Les premiers raids aériens à La Réunion et Madagascar : Entre exploit et désenclavement de colonies lointaines

Daniel Varga

▶ **To cite this version:**

Daniel Varga. Les premiers raids aériens à La Réunion et Madagascar : Entre exploit et désenclavement de colonies lointaines. Revue historique de l'océan Indien, 2018, Routes, Flux et Réseaux en Indianocéanie Du VIIIe siècle à nos jours, 15, pp.151-166. hal-03249779

HAL Id: hal-03249779
https://hal.univ-reunion.fr/hal-03249779

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.

Les premiers raids aériens à La Réunion et Madagascar
Entre exploit et désenclavement de colonies lointaines

Varga Daniel
Professeur d'histoire et géopolitique CPGE
Lycées Leconte de Lisle et Bellepierre
Saint-Denis

Terres lointaines, les colonies du Sud-Ouest de l'océan Indien sont complètement dépendantes du transport maritime pendant des siècles. Après la Première Guerre mondiale, les expéditions aériennes se développent dans le monde. Madagascar et La Réunion ne restent pas à l'écart.

Les raids aériens se développent en Afrique. Les Européens veulent joindre leurs colonies par ce moyen de communication moderne et rapide. Après le bateau et le chemin de fer, l'expédition coloniale se poursuit par voie aérienne.

Les exploits de Jean Dagnaux atteignant Madagascar en 1927 et Maurice Goulette La Réunion en 1929 ont marqué l'histoire de l'aviation. Mais ils ouvrent aussi à ces territoires de nouvelles perspectives de contacts, les uns avec les autres et avec la métropole. L'aviation a renforcé la mondialisation, notamment au sein de l'espace colonial. Il s'agit de comprendre comment ces raids ont transformé les relations de ces espaces lointains avec la métropole.

1. Les premiers raids vers Madagascar et La Réunion

Trouver la bonne route

Les années d'après-guerre connaissent le lancement de grands raids terrestres et aériens : traversée de l'Atlantique, survol de la cordillère des Andes, liaisons Europe-Afrique. Les puissances européennes se sont partagé l'Afrique et constitué d'immenses territoires. Ce continent voit se multiplier des tentatives pour rallier les métropoles européennes aux territoires coloniaux. Des compagnies publiques et privées se créent pour exploiter ces lignes aériennes. La Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne, SABENA, est fondée en 1923 pour la liaison avec le Congo. La société des lignes Latécoère, la future Aéropostale, est créée en 1918 autour des liaisons entre Toulouse, le Maroc et le Sénégal.

En 1924, le belge Edmond Thieffry, qui a été un aviateur pendant la Grande Guerre, reçoit l'autorisation de son gouvernement pour tenter la première liaison entre la Belgique et le Congo. Il réussit la première liaison Bruxelles-Léopoldville en 1925. Cela représente une distance de 8 200 kilomètres, parcourue en 51 jours pour une durée effective de 75 heures. Pour

que la démonstration soit concluante, il faut diminuer la durée du voyage. Thieffry tente dans les années suivantes de diminuer le temps de vol. Il le fait au prix de sa vie. Pris dans une tornade, son avion s'écrase au Congo en 1929.

Le commandant Jean Dagnaux a joué un rôle important dans l'ouverture de la liaison vers Madagascar. Il est né à Montbéliard en 1891. Pilote de guerre à 22 ans en 1914, il est blessé et perd sa jambe gauche. Cela lui vaut le surnom de « l'homme de fer à la jambe de bois ». Bien qu'infirme, il entre après la guerre dans l'escadrille de combat de Villacoublay. Il ouvre en 1927 la ligne Paris-Madagascar. En 1928 il crée la Société Transafricaine de Navigation Aérienne qui devient ensuite la Compagnie Transafricaine d'Aviation rebaptisée finalement Air Afrique en 1934. Il continue une carrière militaire et devient Lieutenant-colonel de l'Armée de l'Air[362]. Le développement de l'aéronautique militaire et civil devient une priorité pour l'Etat après la guerre.

Jusqu'en 1928, l'aviation militaire en France est confiée au ministère des Colonies. Le 14 septembre 1928, le ministère de l'Air est créé, regroupant sous son autorité toutes les branches de l'aéronautique, l'aviation civile et militaire. Les Belges ont créé en 1923 la Sabena[363]. La première liaison Bruxelles-Léopoldville est mise en place en 1925. Les richesses minières du Kasaï et du Katanga, comme le diamant ou l'or peuvent être expédiées par avion.

Les Anglais sont aussi impliqués dans le développement des liaisons aériennes vers l'Afrique. Ce fut l'affaire de la compagnie privée Imperial Airways, créée en 1924, qui bénéficiait de subventions publiques[364]. Après avoir réussi à deux reprises la traversée de l'Afrique du Caire au Cap, les Anglais décident l'organisation d'un service régulier de courrier rattaché à la ligne Londres-Le Caire. Il y a une volonté d'améliorer les relations entre les métropoles et leurs colonies d'Afrique.

Madagascar

Le premier vol à Madagascar est effectué le 8 juillet 1911, par Jean Raoult, jeune administrateur des colonies. Il réussit ce vol sur une réplique de l'avion que Louis Blériot utilisa deux années auparavant pour traverser la Manche. Il est chargé par le Gouverneur du service de l'aviation de Madagascar de développer la navigation aérienne. Mais les progrès sont modestes. Les tentatives se multiplient durant les années 1920. En 1926 l'hydravion Jupiter accomplit la première liaison aérienne France-Madagascar. Il est piloté par le lieutenant de vaisseau Bernard et le premier-

[362] Il reprend le combat aérien en 1939, mais le 18 mai 1940 il s'écrase près de Laon aux commandes d'un bombardier Amiot 351 abattu par la DCA allemande.
[363] Olivier Wilmart, *De SABENA à Air France*. Paris : Racine, 2003, 288 p.
[364] Peter Lyth, "*The Empire's Airway: British Civil Aviation from 1919 to 1939*", *Revue belge de philologie et d'histoire*, tome 78, fasc. 3-4, 2000.

maître mécanicien Bougault. Partis le 12 octobre 1926 de l'étang de Berre, ils arrivent à Majunga le 21 novembre. Ils se posent sur le lac de Mandroseza le 4 décembre 1926. Ils repartent ensuite pour le vol retour. Le 14 janvier 1927, ils se posent à Paris sur la Seine entre le pont de Suresnes et la passerelle de Saint-Cloud. Ils ont couvert 26 000 kilomètres, traversant toute l'Afrique d'Ouest en Est pour rejoindre Madagascar, avant le retour au pays. Bernard reçoit la légion d'honneur et Bougault est élevé au grade d'officier.

Le commandant Dagnaux, héros des combats aériens de la Première Guerre mondiale, et son mécanicien Dufert partent de Paris le 28 novembre 1926 avec un Breguet 19. Ils arrivent à Majunga le 21 janvier 1927 après un périple de 13 000 kilomètres accompli en 24 étapes. A Majunga, ils attendent une semaine que le terrain de Tananarive soit préparé, débarrassé des termitières et de la végétation. Arriver pendant la saison des pluies constituait un véritable défi et les deux hommes ont dû multiplier les étapes durant le vol. Les terrains sur lesquels on pouvait espérer décoller avec 1000 litres d'essence sont rares au sud du Sahara. Les étapes prévues étaient toujours trop grandes, les escales trop peu nombreuses. Ils ont mis un mois et demi pour relier Paris à Tananarive alors que la liaison maritime ne nécessite que 25 jours de navigation entre la France et Madagascar. L'avion réalise un exploit, mais doit progresser pour affirmer un réel gain de temps vis-à-vis des autres moyens de transport. La question des étapes lors de ce trajet est au cœur de longues discussions pour la prise en charge d'une partie de la logistique par les autorités coloniales. La colonie de Madagascar prend à sa charge les infrastructures (avion, pistes, entretien) en échange du transport postal. Dagnaux recommande la mise en place d'une politique aérienne impériale pour éviter de dépendre des autres puissances coloniales pour les étapes, notamment des Anglais. Il s'agit d'éviter une nouvelle dépendance vécue avec le câble de télégramme, en grande partie contrôlé par le réseau anglais[365]. Au XIX^e^ siècle, les relations extra-européennes de la France étaient soumises au contrôle britannique des câbles télégraphiques et des informations mondiales. Les premiers câbles anglais furent posés pour des raisons commerciales, mais les guerres coloniales de la fin du XIX^e^ siècle amenèrent les gouvernements à subventionner des câbles stratégiques. La France posa des câbles en direction de l'Algérie et des Etats-Unis, mais laissa les communications avec ses colonies d'Afrique et d'Asie passer par les câbles anglais. Lorsque les rivalités coloniales devinrent aiguës à la fin du XIX^e^ siècle, les cris d'alarme dans les milieux coloniaux persuadèrent l'Etat de faire poser ou d'acheter des câbles impériaux très coûteux, souvent en coopération avec l'Allemagne. Dagnaux rappelle ces tensions pour favoriser une liaison qui ne dépende pas des infrastructures anglaises. Arrivé en janvier 1927, l'équipage doit attendre juin 1927 pour rejoindre la France depuis Madagascar, car il attend le matériel permettant de réparer son appareil. La liaison Madagascar-métropole relève encore de l'exploit.

[365] Pascal Griset, « L'État et les télécommunications internationales au début du XX^e^ siècle : un monopole stérile », *Histoire, économie et société*, 1987, 6^e^ année, n° 2, p. 181-207.

Le raid Goulette vers La Réunion

En octobre 1929, le capitaine Marcel Goulette et son équipage relient Paris à Madagascar en 10 jours 8 heures et 40 minutes et 23 étapes à une vitesse moyenne de 156 km/h. Décoré d'une bande tricolore et portant les marques de Farman et Salmson, l'avion décolle du Bourget le 17 octobre 1929 avec un sac postal de 2 k de courrier. L'avion fait une courte escale à Perpignan-La Salanque, puis repart en suivant la côte par Barcelone et Alicante. Pour éviter une arrivée nocturne à Oran, où le terrain n'est pas balisé, il se pose en fin de journée à Los Alcazares (à environ 1400 kilomètres). Reparti le lendemain matin, le Farman ravitaille à Oran puis se pose brièvement à Colomb-Béchar pour déjeuner. L'équipage souhaite atteindre Reggane dans la soirée, mais Goulette ayant perdu la piste préfère passer la nuit dans le désert (Ksabi, 950 km). Le 19 au petit matin, après avoir retrouvé la piste, l'équipage atteint Adrar à 8h50 et repart à 12h30 vers Reggane. A la tombée de la nuit, il se pose pour passer la nuit le long de la piste Estienne (950 km). Repartis le 20 à 6h00, le capitaine et son équipage atteignent Gao à 9h30, repartant rapidement vers Niamey (1150 km). Le 21 octobre, ils se contentent de rejoindre Zinder (800 km). C'est ensuite le 22 Fort-Lamy, puis Fort-Archambault (1300 km). Le 23, le Farman fait escale à Bangui, puis termine son étape à Coquilhatville où, après avoir évité les tornades, il se pose sur le terrain de la Sabena (1000 km). Reparti à 8h00, il suit le Congo jusqu'à Bandundu, puis remonte le cours du Kasaï, passant à Port-Francqui avant de ravitailler à Luebo de 12h35 à 13h00. Une tornade les oblige à se poser à 16h30 à 14 km à l'ouest de Kanda-Kanda sur un ancien terrain de secours de la Sabena envahi par les termitières (1050 km). Ayant passé la nuit à dégager une piste de fortune avec l'aide d'un colon français et de ses ouvriers et à maintenir le Farman secoué par la tempête, Goulette peut redécoller le lendemain, 25 octobre, pour se poser à Élisabethville (750 km). Reparti malgré la tornade contre laquelle Marchesseau se bat plus d'une heure, il se pose à Broken Hill à 15h10. Le 26, parti à 8h00, il survole Tete, se posant à Quelimane à 15h00 sur un marais du Zambèze, heureusement asséché, avant de rejoindre le terrain officiel (1450 km). Le 27, il traverse le canal du Mozambique et atteint Majunga, ravitaille et se pose sur le terrain d'Ivato à Tananarive (1600 km).

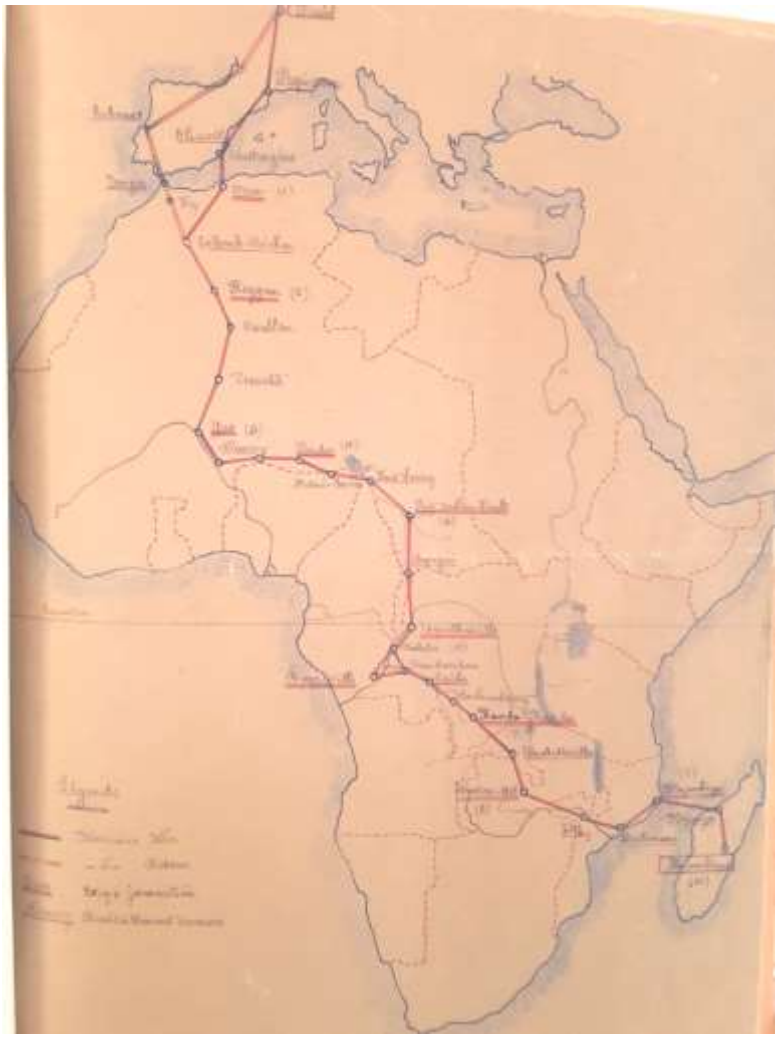
Goulette, Marchesseau et Bourgeois[366] établissent le record pour cette liaison de 12 400 kms en 10 jours 8 heures et 40 minutes. Ils sont accueillis par une foule enthousiaste à Sainte Marie. Entretemps, le 5 novembre, Bailly, Reginensi et Marsot se posent à Tananarive, battant le record de l'équipage de Goulette. Partis du Bourget sur Farman 190 Titan le 28 octobre, ils se posent à Ivato après un vol de 84 heures et 25 minutes. Le

[366] Marcel Goulette est ingénieur des Arts et métiers. Né à Charmes (Vosges) le 7 décembre 1893, il meurt en mai 1932 dans accident d'avion en Italie. Il est à cette date capitaine de réserve de l'aéronautique et navigateur pour cette expédition. René Marchesseau, adjudant-chef en congé, est le pilote et le sergent-chef Jean Michel Bourgeois est le mécanicien.

12 novembre, ils repartent pour Paris qu'ils atteignent en 8 jours.

Goulette a, pour sa part, prévu de rester un mois à Madagascar pour tenter la première liaison entre la Grande Ile et La Réunion. Atteint depuis Élisabethville d'une pneumonie aggravée par un violent accès de paludisme, Marcel Goulette doit être hospitalisé jusqu'au 8 novembre. Il doit encore attendre une semaine pour sa convalescence.

Document 1 : Carte extraite du Mémoire de Goulette, remis au directeur de cabinet du gouverneur général de Madagascar, 25 août 1929[367]



[367] Anom, Agence FOM (AFOM), carton 1001/dossier 3507, lignes Madagascar.

Le 16 novembre, Goulette rétabli, le Farman entame un grand circuit autour de l'île. Il se pose le soir du 16 à Maevatanana, rejoint Majunga le 17 et rentre à Tananarive le 18. Le 22 novembre, l'équipage au complet fait la reconnaissance de Tamatave, à 240 km de Tananarive sur la côte est de l'île, pour repérer un terrain favorable à l'envol vers La Réunion. Pour ce vol au-dessus de l'océan, Marcel Goulette veut porter le rayon d'action du Farman à 1700 km, de façon à pouvoir faire demi-tour si l'atterrissage s'avérait impossible. Pour ce faire, entre le 18 et le 24 novembre, un réservoir supplémentaire de 200 litres est fabriqué sur place avec l'aide du service des Travaux Publics de Tananarive et monté dans la cabine. Le 24 novembre, le Farman rejoint Tamatave. Malgré un incident à l'atterrissage, l'avion est prêt pour tenter la traversée vers la Réunion[368]. Où accueillir l'avion ? Le temps presse, car Goulette arrive à Madagascar avec le souhait d'atteindre La Réunion. On envisage d'abord d'aménager une piste à La Redoute, sur un terrain qui ferait 300 x 30 mètres. Mais le site, jugé trop escarpé, est finalement délaissé pour un terrain privé, proche de la Rivière des Pluies, qu'il faut aménager. C'est le site de Gillot, un champ de 320 mètres sur 300. On emploie dans l'urgence 60 travailleurs journaliers et 60 condamnés qui s'attellent à nettoyer et niveler le terrain. Celui-ci appartient à la société Philidor Payet qui met gracieusement le terrain à disposition pour l'évènement, à certaines conditions, que la colonie accepte[369]. Le terrain doit être rendu nettoyé et les parties compressées pour les besoins de l'atterrissage, labourées. En mai 1930 la somme de 17 500 F est versée en dédommagement de son utilisation, car l'aménagement du terrain a créé des dommages que la société Payet refuse de prendre à ses charges[370].

Le Farman s'envole de Tamatave le 26 novembre 1929. L'équipage parcourt pour la première fois, en 5h30 de vol au-dessus de l'océan Indien, les 800 km qui séparent Madagascar de La Réunion. Il est aidé par un paquebot des Messageries Maritimes, *l'Explorateur Grandidier*, qui s'est positionné sur la trajectoire de l'avion pour lui permettre de corriger sa dérive. La précaution est utile car à 8h25, Goulette est sur le point d'ordonner le retour vers Tamatave lorsque son pilote René Marchesseau aperçoit le vapeur. À 80 km de l'île, Goulette découvre la cime du Piton des Neiges qui émerge des nuages. Après avoir tenté de jeter une couronne de fleurs sur la statue de Roland-Garros qu'il ne trouve pas, l'équipage atterrit à 11h20 à La Réunion, au lieu-dit « Gillot », près de la Rivière des Pluies. Le 28 novembre, Marchesseau effectue un vol au-dessus de l'île en compagnie du gouverneur

[368] A l'atterrissage, l'avion se met en pylône ce qui abîme l'hélice. Au mépris des consignes du constructeur, elle est redressée à froid par Bourgeois. Un vol d'essai permet à Marchesseau de valider la réparation.

[369] ADR, 1M/4162, lettre du gérant de la société Philidor Payet, à Saint-André, adressée au Gouverneur le 25 octobre 1929.

[370] ADR, 1M/4162, lettre du Gouverneur à M. Sanglier, avocat de la société Philidor Payet, 3 mai 1930. Cet accord fait suite à de nombreux désaccords et échanges entre les services du Gouverneur et le propriétaire du terrain.

de l'île, M. Fabre, et Mgr de Beaumont. Le 2 décembre, le F-AJJB décolle du champ d'aviation de Sainte Marie à 8h15. Il se pose à Ivato, moteur bloqué avec une pression d'huile à zéro. Le 26 novembre l'équipage Goulette et Salel fait tomber la durée de vol France-Madagascar à 4 jours et 7h, puis 3 jours et 19h quelques temps plus tard, reprenant ainsi son record. La liaison devient intéressante, car elle met la grande Île à portée de plus en plus rapide de la métropole. Pendant ce temps les vols intérieurs se développent : Tananarive-Tamatave et Tananarive-Majunga.

Bourgeois, en 1929, pousse jusqu'à La Réunion. Le raid Caillol-Roux-Dodement quitte le Bourget le 13 décembre 1929 et se pose à Tananarive le 1er janvier 1930. L'équipage repart vers la métropole le 10 janvier, mais l'avion s'écrase trois jours plus tard au Congo belge. En novembre 1931, Marcel Goulette établit avec le pilote Salel un double record de vitesse en effectuant le trajet aller-retour France-Madagascar en 9 jours et 17 heures. Ils ont rejoint Tananarive par le Nil en 4 jours et 8 heures. René Lefèvre atteint Tananarive, seul, dans un petit biplace en avril 1931. Les Anglais, eux, voient leur ténacité couronnée de succès, puisqu'ils parviennent à ouvrir la première grande ligne transafricaine : Londres-Le Cap est ouverte aux passagers le 27 avril 1932.

Mais pendant ce temps, la liaison transafricaine n'est pas encore établie de façon permanente. Les raids sur Madagascar se multiplient au tournant de 1930, mais il faut attendre 7 ans pour qu'un second avion venant de métropole se pose à La Réunion. Le 16 décembre 1936 un monoplan Farman 199 décolle de l'aérodrome du Bourget. A bord, trois membres d'équipage, Joseph Touge, pilote, Roger Lenier, ingénieur-radio et Jean Laurent, propriétaire-navigateur. L'équipage prend place aux commandes du « Roland Garros ». Ce long raid s'organise autour de plusieurs escales, notamment pour faire le plein de carburant : Marseille, Tunis, Syrte, Quadi-Alfa, Djibouti, Dar-es-Salam et Tananarive. Le lundi 28 décembre 1936, le défi est relevé par les trois hommes qui se posent enfin à Gillot. Ils ont au passage battu le record de Goulette.

2. Objectifs de ces raids

Entre programmes politiques et exploits

Un Comité français de propagande aéronautique, reconnu d'utilité publique par décret du 23 novembre 1921, est créé. Ce comité s'inquiète du retard de l'industrie aéronautique française et entend tout faire pour en stimuler la croissance. A la demande du Maréchal Lyautey, qui en prend la présidence en 1926, Albert Caquot, polytechnicien de grande qualité, accepte d'y jouer un rôle actif et devient président de la commission technique de ce comité. A l'occasion d'un débat de ce Comité en 1927, Caquot expose un programme des progrès possibles et désirables, et des moyens pour les

réaliser[371]. Il déclare : « Le premier peuple d'hier était celui qui avait, par la marine, la plus grande force d'expansion ; le premier peuple de demain sera celui qui aura à tout instant les plus grandes possibilités de développement de l'aviation »[372].

Les raids aériens français se multiplient dans les années 1920 et 1930. Mais cela n'est pas sans risque : les accidents sont nombreux. Le 13 janvier 1930, le Farman 190 de l'équipage Raymond Caillol, Roux et Dodement, parti de Tananarive s'écrase en Afrique avant d'atteindre Brazzaville[373]. L'équipage avait réussi le vol Paris-Madagascar en 20 jours. En 1930, le premier aéro-club de Madagascar est fondé à Tananarive par Ludovic Hannebicque. Il est doté, l'année suivante de son premier appareil, un Potez 36. A partir de 1931, malgré les prédictions pessimistes sur l'utilité de l'aviation et avec l'appui du Gouverneur Léon Cayla, passionné d'avions et pilote lui-même, l'aviation perd son caractère d'exploit pour devenir utilitaire. Déjà, dès 1929, Tamatave et Majunga avaient reçu du courrier par voie aérienne. Le pilote Lefèvre, qui avait accompli un Tamatave/Tananarive en 1 heure 50 écrit au Gouverneur : « Tel commerçant qui possède des succursales au nord et au sud voyait aussi les conséquences. Etre le soir à Diégo-Suarez et de retour à Tananarive le lendemain aurait pour lui d'immenses avantages »[374].

Convaincu, le Gouverneur Cayla fait aménager, à partir de 1934 quatre-vingt-seize terrains. L'aviation utilitaire est née : on transporte le courrier dans la grande Île mais aussi vers la métropole. Le 17 décembre 1931 le capitaine Arrachart et son mécanicien Puillet volent de Tananarive à Marseille à bord d'un Farman 190 à moteur Renault de 250 CV contenant des sacs de courrier. Partis le 17 décembre, ils arrivent le 24 décembre[375].

On procède aussi à des évacuations sanitaires. La première a lieu le 20 juillet 1931. L'aviation militaire se développe à partir de 1929 à Madagascar. Dès 1929 la Base aérienne d'Ivato est créée par le Capitaine Pinard. Destinée à accueillir « l'Escadrille coloniale de Madagascar », elle reçoit, en 1931, sept Potez 33 de l'armée de l'air qui effectuent leur premier vol le 4 mars. Dès 1935 s'ouvrent les premières lignes accueillant des passagers. En juillet 1935, le premier vol France-Madagascar ouvert aux passagers est emprunté par une journaliste, Mme Titayna. Le 5 août la ligne Tananarive-Broken Hill accueille ses deux premiers passagers. L'aviation commerciale est née.

---

[371] Jean Kerisel et Thierry Kerisel, « 1928-1940 Deux retours à l'aviation », *Bulletin de la Sabix* [En ligne], 28 | 2001, mis en ligne le 20 janvier 2013. URL: http://sabix.revues.org/371.

[372] Journal *Les Ailes* du 25 octobre 1928 rappelant le contenu de ce discours de 1927.

[373] Leurs corps ne sont retrouvés que deux mois plus tard en forêt.

[374] Jean Pierre Pénette, Christine Pénette Lohau, *Le livre d'or de l'aviation Malgache*. Tananarive : Jean Pierre Pénette, 2005.

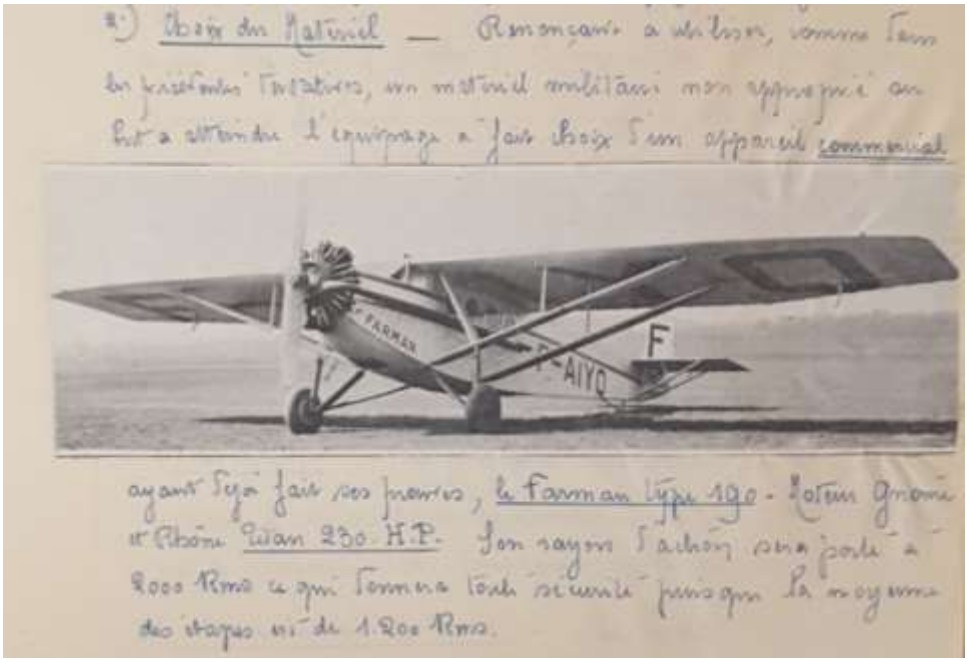
[9] Jean Demangeot, « La construction du faisceau de transport aérien France-Archipel malgache », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, Année 1965 ; 18-72 p. 369-405.

Rapprocher des territoires éloignés de la métropole

Les raids aériens doivent relever un premier défi : développer les techniques aéronautiques et trouver les moyens financiers pour leurs expéditions. Dans une lettre du 17 août 1929, Marcel Goulette demande au Gouverneur de Madagascar de bénéficier des 100 000 F alloués l'année précédente au raid avorté de Marie et Boulmer sur la grande Île. Le 26 août 1929, le député de La Réunion, Lucien Gasparin, se présente au siège de l'Agence économique de Madagascar. Il accompagne Goulette, Marchesseau et Bourgeois qui proposent une liaison aérienne France-Madagascar-La Réunion. Goulette remet un mémoire sur la liaison avec Madagascar et La Réunion. Il s'agit de trouver un soutien financier pour mener à bien son projet. Goulette défend les avantages de la liaison aérienne : un gain de temps et des d'infrastructures au sol qui coutent bien moins cher que la construction de routes ou des voies ferrées. L'aviateur se propose de réaliser le trajet France-Madagascar en 10 jours, par étape d'environ 1000 km. Le Gouverneur de Madagascar, Marcel Olivier, n'est guère désireux de soutenir ce projet. Dans un courrier adressé à Goulette en septembre 1929, il explique qu'il ne lui est pas possible de prendre en charge ces frais[376]. L'Etat avait déjà imposé au Gouverneur des dépenses de 300 000 F pour développer l'aviation sur la grande Île auxquels s'ajoutent des dépenses d'installation soit près d'un million de francs. Il confirme cette décision au ministère de l'air le 19 septembre. Dans sa réponse au Gouverneur, Goulette fait part de sa « profonde déception ». Il explique qu'« au ministère des Colonies et parmi les collaborateurs du Gouverneur », on l'avait « laissé compter sur une participation financière aux frais du voyage ». Le Gouverneur Olivier revient sur son refus, pour satisfaire le député Gasparin, « uniquement pour vous être agréable », lui écrit-il le 23 septembre. « En contribuant aux frais du voyage de M. Goulette, je vous donne, à vous et à La Réunion, qui en est le but final, une grande preuve de sympathie »[377].

[376] Anom, AFOM/carton 1001-dossier 3507 : lettre du Gouverneur de Madagascar adressée à M. Goulette le 11 septembre 1929.
[377] Anom, AFOM/carton 1001-dossier 3507 : lettre du Gouverneur de Madagascar adressée au député de la Réunion Lucien Gasparin le 23 septembre 1929.

Document 2 : L'avion utilisé par l'équipage Goulette en 1929[378]



Objectifs commerciaux

Jean Dagnaux réalise le raid Paris-Madagascar sur un Breguet 19 avec le sergent Dufert. Partis le 28 novembre 1926 ils n'arrivent à Tananarive que le 10 février 1927. Les étapes sont longues et les temps d'arrêt aussi pour réparer. Dagnaux devient en 1934 directeur d'Air Afrique [379]. Figure incontournable de l'aviation malgache, Jean Assolant est surtout un des héros de l'histoire de l'aviation. Deux ans après Lindbergh, il effectue en juin 1929 la première traversée française de l'Atlantique Nord aux commandes de l'« Oiseau Canari » un Bernard 191 entièrement peint en jaune. René Lefèvre est le co-pilote de Jean Assolant pour cette traversée. Du 1er au 14 décembre 1931 il réussit en solitaire le vol Cannes-Tananarive, soit 12 550 km en 11 jours et demi à la moyenne de 120 km/h. Il assure la première liaison aérienne Tananarive-Morondava en 3h. Il ouvre avec Assolant la première ligne hebdomadaire Tananarive-Broken Hill (Zambie). René Lefèvre devient chef des services de l'aéronautique de Madagascar en 1934. Il est nommé

[378] Anom, AFOM/carton 1001-dossier 3507 : Projet de liaison Paris-Tananarive-Paris, remis par Goulette le 25 août 1929.
[379] Jean Demangeot, « La construction du faisceau de transport aérien France-Archipel malgache », article cité.

sous-directeur d'Air Afrique en 1936. Ensemble, ils créent une ligne postale régulière Madagascar-France via le Mozambique. En 1936 ils mettent en place les « Lignes intérieures de Madagascar ». La Réunion vit cet exploit comme la fin d'un isolement et un rapprochement décisif avec la métropole. Mais ces raids ne sont que temporaires. Si la liaison est possible, il faut désormais passer à la mise en place de lignes commerciales.

Il n'y a pas de liaison aérienne régulière France-Madagascar avant 1934. Les liaisons se développent avec l'Afrique voisine. Le 29 juillet 1934, Lefèvre et Assolant ouvrent la ligne postale de 2500 km Tananarive-Broken Hill en Rhodésie du Nord[380]. Cela permet d'intégrer Madagascar à la ligne Londres-Le Cap des « *Imperial Airways* ». Cela représente un trajet hebdomadaire de 2500 km par le canal du Mozambique. Cette ligne fonctionne avec des moyens très rudimentaires. La liaison radio est précaire. Sur les quatre escales (Andrafiavelo, Mozambique, Quelimane, Tete), les trois aérodromes portugais sont de médiocre qualité et fréquemment inondés.

A partir de novembre 1935, la communication aérienne entre la France et Madagascar n'emprunte plus la voie anglaise, mais celle qui passe par Elisabethville, au Congo belge. Le transport aérien en Afrique est aussi touché par la rivalité coloniale entre la France et la Grande-Bretagne. En 1936, sur la ligne d'Europe à Elisabethville, le service est assuré chaque semaine par les deux compagnies, Sabena et Air Afrique. Air Afrique est créée en 1934 à l'initiative de l'Etat français. La direction en est confiée au commandant Dagnaux. La liaison créée à l'initiative de René Lefèvre entre Madagascar et Broken Hill en juillet 1934 permet de relier cette ligne à celle d'Air Afrique entre le Congo et la métropole. Ce raccordement est assuré dès novembre 1935. Le 14 novembre 1935, à 13h15, l'avion Bloch 120 de la Régie Air-Afrique, en provenance d'Alger, se pose sur l'aérodrome d'Elisabethville, au Congo belge[381]. Il est piloté par Poulin et Lambert, Massias étant radio et F. Lefèvre mécanicien. Il transporte également un passager officiel, l'inspecteur Hirschauer. Sur le terrain cet avion est attendu par un autre Bloch 120, celui de la Régie malgache que René Lefèvre, pilote, et Chollet, mécanicien, viennent d'amener de Tananarive. 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 repart pour Madagascar avec l'inspecteur Hirschauer à son bord, et Poulin pour Alger. Le courrier continue sur Marseille par hydravion, puis sur Paris par avion. La ligne France-Madagascar est inaugurée. Le vol métropole-Madagascar prend généralement 8 jours contre 20 à 30 par mer. Le gain est considérable et permet d'acheminer le courrier et quelques voyageurs officiels ou privilégiés.

[380] Actuellement Kabwe en Zambie.
[381] Jean Demangeot, « La construction du faisceau de transport aérien France-Archipel malgache », article cité.

3. Résultats

Enthousiasme local et national

Les premiers raids aériens dans le sud-ouest de l'océan Indien s'accompagnent d'un vrai engouement populaire. A La Réunion, l'arrivée de l'avion de Goulette se fait dans la liesse. On estime que près de 100 000 personnes venues de toute l'île sont présentes[382]. Or la population est à cette date estimée à 190 000 personnes. La presse nationale suit ces exploits. Afin que ce raid soit médiatisé, il est décidé par l'Agence économique de Madagascar de faire de la publicité dans les journaux. Des encarts publicitaires sont prévus par les agences publiques pour susciter l'enthousiasme autour de ces exploits. Une part des crédits fournis par le Gouverneur de Madagascar permet la publicité dans deux grands journaux, l'un au sud de la France (*France de Bordeaux et du sud-ouest*) l'autre au nord (*Réveil du Nord*)[383]. C'est le 26 novembre 1929 que le Farman de Marcel Goulette, parti de Tamatave, atterrit sur le terrain de Gillot à Sainte-Marie. Vincent de la Giroday, maire de Sainte Marie, adresse une allocution de bienvenue : « Nous vous remercions de tout cœur d'être venus jusqu'à nous et de nous avoir, les premiers, procuré la poignante émotion à laquelle nous aspirons depuis longtemps, de voir un grand oiseau de France survoler et atteindre la terre natale de notre glorieux Roland Garros. Toute la population attendait fiévreusement la minute que nous venons de vivre et qui marquera notre histoire locale. Vos noms à tous trois, messieurs, sont ainsi voués désormais à notre gratitude et à notre affection… Vous avez établi pour nous un lien nouveau avec la métropole, vous nous en avez pratiquement rapprochés, vous avez droit à notre profonde reconnaissance… ».

Si l'on parle de rapprochement, cela reste assez théorique. Le terrain de Gillot mis à disposition de l'atterrissage de l'équipage de Goulette est rapidement rendu à son propriétaire, Philidor Payet, qui l'aménage pour les cultures à venir. Il n'y a donc pas à cette date de projet de développement du transport aérien à La Réunion. L'aviation reste un exploit, pas un moyen.

Cet enthousiasme s'accompagne aussi de limites financières. En 1931, Goulette souhaite reproduire son exploit vers La Réunion en le prolongeant vers l'ile Maurice. L'aviateur espère une aide de 100 000 F accordée par le budget de la colonie. Les autorités locales émettent un avis défavorable à cette demande : « La commission coloniale a émis un avis défavorable à l'attribution d'une subvention au capitaine Goulette, à l'occasion du nouveau raid sur La Réunion envisagé par cet aviateur. Ladite commission coloniale ne voit pas quels avantages la colonie peut retirer de cette nouvelle expérience et elle estime que dans les circonstances actuelles, le budget local

[382] Louis Hoarau, *L'aviation à La Réunion*. Saint-Denis : éditions Cazal, 1984.
[383] Anom, AFOM/carton 1001-dossier 3507 : Madagascar, lignes aériennes 1926-33, courrier du ministère de l'Air au directeur de l'Agence économique de Madagascar (dont le siège est à Paris), 16 octobre 1929.

n'est pas en mesure de faire face à la dépense (…) les ressources, très limitées, devant être utilisées avant tout à réparer les dégâts du cyclone »[384].

Par ailleurs, à cette date, La Réunion ne dispose d'aucun aérodrome en mesure d'accueillir un éventuel atterrissage. Le même avis défavorable est adressé à Roger Lénier, qui envisage en novembre 1931 une liaison rapide de Paris à La Réunion en quinze jours. Son heure viendra, mais cinq ans plus tard.

Naissance et développement d'une aviation locale

Si ces raids permettent d'espérer un rapprochement avec la métropole, l'aviation à La Réunion suit son propre développement, grâce à des pionniers passionnés. Dans les années qui suivent l'arrivée de Goulette, l'armée, souhaitant disposer à La Réunion d'un aérodrome capable d'accueillir des avions, décide d'assurer l'entretien de pistes d'atterrissage sur l'île. En ce sens, une mission est menée entre le 24 janvier et le 2 février 1932[385]. Elle est dirigée par le capitane Pinard, commandant l'aéronautique de l'Afrique orientale française. Il a créé en 1929 la base aérienne d'Ivato. Il est aidé sur place par le chef du service des domaines, l'ingénieur de la circonscription de Saint-Denis ainsi que le chef des services des Travaux publics. Ce terrain doit être capable d'accueillir tant des avions civils que militaires. Le capitaine Pinard dresse, dans un courrier du 5 février 1932, le résultat des recherches effectuées en janvier et février 1932. Trois terrains sont retenus : un à La Possession, celui de Rivière des Pluies, terrain Gillot et un à Plaine des Cafres[386]. La préférence de cette mission va au terrain situé à La Possession près de la ravine à Marquet. Les avantages de ce terrain sont mis en avant : le Port est proche et la qualité du sol, sablonneux et faiblement pierreux, rend les travaux de terrassement faciles. La superficie envisagée est de 1200 mètres sur 1000. Le terrain de Gillot pourrait être un terrain de secours, en raison de sa proximité avec Saint-Denis. Il a été agrandi depuis l'arrivée de l'avion de Goulette et fait approximativement 900 m de long sur 550 mètres de large. Mais appartenant à la société Philidor Payet, l'acquisition de ce terrain a un coût. La colonie avait envisagé de l'acheter après le raid Goulette en novembre 1929. Mais devant le prix réclamé par son propriétaire, à savoir 750 000 F, on a préféré renoncer en mars 1930. Pour autant la question se repose en 1932. Le secrétaire de la Réunion estime en janvier 1932 à près d'un million de F l'acquisition du terrain de Gillot, ce qui lui semble une dépense trop importante et qui priverait l'île de ressources pour d'autres travaux d'infrastructures[387]. Le terrain de La Possession lui semble suffisant pour les besoins de l'île.

Maurice Samat acquiert en métropole un Potez 43 qu'il fait venir en

[384] ADR, 1M/4162, note du secrétaire général de la colonie, 12 mars 1931.
[385] ADR, 1M/4162, rapport du capitaine Pinard, commandant l'aéronautique de l'Afrique orientale française au Gouverneur de La Réunion, 5 février 1932.
[386] La piste de la plaine des Cafres est inaugurée en mai 1935.
[387] ADR, 1M/4162, rapport du secrétaire général au Gouverneur de La Réunion 26 janvier 1932.

pièces détachées. Il arrive au Port le 9 juillet 1933. Samat, riche commerçant, est le représentant des marques Renault et Michelin sur l'île. Dès le 14 juillet 1933, il effectue son premier vol au-dessus du monument aux morts de Saint-Denis en l'honneur de la fête nationale et y jette une gerbe de fleurs. Le 10 août, il crée l'aéro-club « Roland Garros », qui est soutenu par des subventions de la colonie[388]. 50 000 F sont attribués à l'aéro-club dès octobre 1933 pour aider le club à s'installer. Les frais de douane acquittés par les avions, les pièces détachées et l'essence sont pris en charge par le budget colonial. A partir de 1934, une subvention annuelle de 100 000 F est allouée au club. Samat réalise le 10 septembre 1933 la première liaison aérienne Réunion- Maurice. Il décolle de Gillot sur le « Monique » en compagnie de Paul Lemerle, à qui Samat apprend à piloter. Ils atterrissent à Mon Choisy, au nord de l'île Maurice, proche de Grand Baie. En 1935, 5 terrains d'aviation existent sur l'île de La Réunion en plus de celui qui appartient à la colonie à La Possession. 15 pilotes ont ou sont sur le point d'obtenir leur brevet de pilote. On trouve parmi eux : Raoul Chassagne, Frédéric Adam de Villiers, Benoit Boyer de la Giroday, Pierre Branlat, André Wélier et une femme, Mme Kopp[389]. L'île dispose de trois avions, deux appartenant à des propriétaires privés, le troisième à l'aéro-club.

Mais les débuts de l'aviation sur l'île sont aussi marqués par des drames. Le 4 octobre 1934, un avion de l'aéroclub Roland Garros, un Potez 43, disparait en mer lors d'une traversée Maurice-Réunion. L'avion piloté par Jean Hily est arrivé le 1er avril à Maurice avec un passager qui est commerçant à Saint-Denis, M. Saloojee. L'avion repart de Maurice le 4, mais n'est jamais arrivé à La Réunion. Malgré des recherches aériennes menées par Samat, et maritimes, l'avion n'a jamais été retrouvé. Un mois plus tard, Paul Lemerle décolle de Gillot pour rejoindre Maurice. Il souhaite en cours de vol jeter une gerbe à la mer en l'honneur de son ami disparu. Mais son avion disparait aussi en mer. Suite à cela, en novembre 1934, le Gouverneur interdit pendant un temps toute tentative de traversée entre les deux îles pour éviter de nouveaux accidents tragiques. Un autre Potez 43 s'écrase au sol le 12 février 1935.

C'est le 28 décembre 1936 qu'arrive à La Réunion le second vol depuis la France, soit sept ans après le raid de Goulette. Ce vol est réussi par l'équipage composé de Jean Laurent, Joseph Touge et Roger Lénier à bord d'un avion baptisé Roland Garros. Ils ont suivi un trajet passant par Marseille, Tunis, la Lybie, Djibouti, Mogadiscio, Dar es Salam, Tananarive, Réunion. Parti de Marseille le 19 décembre, ils ont mis 8 jours pour atteindre la piste de Gillot. Le maire de Sainte-Marie prononce à nouveau un discours

[388] ADR, 1M/4162, courrier du Gouverneur de La Réunion au président de la fédération aéronautique de France, 21 février 1935.

[389] ADR, 1M/4162, courrier de l'aéro-club Roland Garros au Gouverneur, 26 mars 1935. Cette dame est l'épouse d'André Kopp, qui est de 1929 à 1936, le chef de la station agronomique de la Réunion. André Kopp est à cette date lui-même élève pilote, en compagnie de six autres personnes, dont Alexis de Villeneuve.

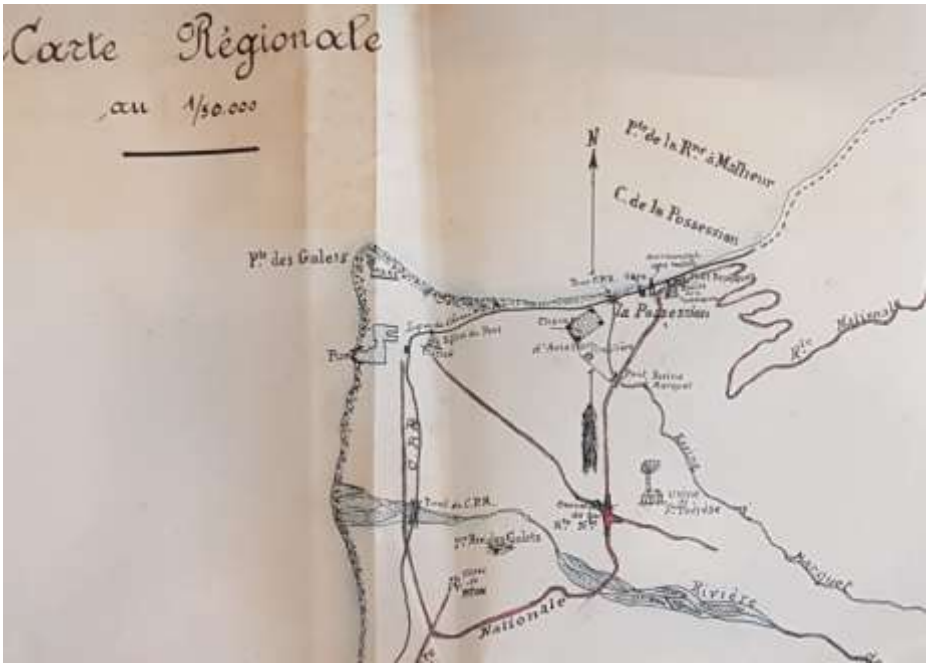
enthousiaste, retrouvant les accents de celui de 1929 : « C'est la seconde fois que de hardis aviateurs français affrontent les risques dangereux d'une traversée pleine d'aléas pour relier la France à sa petite colonie de La Réunion. Grâce à vous, il est démontré que cet exploit que vous venez d'accomplir, vous l'avez fait sans laisser rien au hasard, vous l'avez froidement préparé, vous l'avez mûrement étudié, et confiants en votre "Roland Garros", confiants en vous-mêmes, vous vous êtes lancés vers La Réunion avec la certitude de vous diriger mathématiquement vers elle. Vous avez rapproché encore notre petite île de la mère patrie et par ma voix faible ce petit coin de terre vous dit sa profonde reconnaissance pour le grand progrès que vous lui permettez d'entrevoir dans ses relations avec la Métropole, vous aurez été les meilleurs ouvriers de la liaison régulière que nous espérons maintenant prochaine entre Madagascar, la France et La Réunion »[390].

Le 9 juillet 1938, l'avion du commandant Dagnaux se pose à La Possession. Comme nous l'avons vu, c'est lui qui a ouvert la première ligne entre la métropole et Madagascar. Directeur d'Air Afrique, il réalise la première liaison commerciale entre La Réunion et Madagascar. Il redécolle le 12 juillet 1938, emportant une quantité importante de courrier. Un nouvel élan est donné à l'aéronautique, mais celui-ci est stoppé par la Deuxième Guerre mondiale. Il faudra attendre la fin du conflit pour que l'aviation déploie véritablement ses ailes à La Réunion.

L'entre-deux-guerres est une période d'exploits aériens sur tous les continents et océans. Terres lointaines, La Réunion et Madagascar ne restent pas à l'écart. Ce sont des objectifs à atteindre pour des pilotes en quête d'aventures, mais aussi de succès commerciaux. Après l'exploit se pose la question de l'exploitation de ces lignes métropole-Madagascar-Réunion-Maurice. Les obstacles sont nombreux, mais ils sont relevés progressivement. A Madagascar comme à La Réunion se mettent en place des liaisons intérieures. Initiés par des pilotes enthousiastes, ces vols favorisent le développement d'une aviation, qui ne se résume plus alors aux seuls raids depuis la métropole. Nouveau moyen de transport, il faut cependant attendre la fin de la Deuxième Guerre mondiale pour que l'aviation connaisse enfin un développement à la hauteur des besoins et des enjeux de ces terres lointaines.

[390] ADR, 2Per/362/6 : bulletin de l'académie de La Réunion, Bulletin 1936-37, volume 14. Discours de Vincent de la Giroday, lors de la réception des aviateurs Laurent, Lénier et Touge, 15 janvier 1937.

Document 3 : Plan de la piste de La Possession en 1932[391]



[391] ADR, 1M/4162 : plan de la piste Ravine à Marquet, 1932.