celle-ci n'étant plus pionnière nous intéresse moins. Signalons tout de même l'exploit de **Génin** et **Robert** qui, en novembre 1935, abaissaient le record de vitesse entre Paris et Tananarive à 2 jours et 9 heures, sur un Caudron Simoun, moteur Renault de 220 CV. Malheureusement Robert se perdait ensuite corps et biens, en essayant de poursuivre jusqu'à l'île de la Réunion, généralement dissimulée dans les nuages.

La guerre de 1939-1945 fut évidemment, pour la ligne, une période de grande confusion. Lefèvre était mobilisé, Dagnaux reprenait du service, et il était remplacé à la direction d'Air-Afrique par Genin, fondateur des Lignes Aériennes Nord-Africaines. Bientôt, par la force des choses, les vols réguliers cessèrent... La ligne belge sur le Congo, arrêtée le 6 septembre 1939, reprit pour un temps en 1940, puis cessa à nouveau de fonctionner. L'Afrique étant coupée de l'Europe, les Alliés installèrent une transversale stratégique de la Gold Coast à l'Egypte en passant par Bangui et Stanleyville. Puis la liaison du Congo avec l'Europe fut rétablie en 1944, d'abord de Londres par Lisbonne (septembre 1944), ensuite de Bruxelles même, par la voie traditionnelle (juillet 1945).

La ligne française subissait, elle, plus de vicissitudes encore. Air-Afrique fut d'abord absorbée par Air-France, puis son matériel confisqué par les Belges en 1941. Madagascar était occupée par les Anglais la même année et Assollant mourait en plein ciel, dans un baroud d'honneur. Pourtant l'activité aérienne n'était pas totalement arrêtée : reprenant un vieux projet de Lefèvre, Dagnaux avait amorcé l'exploitation du tronçon Madagascar-la Réunion, et quelques avions volaient épisodiquement sur cette ligne depuis 1940. Enfin, à partir de 1943, les Lignes Militaires Aériennes de la France Libre

effectuèrent quelques liaisons intermittentes sur Madagascar au départ du Moyen-Orient : Damas, Le Caire, Djibouti, Mombasa (remplacé par Nairobi en 1944), Madagascar.

Ce n'est qu'en 1945 que la ligne que nous étudions se mit à fonctionner à nouveau régulièrement. Mais toujours au départ d'Alger : l'avion allait d'Alger à Gao, puis à Nairobi, Dar el Salam, Tananarive, et il poussait sur la Réunion et, peut-être même, déjà, sur l'île Maurice. Mais, le but étant de relier les colonies alliées, il y avait des variantes entre Gao et Nairobi : l'une passait par Zinder, Bangui et Stanleyville, l'autre par Douala, Libreville, Pointe-Noire, Brazzaville et Elisabethville. Et naturellement ce n'était pas Air-Afrique, disparue en tant que société exploitante dans la tourmente, qui faisait fonctionner la ligne, mais Air-France, en état de réquisition.

Air-France avait été littéralement désarticulée pendant la guerre, puisqu'une partie de son réseau était en France occupée, et que l'autre était exploitée par les militaires de la France Libre. Mais, avec le retour de la paix, et au fur et à mesure qu'elle redonnait vie aux lignes désorganisées, son caractère officiel allait s'accroissant. La société anonyme Air-France devenait société nationale par l'ordonnance du 26 juin 1946, et compagnie nationale, c'est-à-dire service public étroitement contrôlé par l'Etat, par la loi du 16 juin 1948...

Jean Demangeot

(suite de ce texte à lire par le lien internet en tête de la page 1)

Mise en page : **François-Xavier BIBERT**

(07/2025)

[SITE PERSONNEL de FRANÇOIS XAVIER BIBERT](#)

[GROUPE DE CHASSE GC III/6 \(3/6\)](#)

[Jean ASSOLLANT - Pilote de l'Oiseau Canari](#)

