



HAL
open science

Routes, voies maritimes et aériennes dans La Réunion des années trente : Un sujet pictural

Colombe Couëlle

► **To cite this version:**

Colombe Couëlle. Routes, voies maritimes et aériennes dans La Réunion des années trente : Un sujet pictural. *Revue historique de l'océan Indien*, 2018, Routes, Flux et Réseaux en Indianocéanie Du VIIIe siècle à nos jours, 15, pp.93-109. hal-03249777

HAL Id: hal-03249777

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-03249777>

Submitted on 4 Jun 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Routes, voies maritimes et aériennes dans La Réunion des années trente : Un sujet pictural

Colombe Couëlle
Maître de Conférences HCl en Histoire ancienne
CRESOI – OIES
Université de La Réunion

L’idée du paysage en histoire de l’art s’est construite sur la perception de l’environnement dans ses éléments structurels naturels comme les reliefs, les plans d’eau, les lignes de rivages, mais aussi par l’inscription de la figure de l’homme dans ce milieu ouvert avec la représentation des habitats et des villes. Très tôt, dès le Moyen Age, les artistes ont aussi complété leur vision du paysage en y installant des chemins, des routes, des axes fluviaux et des ports, tout un ensemble de connexions reliant les hommes dans cet espace. A partir de la pratique de la peinture sur le motif, les artistes nous indiquent également leurs propres déplacements dans l’espace, les choix de leurs trajets, l’emplacement d’un point de vue préférentiel dans leur reconstruction paysagère. Dans l’œuvre de Maurice Ménardeau (1897-1977), peintre du département de la Marine, qui séjourne à La Réunion durant les années Trente, la représentation des axes de communication occupe une place importante. Cet artiste, qui se rend à trois reprises à La Réunion entre 1932 et 1939 se caractérise par sa double formation de marin puis de peintre. Il est officiellement nommé Peintre du département de la Marine en 1936²⁴⁸. Témoin du développement de La Réunion durant l’Entre-deux-guerres, cet attrait pour la représentation des voies de communication lui permet de présenter, à la fois la réalité de la vie dans l’île où les parcours d’espace ne sont pas toujours aisés en raison du relief montagneux et de l’éloignement de la Métropole, mais encore de souligner son goût personnel pour la dynamique du voyage et des rencontres. La mer, l’océan, sont au cœur de sa vie : à son époque, les routes maritimes sont toujours le seul lien qui relie et rapproche les insulaires de leur lointaine métropole. Boursier des *Annales coloniales*, Ménardeau représente le prototype d’un peintre colonial, mandaté par le Ministère des Colonies pour effectuer un trait d’union entre les différentes possessions de l’Empire colonial français. Entre 1932 et 1940, sous l’étiquette de « voyages d’étude »

²⁴⁸ C. Couëlle, « Maurice Ménardeau (1897-1977). Un peintre de la Marine en séjour à Saint-Denis durant les années Trente », *Saint-Denis : Histoire politique et culturelle d’une capitale depuis le XVIII^e siècle*, *Revue Historique de l’océan Indien*, AHIOI, n° 11, 2014, 162-187 ; *Idem*, « (Re)visiter les paysages de La Réunion. Maurice Ménardeau (1932-1939) », *Les Ruptures dans l’histoire de La Réunion*, *Revue Historique de l’océan Indien*, AHIOI, n° 13, 2016 ; *Ibidem*, « Maurice Ménardeau, peintre de la Marine (1897-1977). Escales dans l’océan Indien durant les années Trente », *Patrimoine et Tourisme*, *Tsingy* n° 20, 2017, p. 27-42.

et de « missions de propagande », on le retrouve en mer Rouge, sur la côte de Somalie, à La Réunion, à Maurice, aux Antilles françaises, mais aussi en Indochine, en Chine et au Japon. A La Réunion, il va sillonner l'île pour en peindre les multiples points de vue. Il va également s'intéresser à la circulation des hommes par voie terrestre, maritime mais aussi aérienne. Je vais m'attacher à présenter trois axes de réflexion autour de la production réunionnaise du peintre qui me permettront de reconstruire une cartographie des possibilités de circulation à l'intérieur de l'île et, depuis la Colonie vers d'autres pays.

On verra, dans un premier temps, comment suivre les déplacements de l'artiste dans l'espace réunionnais par le réseau routier qu'il utilise. Dans un deuxième temps, les représentations de la vie portuaire et de la navigation permettent d'insister sur la nécessité de prendre la mer pour rejoindre la Métropole ainsi que le reste du monde d'où arrivent de multiples denrées que l'île ne produit pas. On se penchera enfin sur le nouvel attrait que La Réunion va développer à partir de 1933 pour l'aviation et les parcours aériens.

Observer la circulation des hommes : routes, chemins et rues

Ménardeau a confié, dans diverses interviews au cours de sa carrière, son plaisir de s'installer avec son chevalet au coin d'une rue, au détour d'un chemin ou d'une route pour surprendre la circulation des hommes dans leurs déplacements multiples.



(III. 1) M. Ménardeau, « La route entre Saint-Denis et Sainte-Marie », huile sur toile
Le Monde colonial illustré, n° 133, septembre 1934 (coll. privée Ménardeau/Rivière).

Une reproduction en noir et blanc d'une toile aujourd'hui disparue, illustrée dans *Le Monde colonial illustré*, témoigne de son premier séjour réunionnais de 1932-1933. L'artiste s'est installé sur l'axe principal reliant la commune de Sainte-Marie à Saint-Denis (**III. 1**).

Cet axe routier qu'il prend le parti d'orienter de Saint-Denis vers Sainte-Marie, déroule sous nos yeux le cheminement des passants, simples figurants d'un espace familier reliant ces deux communes. Il va reprendre ce point de vue, en sens inverse, dans deux toiles exposées à Saint-Denis en 1935 : « ... on est ravi devant deux "Routes de Sainte-Marie", prises en sens inverse, l'une le matin, l'autre l'après-midi »²⁴⁹. Les bords de cette route sont arborés, principalement par des filaos. On remarque aussi qu'entre la première toile de 1932 et celles de 1935-1936 la route a été goudronnée (**III.2**). Cette notation permet de suivre les lentes améliorations que la Colonie apporte à l'entretien de sa voirie durant l'Entre-deux-guerres. Ces deux peintures font ressortir les modes de déplacements sur l'ensemble du territoire réunionnais, encore peu affecté par les transports automobiles. Ce sont au plus des charrettes qui se croisent. On se déplace principalement à pied, les transports publics n'existant pas encore.



(III. 2) M. Ménardeau, « La route de Sainte-Marie à Saint-Denis », huile sur toile Coll. privée, tous droits réservés, 1936-1939

La figure des passants faisant lien entre les deux communes donne la mesure de l'espace et rend aux habitants la possession de leur paysage. Ce sont des Réunionnais dans leurs occupations journalières ou de simples

²⁴⁹ *Le Peuple*, 12 juil. 1935, AD PER 81/38.

flâneurs et dont le peintre a saisi un instantané, celui de leur passage sur la route. Ménardeau, en dehors de sa commande de l'Hôtel de Ville, n'a jamais produit de scènes exotiques sur les activités de la population de l'île, sauf des notations discrètes où les habitants, le plus souvent représentés de dos, se sont inscrits dans son champ visuel. Contrairement aux propos du critique et peintre Victor Gautrez, consacrés à l'exposition de Ménardeau de décembre 1935, il n'y a pas la moindre touche anecdotique dans ces représentations des habitants : «... [les] bonshommes ou les bonnes-femmes de ses paysages réunionnais dénotent un artiste rompu à l'anatomie et au mouvement de la machine humaine ; ils sont d'ailleurs, traités avec une crânerie et un jet remarquables »²⁵⁰. En 1932-1933, le peintre ne séjourne que trois mois durant l'été austral et il a déjà pris le parti de se poster dans le paysage pour laisser les passants faire vivre leur environnement comme dans l'image du *Monde Colonial illustré* de 1934, autre témoignage d'une toile également disparue (III. 3).



(III. 3) M. Ménardeau, « Ile de La Réunion », huile sur toile
Le Monde colonial illustré, n° 133, sept. 1934, coll. privée Ménardeau/Rivière

La toile, est intitulée « Ile de La Réunion », en bas à gauche, une indication rare dans le corpus de l'artiste. Nous sommes dans une commune

²⁵⁰ *Le Peuple*, 21 décembre 1935, AD PER 81/38.

de l'île, sans doute Saint-Louis avec son paysage montagneux et le clocher de son église. Un habitant occupe le milieu de la toile dans la rue principale tandis que d'autres habitants sont réunis autour de ce qui semble être un étal de marchandises.

Ménardeau nous propose un paysage réunionnais habité, revisité, mais néanmoins identifiable dans ses grandes lignes. Il nous projette aussi dans un rythme, un *tempo* : celui de la marche qui induit une dynamique générant un réseau de parcours et d'arrêts, de rencontres dont les marcheurs tracent le quadrillage spatial. Son plaisir de saisir la fréquentation des axes de communication de l'île est aussi illustré dans une toile représentant la route de Saint-Gilles sur la côte ouest (III. 4).



(III. 4) Maurice Ménardeau, « La route de Saint-Gilles », huile sur toile
Musée du Quai Branly, inv.75. 13762, 1932-1935

Au premier plan, une femme en robe bleue s'est arrêtée face à un homme. Notre regard se fixe sur ce micro-événement et notre imagination leur invente un récit. En sens inverse, une passante tient un enfant dans ses bras et, en fond d'image, la circulation des piétons se poursuit. Sur cette route ombragée de filaos, des maisons typiques de l'habitat créole des communes, en bois sous tôle avec leur toit à quatre pans, rendent compte de l'installation humaine le long des voies de communication, gage d'un meilleur accès aux commodités de la vie et de plus grande sociabilité. Cet habitat de la classe moyenne se retrouve dans le centre des communes de l'île et se distingue des petites maisons fragiles, les pailletes végétales, des « Hauts » ou des

« écarts », et des belles demeures des familles nanties. Les articles présentant le peintre à son public, lors de sa première exposition de décembre 1932, insistent sur le fait qu'il a rencontré des difficultés pour se déplacer sur le territoire et notamment dans les « écarts ». Aussi Ménardeau a-t-il choisi les axes de circulation les plus accessibles au cours de ce premier séjour. Lors de ses visites suivantes, il se déplacera dans tout l'ensemble de l'île, souvent en voiture. Deux carnets de croquis, conservés à Saint-Denis au musée Léon Dierx, souvent des esquisses préparatoires à des toiles futures, nous proposent quelques notes savoureuses du quotidien des Réunionnais comme dans cette halte de bord de chemin, entre deux hommes, au pied d'un agave, et que l'on pourrait presque entendre discuter (III. 5).



(III. 5) M. Ménardeau, « conversation en chemin », mine de plomb
Musée Léon Dierx, inv. 1999.02.02.35, 1936-1939

L'artiste nous offre un carnet de voyage dont les pages, traitées « sur le motif », à l'huile, ou, d'une façon plus rapide, à l'aquarelle et à la mine de plomb, narrent une perception de la Colonie qui doit aussi en renvoyer une image attrayante : « M. Albert Lebrun, Président de la République, a inauguré hier le Salon de 1933. M. Ménardeau, titulaire du *Prix des Annales Coloniales*, a rapporté de La Réunion, de Madagascar et de la côte orientale

d'Afrique des toiles et des aquarelles d'une singulière sincérité »²⁵¹.

La thématique des axes de communication est un sujet d'autant plus intéressant qu'il rend compte de la relation de l'homme réunionnais à la nature et à son occupation de l'espace. La topographie accidentée de l'île la découpe en deux zones distinctes : « les Hauts/les Bas », division administrative officielle fixée par la première cartographie coloniale au XIX^e siècle²⁵². Cette réalité topographique impose à son tour des voies d'accès différentes selon le relief et renvoie à une répartition des hommes sur le territoire, doublée d'une réalité sociale, celle du peuplement des « Hauts » par des populations déshéritées n'ayant eu d'autre recours que de « coloniser » ces espaces éloignés et difficiles d'accès. Aussi, à la dichotomie spatiale « les Hauts/les Bas » s'ajoute celle des chemins ou pistes des « Hauts » opposées aux routes bien tracées et plus ou moins asphaltées des « Bas », apanage des zones proches du littoral et des abords des communes de la zone littorale (III. 6).



(III. 6) Maurice Ménardeau, « Route dans l'ouest », huile sur toile
Coll. privée, tous droits réservés, 1936-1939

Cette route entretenue n'est plus seulement un accès carrossable mais un axe important, probablement sur la côte ouest. Le peintre indique

²⁵¹ *Annales coloniales*, 29 avril 1933, n° 50, à propos des peintres coloniaux au Salon des artistes français.

²⁵² C. Germanaz, « Les Hauts, objet spatial en représentation » dans B. Leveneur (dir), *Au cœur d'une île. Les artistes et les Hauts de La Réunion au XIX^e siècle*, Catalogue d'Exposition Musée L. Dierx. Saint-Denis : Imprimerie Ah-Sing, 2017, p. 7-45.

qu'avec ce revêtement de la chaussée, les transports en charrettes se trouvent facilités, ce qui n'était pas le cas de la plupart des voies d'accès entre les communes : « ... Notre voisine [l'île Maurice] est pourvue d'un réseau routier qui fait l'admiration des touristes et des Réunionnais. Nous, nous faisons figure de pays pauvre avec nos routes dégradées, parfois même avant qu'on ait fini de les asphaltter. Encore ne sont-elles pas toutes asphaltées, peu s'en faut »²⁵³. Les conditions climatiques difficiles, liées aux déficiences édilitaires dans la maintenance de ces différentes voies de communications et des rues des communes, sont une réalité dont la photographie des années Trente rend également compte (III. 7).



(III. 7) Thérèse Le Prat, « La rue du Rempart à Saint-Denis »
© Musée du Quai Branly, 1937, 7 *Lames la mer*, 15 septembre 2016

Les communes réunionnaises et Saint-Denis, en particulier, sont un bon repère pour mesurer l'importance du lien entre les habitants, leurs déplacements et leur usage de la rue. En effet, la ville se présente comme le lieu par excellence de la circulation des hommes, des transactions commerciales, sociales et politiques. Espace d'enrichissement et de loisir, elle se doit de soigner son aménagement urbain. Pourtant, ces deux visuels de Saint-Denis, l'un d'une photographie professionnelle qui séjourne brièvement à La Réunion en 1937 ; l'autre, extraite du film tourné par Ménardeau en 1935-1936 (III. 8), montrent une ville peu peuplée.

²⁵³ *Le Peuple*, 1935, AD 1 PER 81/33.



(III. 8) Maurice Ménardeau, « La rue de Paris », film N/B
© Musée Stella Matutina, 1939

Sur l'illustration 7, la circulation se réduit au passage d'une charrette quittant le centre-ville et se dirigeant vers les « Hauts » d'une zone alors rurale, Bellepierre. La chaussée est en terre battue mais flanquée d'un large trottoir. On devine sur la droite, après la borne, le début des rampes Ozoux qui mènent au quartier de la Rivière-Saint-Denis et, à gauche, l'extrémité de la rue Dauphine, actuelle rue du Général de Gaulle²⁵⁴. Cette voie d'accès à la ville, presque trop grande et écrasée de soleil, évoque à travers le regard de la photographe Thérèse Le Prat, une indéniable déréliction. Les quartiers périphériques sont peu entretenus dans les années Trente. Lorsque Ménardeau séjourne dans la nouvelle zone résidentielle de la Montagne en 1935-1936, la voie d'accès n'est pas encore asphaltée. Sur l'illustration 8, le peintre s'est mis derrière la caméra pour filmer la rue de Paris, l'artère des belles maisons bourgeoises, qui se prolonge jusqu'au Jardin colonial. Un petit vendeur, un panier de fleurs sur la tête, arrive dans sa direction sur le trottoir dont le caniveau est toujours à ciel ouvert. Un groupe d'homme s'est arrêté pour deviser à l'angle de la rue du Grand Chemin, actuelle rue Maréchal Leclerc. La Réunion de l'Entre-deux-guerres compte à peine 200 000 habitants répartis sur l'ensemble du territoire. La carence des axes de circulation et l'isolement de certains « Ilets » des « Hauts » trouvent en partie leur explication par ce faible nombre de Réunionnais. Parfois, dans les paysages de Ménardeau, la route ou le chemin sont présents mais vides de passants (III. 9).

²⁵⁴ « A la recherche du Saint-Denis perdu », 7 *Lames la Mer*, 16 août 2015.



(III. 9) Maurice Ménardeau « Chemin forestier », huile sur toile
Coll. privée, tous droits réservés, 1936-1939

Sur ce chemin où la trace de la circulation humaine n'est repérable qu'au faible tracé interrompu d'ornières imprimées dans le sol meuble, le paysage réunionnais prend une atmosphère particulière et énigmatique, quasi philosophique de « chemin qui ne mène nulle part », métaphore du parcours de l'existence²⁵⁵. On pense aussi à certaines représentations de routes dans le Maine ou le Vermont, peintes à la même époque par Edward Hopper, disparaissant dans une courbe, fuyant le paysage lui-même vers un ailleurs inconnu comme dans « La route du Maine » de 1914 ou « Route 14, Vermont » de 1937²⁵⁶.

Ménardeau est mandaté pour assurer la propagande coloniale des terres lointaines. Une institution comme le Musée de la France d'Outre-mer, succédant à un Musée permanent des Colonies, lui-même inauguré en 1921, place les créations artistiques au centre de cette valorisation. Le Réunionnais Ary Leblond (Aimé Merlo) devient le conservateur de ce musée colonial à Paris au Palais de la Porte Dorée en 1934. Ce déplacement d'artistes français au service du Ministère des Colonies passe par le voyage en mer pour joindre ces différents points de l'empire colonial. Les axes maritimes reliant la France à son empire sont essentiels à la survie de l'île de La Réunion. Le ministre de la Marine François Piétri, dans un discours prononcé le 24 octobre 1935, en rappelle l'importance dans un discours convenu : « *Les*

²⁵⁵ J'emprunte cette expression au titre de l'ouvrage de M. Heidegger, *Chemins qui ne mène nulle part*, Paris : Tel Gallimard, 1986.

²⁵⁶ G. Levin, *Edward Hopper. An Intimate Biography*. University of California Press: Rizzoli, 1995.

Colonies filles de la marine. La mer est le vaste champ où se jouent les destins des empires. Celui qui a son regard tourné vers elle a de son pays une vision plus haute »²⁵⁷.

Rejoindre La Réunion par les « routes de la mer »

C'est par voie de mer qu'on aborde l'île dans les années Trente. Une ligne directe de paquebots pour le transport des voyageurs est mise en fonction par la *Compagnie des Messageries Maritimes* en 1887. Le départ se fait de Marseille jusqu'au port de la Pointe-des-Galets à La Réunion, en passant par Port Saïd, Djibouti, Zanzibar, Mayotte, Madagascar, La Réunion et Maurice. (III. 10).



(III. 10) Maurice Ménardeau, « Le paquebot des MM », aquarelle Saint-Denis, Musée Léon Dierx, inv.1999. 01. 02. 48,1936-1939

Ce voyage durait trois semaines et le peintre emprunte cette « route de la mer » à trois reprises pour rejoindre la Colonie. Il voyage sur *Le Compiègne* en 1932, le *Chantilly* en 1935 et sur le *Général Metzinger* en 1939. Le trajet est ponctué d'escales et le peintre les met à profit pour rapporter des croquis et pour « laver » quelques aquarelles de l'océan Indien comme cette vue de l'archipel des Comores, à Moroni (III. 11). Pourtant ce sont ses croquis des activités portuaires du port de La Pointe-des-Galets qui illustrent le mieux le trafic de voyageurs et des marchandises, essentiels au développement des activités économiques de la Colonie et justifiant son titre de peintre du département de la Marine.

²⁵⁷ François Piétri est ministre de la Marine du 1^{er} juin 1935 au 4 juin 1936. L'extrait de ce discours est rapporté par *Le Progrès* du 11 octobre 1935, AD PER 82/13.



(III. 11) M. Ménardeau, « Escale dans l'archipel des Comores », aquarelle Saint-Denis, Musée Léon Dierx, inv.1999. 02. 01. 15, 1936-1939

Il faut s'imaginer un trafic portuaire important, en dépit d'infrastructures encore peu satisfaisantes et insuffisantes pour l'accueil de gros porteurs. L'île ne se suffit pas d'un point de vue alimentaire et elle doit importer de nombreuses denrées. Ces produits, sont acheminés par cargo, depuis les autres Colonies : l'Indochine et Madagascar pour les produits de première nécessité comme le riz, mais aussi l'Afrique du sud, Zanzibar et l'Australie. Des articles de luxe, dont la publicité inonde la presse dionysienne des années Trente, dit cet incessant flux de marchandises qui arrivent au Port de la Pointe-des-Galets et dont rendent compte ces deux rapides croquis (III. 12), travail préparatoire pour une toile exposée à Saint-Denis en 1935 :



(III. 12) M. Ménardeau, mine de plomb, « déchargement de marchandises au Port » Saint-Denis, Musée Léon Dierx, inv. 1999. 02.01. 85 et 86, 1936-1939

« Ménardeau excelle aussi dans le rendu compliqué des armatures

métalliques et utilitaires, si ingrates. Il saisit le mouvement sur le vif comme dans son « déchargement d'un navire au Port », vivant et coloré »²⁵⁸.

Ménardeau devient officiellement peintre du département de la marine le 28 juillet 1936 alors qu'il est encore à La Réunion. Les peintres du département de la marine, nommés pour trois ans à partir de 1924, doivent « consacrer leur talent à l'étude de la mer, de la marine et des gens de la mer » selon les termes édictés en 1920 par décret présidentiel au ministère de la marine. La Colonie l'attend sur ce terrain : « Peintre officiel du département de la Marine, Ménardeau a tenu à justifier son titre et ses fonctions. Il aurait en effet été paradoxal, qu'une exposition d'un peintre de la Marine ne comporte que des vues de montagnes. Je sais bien que les Marins nous ont depuis longtemps habitués à ces fantaisies et que le premier souci d'un officier de Marine est généralement dès le débarquement, de chausser des éperons et de bondir sur un pur-sang ; Ménardeau lui, a tenu à rester quand même un peintre maritime »²⁵⁹.

Les grandes toiles représentant le Port et ses activités ont disparu et ce sont les quelques croquis de ses carnets réunionnais ainsi que les propos des critiques de ses expositions de Saint-Denis qui nous font regretter leur absence. Les acheteurs réunionnais ont préféré les toiles et les aquarelles des vues paysagères : « ... C'est le port, le port si laid (dit-on mais ce n'est pas notre avis) de la Pointe-des-Galets, que le peintre a su rendre si aimable en utilisant les masses de son décor de montagnes et le volume imposant d'un long courrier, que pittoresques, déchargent les dockers de notre entrepôt. On dit que cette toile serait destinée à la mairie du Port et viendrait ainsi enrichir le patrimoine créole, souhaitons-le »²⁶⁰. Le port a mauvaise presse car il est, depuis sa création, un haut lieu de la contestation sociale. Mis en route tardivement, en 1880, la zone portuaire, encore embryonnaire, est doublée de la voie du chemin de fer reliant Saint-Benoît à Saint-Pierre et destinée à l'acheminement de la canne à sucre. La commune se constitue à partir d'une poignée d'ouvrier réunionnais, malbars et malgaches. La zone portuaire devient la commune indépendante du Port en 1895 avec ses 2000 habitants. En 1936, cheminots et dockers créent le mouvement syndical général du CPR dans le contexte du Front Populaire²⁶¹. L'Entre-deux-guerres voit apparaître les grandes grèves comme celle de 1937 où dockers et syndicats de planteurs s'allient. Aussi le Port a-t-il une réputation sulfureuse dont Ménardeau, en marin confirmé et en peintre, n'a pas hésité à décrire avec réalisme et sans a priori l'atmosphère laborieuse. Rappelons que son premier contact avec l'île date de 1917, alors qu'il n'est encore qu'un jeune officier radiotélégraphiste sur le cargo *Kuang Si* bloqué plusieurs semaines au Port de la Pointe des Galets en raison d'une grève des dockers : « L'institut colonial de Marseille vient d'appeler l'attention des pouvoirs publics sur une question qui intéresse autant la métropole que les colonies. Nous sommes menacés d'une crise des

²⁵⁸ *Le Peuple*, 17 juillet 1935, AD PER 81/38.

²⁵⁹ *Notre Pays*, 19 juillet 1935, AD PER 75/31.

²⁶⁰ *Idem*.

²⁶¹ P. Eve, *Tableau du syndicalisme à La Réunion de 1912 à 1968*. Saint-Denis : Ed. CNH, 1991.

transports coloniaux (...) Les colonies disposent de stocks considérables de matière première nécessaires au ravitaillement de la France. Elles ont d'autre part un pressant besoin de produits manufacturés que pourrait leur fournir la métropole mais faute de navires ces échanges naturels, indispensables, sont sur le point d'être frappés de paralysie. Quelles sont les marchandises qui s'entassent dans nos ports coloniaux ? (...) Sucre et rhum à La Réunion et aux Antilles »²⁶². Nous sommes bien sûr en plein contexte de la Première Guerre mondiale qui accentue encore cette urgence tant pour la métropole que pour la petite île éloignée de faire fonctionner son commerce d'import-export. A ces difficultés de transport maritime, s'ajoutent celles des grèves de dockers qui stoppent l'embarquement de sucre par manque de personnel : « Des stocks considérables de sucre blanc cristallisé se trouvent entassés dans les docks de la Pointe-des-Galets, port de La Réunion »²⁶³.

Cet exemple et tant d'autres dans l'histoire du port, rappellent ce lien essentiel de la mer pour la survie de l'île. La disparition des toiles « portuaires » de Ménardeau ou le peu d'intérêt qu'elles ont suscité est regrettables. En 1931, pour l'Exposition coloniale, il exécute une toile intitulée « Exportations-Importations » du port de Saïgon²⁶⁴.

En 1933, La Réunion s'adonne à un nouveau sport promis à bien des spéculations sur le rapprochement de l'île à la métropole et au reste du monde : l'aviation. Une poignée de pionniers jettent les bases des transports aériens et de la maîtrise du ciel. Très vite ce nouveau moyen de déplacement, même réduit à l'espace réunionnais, laisse espérer de plus amples développements tant ludiques que touristiques.

La passion pour l'aviation : un autre moyen de transport

Les premiers « champs d'aviation » voient le jour à La Réunion dans les années Trente, d'abord avec celui de l'aéroclub « Roland Garros » fondé le 10 août 1933 par Maurice Samat, sur un terrain acquis, dans les années Vingt, par le Crédit foncier colonial à un propriétaire de nom de Gillot l'Étang. Ce nouvel espace d'expériences aéronautiques prend le nom du héros de la Grande Guerre, natif de Saint-Denis et honoré par sa ville qui lui a érigé, en 1926, un monument sur le front de mer, au Barachois. Ce terrain d'aviation est suivi, entre 1934 et 1936, par ceux de la Possession, de la Plaine des Cafres, de Stella à Saint-Leu, du Gol à Saint-Louis et à Grand Bois, près de Saint-Pierre. Ces pistes, encore rudimentaires, permettent le balisage d'un espace aérien étendu à presque tout l'ensemble de l'île, à l'exception de la côte est. En 1937, un nouveau terrain d'aviation voit le jour au Port de la Pointe-des-Galets, près du phare, édifié en 1886 et aujourd'hui

²⁶² *Le Temps*, n° 20-293, 27 janvier 1917 : « La crise des transports coloniaux ».

²⁶³ *Le Temps*, n° 20-304, 7 février 1917.

²⁶⁴ Une photo en N/B figure dans le dossier de Ménardeau au Service Historique de la Défense, MVCC7 4° Moderne 42 02/5.

disparu ²⁶⁵. L'aéroclub Roland Garros devient vite un haut lieu des mondanités dionysiennes et de fêtes acrobatiques aériennes assorties de baptême de l'air qui remportent un grand succès populaire. Avant de relever le défi du parcours de l'espace aérien réunionnais, trois pionniers de l'aviation, Marcel Goulette, René Marchesseau et Jean-Michel Bourgeois relient, par les airs et pour la première fois, la métropole à l'île de La Réunion. Ils voyagent sur un Farman 192. Partis du Bourget le 17 octobre 1929, ils se posent sur l'île le 26 novembre de la même année. Dans un premier temps, l'avion va permettre l'acheminement du courrier depuis La Réunion jusqu'à l'île voisine de Maurice. La première expérience a lieu le 10 septembre 1933. Le pilote mauricien Jean Hilly s'envole de La Réunion pour rejoindre l'île Maurice en 2 heures et trente-deux minutes à bord d'un Faner propulsé par un moteur de 150 CV. Il se pose à Mont Choisy, au nord de l'île, avec 1084 lettres à bord. Les conditions de pilotage sont difficiles, surtout par temps couvert car l'aviateur ne peut se repérer du ciel qu'au sillage des bateaux reliant les îles sœurs. L'année suivante Jean Hilly, pionnier de l'aéropostale réunionnaise, disparaît en mer, suivi de peu par son ami l'aviateur Paul Louis Lemerle. Ces drames ne découragent pas pour autant les premiers aviateurs réunionnais dont Maurice Samat qui a acquis un Potez, arrivé par bateau en pièces détachées. Il effectue son premier survol de la côte ouest de Colonie le 23 juillet 1933. Parti de l'aéroclub de Roland Garros, il atterrit sur la piste en terre battue de la Possession dont nous possédons une photo aérienne. Elle nous permet de nous imaginer à bord d'un avion, survolant l'île durant les années Trente. On peut distinguer le hangar des avions à côté du bosquet d'arbres (III 13).



(III. 13) « Terrain d'aviation de la Possession vu d'avion », tirage argentique
©FR ANOM, 30 F il 46/71 vers 1930

²⁶⁵ *Le Peuple*, 4 juin 1937, AD PER 81/38 ; sur le phare voir N. Valentine-Legros, « Patrimoine perdu », p. 3/6, <http://7.lame.la.mer.net/rare-une-photo-du-2eme-phare-de-la-1446.html> (site consulté le 19/03/2018).

Cette liaison métropole-Réunion est tentée et réussie une seconde fois en décembre-janvier 1936-1937 par les pilotes Joseph Touge et Roger Lenier et par le radiotélégraphiste Jean Laurent sur un avion de type monoplan Farman 199, le F-ALHG, baptisé le « Roland Garros ». La mission a pour but d'expérimenter les liaisons radioélectriques : effectivement, à leur arrivée au-dessus de Saint-Denis, ils sont assistés par la radio TSF du Barachois. Ils atterrissent le 28 décembre à l'aéroclub Roland Garros et repartent, depuis le terrain de Stella à Saint-Leu, vers Maurice et au-delà vers Madagascar. Ils ont quitté la métropole le 16 décembre 1936 du Bourget pour se poser à La Réunion, via Madagascar, le 28 décembre²⁶⁶. Ces expériences de liaisons aériennes laissent augurer l'espoir d'un moyen de déplacement plus rapide mais qui restera en suspens le temps de la Seconde Guerre mondiale. L'aviation va représenter un autre atout pour la valorisation de l'île : la diffusion de photos aériennes destinées à une cartographie économique et touristique de l'île. Ferdinand Heckenroth, médecin directeur de la santé de l'Afrique orientale à Tananarive de 1934 à 1937, vient à La Réunion en 1935 et prend une série de clichés des infrastructures routières et portuaires de l'île dont plusieurs en vues aériennes, aujourd'hui conservées aux Archives nationales d'outre-mer. En 1937, Le Ministère des Colonies mandate des équipes de photographes, dont Joseph Levoir, chargé d'exécuter des photos des colonies françaises dont des prises de vues aériennes, désormais courantes : « Le Syndicat d'Initiative de La Réunion vient de recevoir un assortiment choisi de cartes postales représentant les vues des plus jolis sites et monuments de la Colonie. Ces cartes postales, dues aux clichés de M. Levoir, ont été très artistiquement exécutées par la Compagnie des Arts Photomécaniques (Etablissements Cap. Léon & Levy et des frères Neurdein, Strasbourg) »²⁶⁷. Parmi les sites figurent les « Hauts » vus d'avion avec les reliefs tourmentés des cirques qui font désormais partie des lieux touristiques pittoresques de renom, dotés désormais d'infrastructures hôtelières de qualité.

Ménardeau n'est pas en reste devant l'enthousiasme que suscite le développement du trafic aérien réunionnais. Son film présente plusieurs séquences de prises de vues au-dessus des cirques dont celui de Cilaos. Dans sa commande pour l'Hôtel de Ville, une grande toile est consacrée à l'aéroclub Roland Garros (**III. 14**). L'artiste nous emmène, en compagnie de ses deux amies, Julie Mas et Jessie Pelte, sur ce terrain d'aviation, aujourd'hui l'emplacement de l'aéroport de Gillot. L'arrière-plan, reconnaissable au massif montagneux avec la pointe du Piton des Neiges, montre un espace qui n'était alors pas urbanisé. Deux avions de type Farman sont posés sur la piste avec leurs pilotes dans leur tenue caractéristique. La « nature morte » du premier plan avec ses deux verres et la bouteille de rafraîchissement posés sur une table de jardin sur la piste, apporte une note

²⁶⁶ *Le Peuple*, 15 et 18 janvier 1937, AD PER 81/38.

²⁶⁷ *Le Peuple*, 31 mars 1937, AD PER 81/38.

réaliste à la scène et montre que l'aviation n'est encore qu'un sport pour la « bonne société » et un divertissement pour l'ensemble de la population.



(Ill. 14) M. Ménardeau, « Le champ d'aviation », huile sur toile
Saint-Denis, Hôtel de Ville, 1935-1936

Dans son corpus réunionnais, Ménardeau, à l'instar de nombreux peintres flamands du XVII^e siècle et des impressionnistes dont il s'est toujours réclamé, a dépeint des paysages dynamisés par des parcours d'espace tracés sur terre pour accompagner les trajets des hommes dans leurs déplacements. La mer et, à son époque, les airs, constituent ce prolongement indispensable à l'ouverture de l'île sur le monde. Durant les années Trente, La Réunion reste un territoire difficile à parcourir. L'important corpus de représentations d'axes de communication, tout en restant un sujet pictural, traduit aussi cette réalité que les sources littéraires et journalistiques viennent corroborer.