

L'AVIATION EN INDOCHINE par François Gale

(*France-Illustration*, spécial Indochine réalisé par Lucien Bodard, n° 190, 4 juin 1949)



L'aviation est un moyen de transport idéal dans les pays où les liaisons routières et ferroviaires sont peu denses ou peu rapides.

S'il est vrai qu'au début de la guerre, l'Indochine possédait pratiquement son système de voies de communications, la géographie montagneuse du pays ne permettait cependant pas de liaisons rapides.

Aussi l'Indochine « attendait » l'aviation. Il ne manquait que les améliorations techniques des appareils et la fabrication en série.

Un facteur politique vint s'ajouter aux possibilités de la technique moderne : l'insécurité.

Quand, après la défaite japonaise, le mouvement vietminh s'étendit, l'aviation apparut comme le seul moyen de survivre. Il ne s'agissait pas d'aller plus vite, mais d'abord de réorganiser, de ravitailler. Les chemins de fer ne fonctionnaient plus, les embuscades menaçaient les routes : l'avion sautait les obstacles.

Il est facilement symbolique de noter que les deux premiers hauts fonctionnaires arrivant en l'Indochine après guerre utilisèrent l'avion : M. Sainteny atterrit au Tonkin, M. Cédile fut parachuté en Cochinchine.

La France manquait de bateaux pour transporter les civils ; la compagnie Air France rétablit rapidement la liaison Paris-Saïgon. Bientôt après, une autre compagnie de long-courriers, les Transports aériens internationaux, assura elle aussi un service régulier avec la métropole.

Insensiblement, la vie en Indochine changea de rythme. Là où l'on ne parlait que de conduire les amis au paquebot, il y a maintenant le café au lait de l'adieu, à 6 heures du matin, au départ de l'avion à Tan-Son-Nhut, l'aérodrome de Saïgon.

Le langage populaire a même créé certaines expressions propres à l'Indochine ; il y a les « colis avion pour France », la fièvre des bureaux commerciaux pour le courrier « la

veille du Sky », l'astucieuse appellation des autobus entre Saïgon et Tan-Son-Nhut, « l'avion sur la route ».

Mais si la multiplication des services aériens entre la métropole et l'Indochine entre dans le cadre du formidable essor de l'aviation dans le monde d'après guerre, c'est surtout l'extension des services intérieurs qui est significative de l'évolution actuelle de l'Indochine. Après le coup de force vietminh de Hanoï, le 19 décembre 1946, l'insécurité s'installa dans le pays. L'avion, qui avait servi à la réinstallation, devait, maintenant assurer régulièrement les liaisons et même ravitailler certaines régions, telle la compagnie Aigle Azur qui approvisionne la plus haute région du Tonkin.

En avril 1947, la compagnie Air France releva les appareils militaires qui assuraient les transports aériens civils depuis octobre 1945.

Parallèlement à cet effort, trois compagnies privées, nouvellement fondées, rayonnèrent sur le pays, transportant des passagers, mais principalement du fret.

Ce brusque accroissement des moyens de transport aériens amena la Direction de l'aéronautique civile à ordonner le réseau indochinois en stabilisant certaines lignes, tant pour le fret que pour les passagers. Suivant l'importance des centres desservis, il a été accordé à chaque compagnie un certain nombre de fréquences hebdomadaires correspondant aux besoins de chacun de ces centres. La Société des avions-taxis d'Indochine, la Société indochinoise de transports aériens et la Société transatlantique d'Extrême-Orient (affréteur du Co Sa Ra) se partagent l'exploitation de l'ensemble des lignes stabilisées.

Le parc aérien indochinois, qui compte actuellement quinze appareils appartenant aux seules compagnies privées : quatre Beechcraft 18 S à l'A. T. I., cinq Airspeed Consul et trois Bristol 170 à la S. I. T. A., trois Douglas DC 3 au Co. Sa. Ra, est bien suffisant pour couvrir les besoins du pays.

L'AVIATION AU SERVICE DES PLANTATIONS

L'aviation a également trouvé une autre activité importante dans l'Indochine d'après guerre en se mettant au service des plantations. Là encore, l'insécurité du pays est le facteur essentiel de ce développement, peut-être unique à cette échelle dans le monde, pour une si petite superficie.

Isolés au milieu des étendues d'hévéas, les planteurs craignent par-dessus tout les coups de main du Vietminh. De plus, les convois protégés sont rares hors des grands axes routiers. Il faut parfois attendre quinze jours un convoi pour couvrir les quelque 200 kilomètres qui séparent Saïgon d'une plantation. En cas d'attaque, le terrain d'aviation de la plantation est l'ultime point de repli pour une évacuation éventuelle. L'avion sert aussi au transport des blessés vers les centres hospitaliers.

En 1936 déjà, un terrain avait été créé sur une grande plantation au nord de Saïgon. Il servait surtout aux rallyes mondains de l'Aéro-club de Cochinchine. Maintenant, seize aérodromes ont été créés autour des plantations importantes, dont quatre peuvent recevoir, en bonne saison, des multimoteurs et un des Douglas DC 3. Chacun d'eux a sa radio en liaison constante avec Saïgon. La plantation de Quanloï, du groupe des Terres-Rouges, à 120 km. de Saïgon, a même une station météo qui transmet trois fois par jour ses observations à Saïgon.

DÉVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE

Avec ces seize terrains d'atterrissage privés et ses trente-trois aérodromes publics classés l'Indochine possède une infrastructure aérienne que bien des pays du Sud-Est asiatique peuvent lui envier.

Déjà, en 1939, si l'on tient compte de la médiocre qualité du sous-sol des deltas, l'Indochine était techniquement en avance : les aérodromes de Hanoï et de Haïphong étaient équipés de pistes en béton alors peu courantes dans le monde. Mais pendant la guerre, les terrains se dégradèrent progressivement par suite du manque d'entretien et surtout de l'usage intensif qu'en fit l'occupant japonais.

Aussi, à la Libération, ne pouvaient-ils supporter le trafic accru et les charges qui leur étaient demandés.

Afin de répondre efficacement à de tels besoins, le haut commissariat de France a créé en 1947 un service spécial des travaux publics, la Direction de l'infrastructure aérienne, dont dépendent l'entretien et l'extension des terrains indochinois. Et parmi les résultats déjà obtenus, il convient de mentionner que l'aérodrome de Cat-Bi (Haïphong) assure chaque jour trente mouvements de Curtiss-Commando (18 tonnes) et celui de Tan-Son-Nhut (Saïgon) 700 mouvements environ par semaine, le plus gros trafic des villes d'outre-mer de l'Union française.

L'INDOCHINE GRANDE ESCALE DE L'EXTRÊME-ORIENT

Le stade de remise en état et de renforcement des pistes est déjà dépassé et c'est vers l'extension des aérodromes que se porte actuellement l'effort de la Direction de l'infrastructure aérienne, comme le prouvent les travaux en cours à Saïgon et à Haïphong.

Saïgon, capitale administrative et économique du pays, est également la plaque tournante des lignes françaises en Extrême-Orient.

Prolongeant la ligne Paris-Saïgon, une des plus longues du monde, Air France perce vers la Chine. En août 1938, une ligne régulière avait établie entre Saïgon et Hong-Kong *via* Hanoï. La guerre avait arrêté cette marche en avant.

En 1946, Air-France établit la liaison régulière Saïgon-Bangkok, puis Saïgon-Hong-Kong et, enfin, Saïgon-Hong-Kong-Shanghai sur Skymasters. Une compagnie malaise assure la liaison Saïgon-Singapour et, en juin 1948, Air France inaugure Saïgon-Kunming. Air France projette également Saïgon-Manille et un voyage d'étude a été entrepris pour un long-courrier Saïgon-Nouméa par les Indes néerlandaises et l'Australie.

Ce qui est vrai pour Saïgon, terminus et nouveau point de départ des lignes françaises en Extrême-Orient, ne l'est pas encore pour Haïphong, en raison de la puissance des appareils actuels, un Skymaster ne pouvant franchir les étapes supérieures à 2.500 kilomètres.

Pour l'avenir, le problème va se poser différemment. La puissance et le poids des derniers prototypes Consolidated Vultee X 69 de 145 tonnes (U. S. A.) et Brabazon I de 130 tonnes (G.-B.) rendent de plus en plus important le problème des installations au sol.

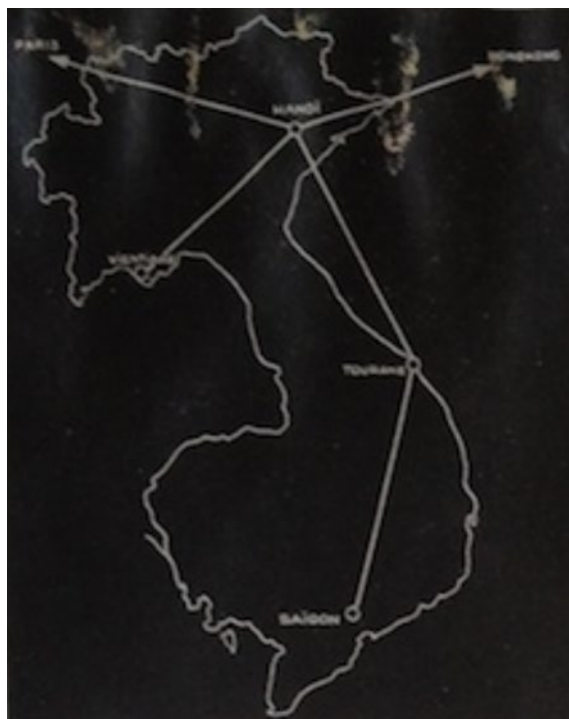
Les avions futurs qui franchiront d'énormes distances chercheront des aérodromes pouvant supporter leur énorme masse. Et celui de Haïphong, placé sur la ligne Europe-Extrême-Orient, a de meilleurs dégagements que l'aérodrome de Hong-Kong, encaissé entre la mer et la montagne, où les atterrissages sont déjà quelque peu acrobatiques pour les appareils actuels.

Le terrain de Cat-Bi (Haïphong) pourra recevoir bientôt les plus gros avions du monde et servira de débouché à la région industrielle du Tonkin et au Sud de la Chine.

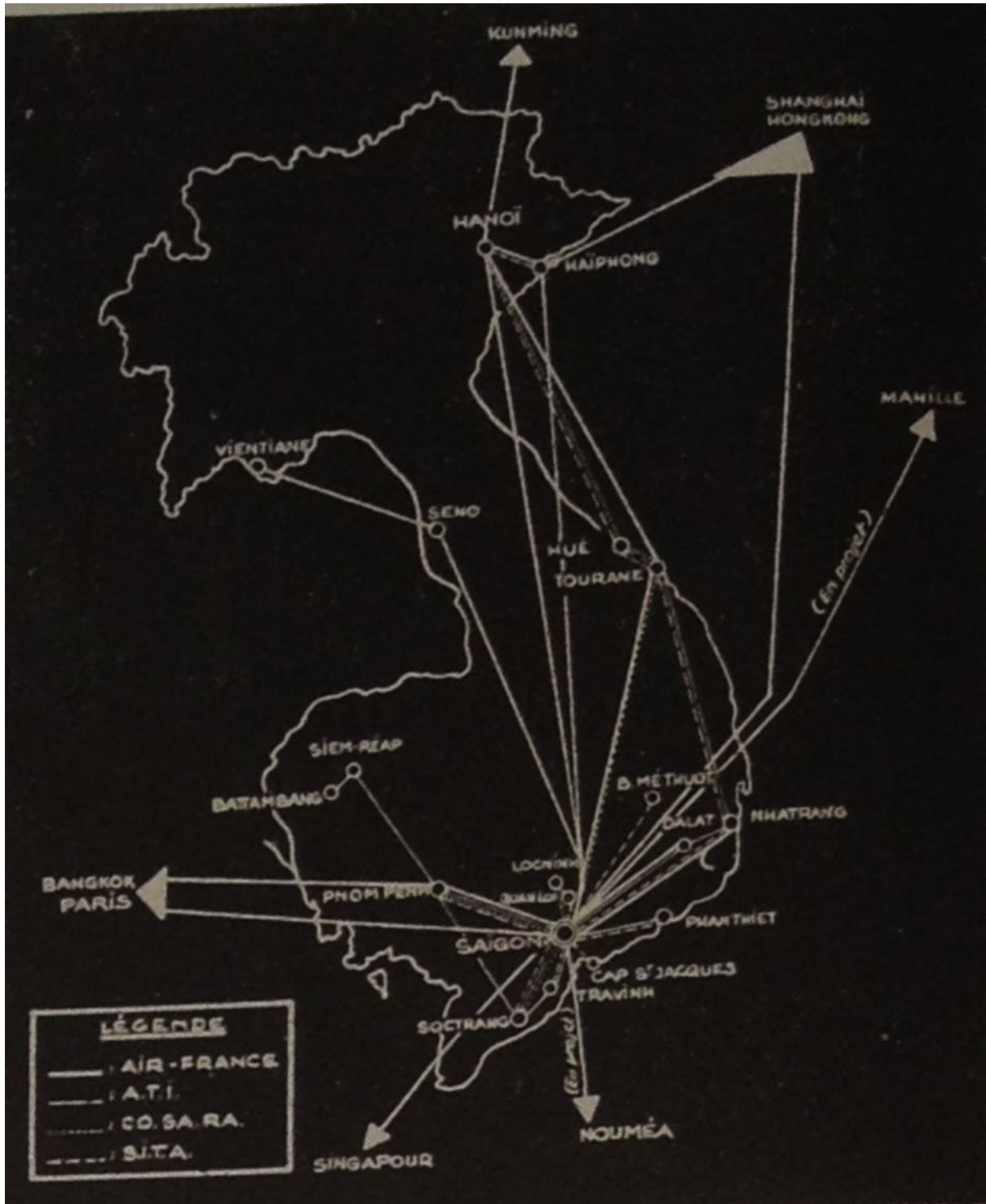
Pour mesurer l'effort accompli dans le seul domaine de l'infrastructure, il est bon de remarquer que l'ensemble des dépenses prévues pour ce seul département s'élèvent en 1949 à 190 millions de piastres (soit plus de 4 milliards).

Des exigences créées par l'insécurité ont servi directement le développement de l'aviation en Indochine. Avec l'effort entrepris pour les aérodromes de Saïgon et de

Haïphong, l'Indochine deviendra bientôt l'une des escales les plus importantes de l'Extrême-Orient.



Réseau indo-chinois d'Air France en 1939



Réseau actuel des compagnies aériennes

Remerciements à Anne-Sarah David