



L'aviation au Tchad : entre impératif militaire et enjeu économique de 1926 à 1960

Abdoulaye ABBAKAR KASSAMBARA

Université de N'Djaména-Tchad

abdoulayeka@hotmail.fr

Résumé : L'aviation militaire était à l'origine de l'aéronautique tchadienne. Elle s'est développée au cours de l'"Entre-deux- guerre" dans le sillage de la conquête aérienne de l'empire français. Cette étude porte sur l'histoire de l'aviation au Tchad, et tente d'étudier le contexte de son introduction et de ses différentes phases d'évolution. A cet effet, les sources archivistiques émanant de la période considérée, ont largement été utilisées permettant ainsi de faire dialoguer les différents documents de l'époque. Il en résulte que le véritable essor de l'aviation au Tchad, a eu lieu pendant la seconde guerre mondiale. Elle s'est révélée au-delà des impératifs militaires comme une solution à l'enclavement du Tchad pendant la décolonisation. Cet intérêt s'est matérialisé par le développement des infrastructures aéronautiques, de l'aviation civile et de fret. Le pays devient grâce à sa position géographique et à la densité de trafic, le nœud de trafic aérien en Afrique.

Mots-clés : Aviation, aérodrome, trafic, colonisation, enclavement

Aviation In Chad: Between Military Imperative And Economic Challenge From 1926 To 1960

Abstract: Military aviation was at the origin of Chadian aeronautics. It developed during the "Inter-war period" in the wake of the aerial conquest of the French empire. This study focuses on the history of aviation in Chad, and attempts to study the context of its introduction and its different phases of evolution. To this end, archival sources from the period considered were widely used, thus making it possible to bring together the different documents of the period. As a result, the real development of aviation in Chad took place during the Second World War. It revealed itself beyond military imperatives as a solution to the isolation of Chad during decolonization. This interest materialized through the development of aeronautical, civil aviation and freight infrastructure. The country is becoming, thanks to its geographical position and traffic density, the air traffic hub in Africa.

Keywords: Aviation, aerodrome, traffic, colonization, isolation

Introduction

La conquête aérienne du Tchad pendant la colonisation française, répondait aux impératifs d'ordre militaire et économique. En effet, la pénétration aérienne dans l'espace tchadien, s'inscrivait dans un vaste programme de développement aéronautique dans l'empire colonial français en Afrique. Elle est censée assurer la protection et la défense du territoire dans un contexte de rivalité coloniale de l'entre Deux-Guerres. L'aviation militaire a démontré son importance au-delà l'action militaire au cours de la seconde guerre mondiale, surtout, dans le transport des matériels et des troupes. Elle s'est révélée donc comme un moyen de communication le mieux adapté à la position géographique, à l'enclavement et à l'immensité du Tchad.

La question de l'aéronautique, a suscité de vif intérêt au sein du milieu colonial à la fin de première guerre mondiale. Ceci, s'est matérialisé par la création des organes de vulgarisation aéronautique tels que des associations ou des revues. Celles-ci évoquaient inlassablement les différentes étapes du progrès réalisés dans le domaine de l'avion constituant au passage des sources inestimables. Après la seconde guerre mondiale, la question de désenclavement du Tchad par avion, avait été largement abordée dans des revues de l'époque. Mais, après l'indépendance, les travaux scientifiques sur le transport aérien au Tchad, sont assez rares car l'inventaire bibliographique à cet effet, induit à l'article de Claude D'ABZAC-EPEZY et Véronique DE TOUCHET (2001). Ceux-ci ont démontré l'importance de l'aviation militaire pendant et après la colonisation au Tchad.

Cette étude a pour objectif de revisiter le rôle pionnier de l'aviation militaire dans la conquête de l'espace tchadien et l'impact de l'aviation civile sur les voies de communication. L'émergence de l'aviation civile ainsi que le fret semble apporter une solution aux problèmes de communication du Tchad malgré son coût exorbitant. Au-delà donc de sa portée militaire, comment l'utilisation de l'aviation a brisé l'enclavement du pays, et stimulé son mouvement commercial en le mettant en connexion avec les autres pays ? Cet article s'appuie essentiellement sur des sources archivistiques et des travaux scientifiques liés aux questions de transport. Il s'articule ainsi en deux parties, la première porte sur les enjeux géostratégiques de l'introduction de l'aviation militaire au Tchad, tandis que la seconde partie, analyse l'avènement de l'aviation civile et son impact sur le désenclavement du Tchad. On peut ainsi mieux appréhender l'histoire de l'aéronautique au Tchad et d'en inspirer pour relancer un secteur moribond.

1. La conquête aéronautique de l'espace tchadien

1.1 Enjeux sécuritaire et géostratégique de l'aviation coloniale

L'apparition de l'aviation au Tchad, s'inscrit dans la vaste campagne de développement de l'aviation coloniale amorcée par la Métropole au début du XX^{ème} siècle à travers la Ligue nationale aérienne¹. Cette structure avait orchestré entre 1910 et 1911, une campagne de presse pour la vulgarisation de l'aviation dans l'empire colonial français. Celle-ci aboutit à la formation d'une commission interministérielle chargée d'étudier la mise en place de services aériens coloniaux à finalités militaires et civiles et aussi l'établissement de deux centres d'expérimentation de l'aviation en AOF, pour procéder à des essais de pénétration aérienne au Sénégal. Mais le manque de moyens et de préparation avaient conduit à l'abandon de ces projets en 1913 (MARKOVIC Sacha, pp, 2000.).

C'est à la fin de 1919 que le ministère des Colonies avait créé une aviation coloniale, composée au départ de sept escadrilles : deux en AOF, deux en Indochine, deux à Madagascar et une à Djibouti sur la Côte française des Somalies, avec des Breguet XIV A2. Cette aéronautique coloniale était chargée de multiples tâches : militaires, police générale mais aussi missions politiques, étude des liaisons aériennes, voire même leur exploitation (MARKOVIC Sacha, 2000, pp .969-991). Mais, l'Afrique Equatoriale Française (AEF), dont le Tchad faisait partie intégrante, n'avait pas bénéficié de cette organisation. Cette exclusion résulterait de délaissement économique de la confédération par France, d'ailleurs, elle est connue sous le sobriquet de « parent pauvre de l'empire colonial français » ou « cendrillon colonial (LEUILLIOT Paul, 1930, pp. 155-156).

La véritable conquête aérienne de l'AEF en général et celle du Tchad en particulier avait commencé à partir de 1928. Cet intérêt est induit par des impératifs stratégiques et défensifs car dans la même année, Mussolini, a cherché à étendre son empire en direction du Sahara. Il a lancé des campagnes vers le Fezzan et convoitait également le Tibesti et tout le Nord du Tchad (D'ABZAC-EPEZY Claude et DE TOUCHET Véronique, 2001, pp 113-126). Dès lors, la création d'une aviation coloniale en A.E. F., était devenue une priorité stratégique beaucoup plus pressante. Ainsi le 18 février 1929, un décret relatif à l'organisation des forces aériennes des colonies a précisé les moyens et les missions alloués à cette aviation. En 1930, une escadrille coloniale fut créée et implantée à Bangui et cinq ans plus tard, elle comptait 14 appareils (deux trimoteurs Bloch, neuf Potez 25 et neuf Potez 29). Sa mission était d'appuyer les troupes au sol, mais aussi de prendre en charge toutes les missions de liaison de tout le territoire de

¹ Cet organisme a été créé en 1908.

l'AEF, qu'elles soient à but militaire, économique, politique ou sanitaire (D'ABZAC-EPEZY Claude et DE TOUCHET Véronique, 2001, pp 113-126).

1.2 Processus de la conquête aérienne

Les premières pénétrations aériennes au Tchad, étaient assurées par l'aviation militaire française au cours de l'"Entre Deux-Guerre". Elles correspondaient à la volonté de la Métropole de développer le trafic aérien dans son empire colonial en Afrique. En fait, la pénétration coloniale et l'occupation du Tchad avaient été réalisées, à travers les fleuves et les troupes pédestres. Cependant, en 1916, le Lieutenant de Chatenay était allé bombarder des senoussistes² en Tripolitaine (Demoulin F. 1939, pp. 481- 493). Dès lors, l'aviation apparaissait comme un engin idéal pour la protection et la surveillance de la vaste zone désertique de l'empire français en Afrique. A cet effet, le lieutenant Schneider estimait que « les voies aériennes que nous avons tracées couvrent notre mer intérieure africaine (Demoulin F. 1939, pp. 481- 493) », c'est-à-dire l'ensemble de grand Sahara.

Aussi, dans le cadre de la conquête aérienne, plusieurs vols à but expérimental avaient été entrepris au cours des années 1920, on peut citer ainsi le voyage d'étude Paris-lac Tchad de 1925. Au terme de tous ces raids de reconnaissance et d'expérimentation menés pendant les années vingt et le début des années trente, les pilotes militaires avaient acquis une vision claire de ce que devait être l'organisation humaine, matérielle, et technique de l'aviation commerciale. Ils mirent ainsi au point diverses procédures, comme celle des avions se déplaçant toujours en groupe, afin d'alerter et de secourir les équipages en difficulté, et testèrent de nouvelles techniques comme les liaisons-radio avec les infrastructures au sol (MARKOVIC Sacha, 2000, pp. 969-99).

Cependant, la première liaison aérienne entre la Tchad et la métropole, avait été effectuée par le lieutenant de vaisseau Marc Bernard. Celui-ci partit de Marseille en hydravion le 12 octobre 1926, il amerrit à Fort-Archambault le 6 novembre de la même année. Parallèlement la Compagnie Nationale d'Aviation Marchande (C.N.A.M), avait projeté de créer dès 1929 une ligne aérienne Paris-Madagascar qui, traverserait le Sahara par l'Algérie jusqu'à Niamey, puis bifurquerait vers la Mozambique en passant donc par le Sud du Tchad, Fort-Lamy et Fort-Archambault. Dans cette année, plusieurs missions aériennes d'ordre privé ou subventionnées par ministère de l'Air avaient permis l'exploration de cette voie. Parmi elles, la mission Richard qui se rendit de Paris au lac Tchad du 29 janvier au 1929 mars 1929, suivi par trois voyages postaux

² Les Sénoussites ont fondé un mouvement politico-religieux au nord du Tchad et dans le Fezzan. Ils avaient opposé de résistance farouche à la pénétration française et leur forteresse de d'Aïn-Galakka (Tchad), ne céda qu'en novembre 1913.

empruntant le même itinéraire (D'ABZAC-EPEZY Claude et DE TOUCHET Véronique, 2001.pp. 113-126).

En outre, au début des 1930, les Belges assurèrent un service postal et commercial par avion, de Belgique au Katanga, et à Madagascar, via Fort-Lamy et Bangui. Au milieu des années trente, la régie d'Air Afrique fut créée à Paris par la fusion des compagnies aériennes qui desservaient déjà l'Afrique du Nord et Madagascar. Mais elle n'acquiesça sa pleine personnalité juridique qu'en vertu d'un décret du 8 avril 1937, qui en faisait un établissement public à caractère industriel et commercial (FERRY Vital, 2005 p. 195). Cependant la création d'un service régulier par avion entre la France et l'Afrique Équatoriale Française par cette compagnie remontait au début de 1936. Elle effectua ainsi dans cette même année sa première liaison entre Paris et Fort-Lamy en passant par l'A.O. F en quatre-demi-journées (Gaston BERGERY, 1937, p 45). Toutefois, le trafic aérien n'était qu'à son premier balbutiement et sa part dans le commerce était quasiment nulle. Mais, durant la seconde Guerre mondiale, les infrastructures aériennes ont connu une certaine évolution dans le pays.

1.3 Vers une modernisation des infrastructures aériennes

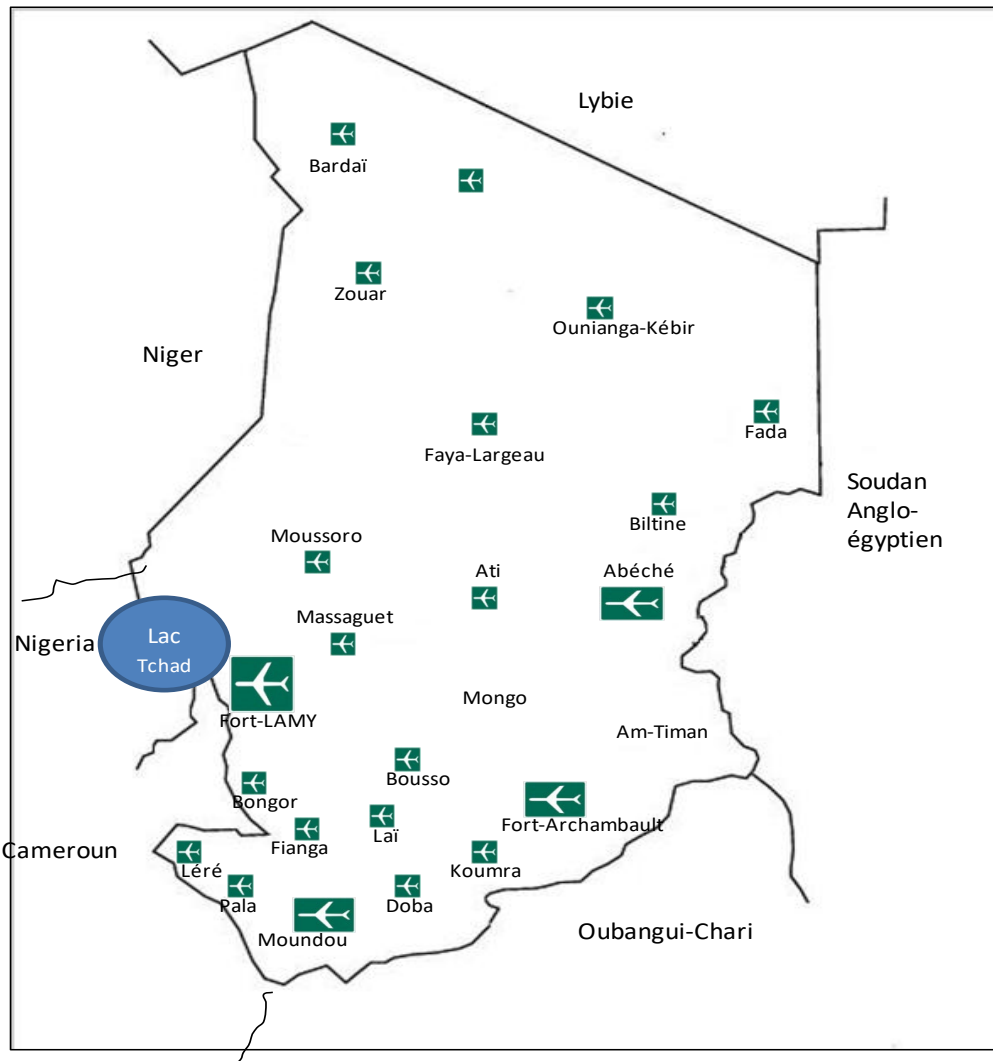
Parallèlement aux vols d'essais, des installations d'équipement aéronautique sommaire, ont été réalisées à Fort-Lamy. En effet, dès 1930, la Transafricain disposait déjà en permanence de personnel et de matériel ; elle y a construit des habitations et installé un poste de Téléphone sans fil (T.S.F.). Aussi, elle avait construit un hangar métallique à Fort-Lamy (N'Djaména), malgré la difficulté des acheminements à travers l'Afrique-Equatorial (BOUCHÉ Henri, 1931, 2-3). Dans la même optique, un terrain d'aviation avait été tracé à Fort-Archambault (Sahar) en 1933. Mais, trois ans plus tard, un premier aérodrome en brique est construit à Fort-Lamy (BOISSON Jacques, 1966, p.176).

L'adhésion du Tchad à la France libre en août 1940, avait accéléré l'installation d'équipements aéronautiques car les terrains d'aviations de Fort-Archambault et de Fort-Lamy avaient été reconstruits. L'aéroport de cette dernière est refait en ciment, tandis que d'autres terrains d'aviation sont, construits à Biltine, Abéché et Zouar (Jacques BOISSON, p.176, 1966). En effet, celui de Fort-Lamy, était devenu la base aérienne la plus importante pour les alliés en Afrique : dès 1941, les Anglais installèrent des échelons techniques sur l'aéroport et ceux-ci furent renforcés en mars 1942 par le personnel civil de Pan American Airways, puis par aviation militaire U. S fin 1942. Par conséquent, le mouvement aérien de Fort-Lamy, dans cette année, s'élevait à 2 994 atterrissages et de 6 944 survols d'avions de tous genres (BOISSON Jacques, 1966 p.177).

Cette hausse inédite dans le trafic aérien, s'explique par le fait qu'une grande partie du ravitaillement de troupes anglaises stationnées au Soudan et en Egypte, transitait par Fort-Lamy et Fort-Archambault. Dans de cette dernière, une mission militaire anglaise comprenant un effectif de 70 membres de la Royal Air Force, s'installa autour de ce terrain d'aviation, où elle demeurera toute la guerre (BOISSON Jacques, p.203). C'est pourquoi pour briser la ligne logistique de ravitaillement de troupes alliées, un Heinkel allemand avait bombardé Fort-Lamy, le 22 janvier 1942 et y détruit un dépôt de 200 000 litres de carburant (D'ABZAC-EPEZY Claude et DE TOUCHET Véronique, 2001.pp 113-126).

Quoi qu'il en soit, ces différentes installations aéronautiques ont servi à acheminer des troupes et des matériels, démontrant par ricochets l'intérêt économique du trafic aérien. C'est ainsi que dès 1947 des sommes importantes avaient été investies tant dans l'infrastructure aérienne que dans l'équipement au titre de deux plans quinquennaux de l'AEF. En effet, pendant cette période, un investissement de 5 000 millions, avait été alloué au développement des infrastructures aériennes dans toute la confédération de l'AEF dont 3 470 millions du budget de l'Etat français (civil et militaire) ; 1 330 millions du F.I.D.E.S (Haut-commissariat de la République en A.E.F, 1959). Ces fonds ont permis d'aménager l'aérodrome de Fort-Lamy et de Fort-Archambault, sont devenus utilisables par des avions lourds, supérieure à 60 tonnes (Super constellation et DC6) et d'en créer un à Moundou. Aussi des aérodromes utilisables par DC4 et DC3 avaient été créés à Pala et Abéché et le réseau fut complété par ceux Doba, Koumra, Kélo, Lai et Bousso (Haut-commissariat de la République en A.E.F, 1959).

Les aérodromes au Tchad à la fin de 1958



Haut-commissariat de la République en A.E.F, 1959, *L'A.E.F. économique et sociale 1947-1958. Avec l'aide du F.I.D.E.S., Brazzaville, B.I.D.C. Q 10100.*

Il ressort de cette carte une vingtaine d'aérodromes repartis dans l'ensemble du pays à la fin du 1958. On note un réseau d'aérodromes assez dense dans la partie sud, tandis qu'ils sont assez éparpillés dans la partie septentrionale. Cette densité dans les régions cotonnières, était destinée à faciliter l'évacuation des tonnages de coton. Ces aérodromes ont permis d'amorcer une exportation de viande fraîche à travers des frets aériens. Aussi est-il que la modernisation de l'aéroport de Fort-Lamy, de Fort-Archambault et d'Abéché, ont permis d'ouvrir la voie au trafic de passagers ainsi que de fret.

3 Essor de trafic aérien et son importance dans le mouvement commercial

3.1 Désenclavement par avion

Les améliorations apportées sur les voies de communication terrestre et fluviale du Tchad au cours des années cinquante, n'ont pas permis de résorber les difficultés de communication dans certaines périodes. Pendant la saison d'hivernage, le transport terrestre se paralyse. Cette situation est aggravée à la fois par l'immensité du pays et par son éloignement de tous les débouchés maritimes. Dès lors, ses différentes voies d'évacuation étaient sujettes à des difficultés tant au point de vue de la durée de transport que de l'interruption temporaire des routes durant la saison de la pluie. Ces difficultés entraînent la rupture de liaison entre les régions productrices du coton et les ports d'évacuation des marchandises. Celles-ci eurent pour conséquence d'une part, l'immobilisation des sommes représentant la valeur des marchandises qui, se traduit par des intérêts proportionnels à la durée de l'immobilisation ; et d'autre part par l'augmentation de frais de transport du fait de l'accumulation de frais bancaire et d'assurance (GAUTIER Julien, 1953, pp. 471-472).

De la sorte que les marchandises en provenance et en destination du Tchad devaient supporter de lourdes charges, grevant du coup sa compétitivité dans les marchés mondiaux. Devant ces écueils, le développement de la voie aérienne et son utilisation massive par l'établissement d'une liaison aérienne interne et externe, étaient considérés comme la clé de voûte permettant le désenclavement de la région du Tchad et d'asseoir sa mise en valeur complète. En dépit de son importance, le fret aérien n'avait pris une consistance que ce soit en A.E.F. en général et au Tchad en particulier qu'à la fin des années quarante. En effet, jusqu'en 1946, toute la confédération ne disposait qu'un seul terrain d'aviation à Pointe-Noire utilisable par les avions du type DC4 et aussi cinq aérodromes pour les DC3 dont deux au Tchad (celui de Fort-Lamy et celui de Fort-Archambault) (Haut-commissariat de la République en A.E.F, 1959).

Les difficultés rencontrées par les régions du Tchad pour établir les communications terrestres conféraient une importance primordiale à ses réseaux aérien, surtout celui de Fort-Lamy situé sur les grandes lignes de communication nord-sud et est-ouest (Alger-Tunis-Madagascar et Dakar-Djibouti- Port-Soudan). De ce fait, Fort-Lamy était considéré comme le nœud aérien de l'Afrique. Au-delà de ceci, les avantages du transport aérien pour un territoire enclavé comme le Tchad découlaient de sa rapidité car il lui assure une économie de temps, de frais bancaires, d'assurances et de risques qui pèsent sur la voie de la Bénoué ou de l'Oubangui-Congo (GAUTIER Julien, 1953, pp. 471-472).

3.2. L'expédition de coton et de viande par avion

L'aviation a offert une nouvelle opportunité pour l'exportation de coton et de la viande fraîche en temps record et dans toutes les périodes contrairement au transport terrestre et fluvial. A cet effet, Gautier Julien (1953, pp. 471-472), Sénateur du Tchad avait donné l'exemple du coton acheté à Moundou, en décembre, mis en balle le 1^{er} janvier, expédié par camion à Garoua où il est stocké jusqu'au 1^{er} août. Le coton descend alors jusqu'à Burutu, où il est encore stocké pendant un mois au moins. Il n'arrive dans les ports français que vers le 1^{er} novembre. C'est seulement fin de novembre que le cycle sera bouclé et que le fonds de la vente pourra servir à acheter la récolte de décembre. Avec l'avion, par contre, le coton quittant Moundou arrive le même jour à Douala, repart aussitôt pour l'Europe où il arrive en février, à temps pour être vendu et que les accreditifs nécessaires soient revenus en Afrique pour les achats sur les marchés de mars. On peut estimer que la vitesse de réemploi de l'argent était à trois mois au lieu d'un an quadruplant ainsi le chiffre d'affaires avec un même capital (GAUTIER Julien, 1953, pp. 471-472).

Dès lors, le coton fut expédié par avion de Moundou vers Douala. En effet, l'évacuation du coton par cette ligne représentait depuis le début des années cinquante 92% de fret coton de la région du Logone, soit 1 000 et 1 500 tonnes. En outre, l'aviation devint en effet pendant la saison des pluies le seul moyen pour l'exécution de contrat. A cet effet, l'hydravion avait été utilisé pour évacuer le coton à partir des lacs Léré et Fianga. Il est transporté sur Latécoère 631 qui amerrit dans l'estuaire du Wouri (Cameroun), où l'attendaient les cargos (CHULLER Pierre, 1956, pp. 314-318). Du fait, des difficultés de différentes voies d'évacuation terrestre du Tchad, les prix de transport de coton par avion ne sont pas supérieurs à ceux de transport terrestre, mais sa part dans l'évacuation cotonnière était limitée.

Néanmoins, c'est dans l'industrie de la viande que l'aviation avait offert de vastes perspectives. Il avait rendu possible la naissance de l'industrie de la viande et conditionna son développement en rapprochant les centres d'abattage et de consommation. Il mettait donc Brazzaville et Léopoldville à moins de dix heures de Fort-Lamy, assurait une suffisante conservation de la viande (grâce aux vols de nuit et à haute altitude) et, comparativement aux moyens de surface, offre un maximum de régularité et de sécurité permettant ainsi l'installation d'une industrie frigorifique au cœur du Tchad (CHULLER Pierre, 1956, pp. 314-318).

A cet effet, au début des années cinquante-trois Compagnies aériennes desservaient le Tchad : Air-France, Union Aéromaritime de Transport (U.A.T.) et Air-Cameroun. Elles disposaient d'une flotte régionale réduite au début des années cinquante car jusqu'en 1950 la Régie Air-Cameroun ne possédait qu'un seul avion (un DC3) ; tandis que les deux autres Sociétés disposaient de six avions

dont 3 DC4 et 3 DC3(LUXUEIL, 1951, pp. 120-124). Mais au fil des années cinquante, elles renforcèrent leur flotte desservant ainsi toute l'AEF et le Cameroun. A cet effet, en 1958, on estimait à 3. 000 millions de francs CFA les investissements effectués par ces compagnies dont 1. 800 millions pour leur flotte intérieure (Haut-commissariat de la République en A.E.F, 1959).

3.3. Développement de fret et de transport de passagers

En dépit de leur flotte très limitée au départ, le tonnage de marchandises embarquées ne cessa d'augmenter. A titre d'exemple, en 1950, les exportations de viande réfrigérée de l'A.E.F. ne dépassaient pas 67 tonnes ; en 1952 elles s'élevaient à 1180 tonnes dont 657 tonnes pour le Congo Belge et 442 pour le Cameroun ; à destination de l'intérieur, elles se montaient à plus de 1000 tonnes. En 1953, l'exportation hors frontières avait dépassé 2000 tonnes, en même temps que les centres de Fort -Lamy, Fort-Archambault, Moundou et d'Abéché voyaient leurs tonnages doubler. En 1954, sur les aérodromes de ceux-ci le fret au départ avait atteint 5 600 tonnes, le fret à l'arrivée 5. 0000 tonnes et celui de la poste s'élevait 232 tonnes (DALGARRANDO Sugier, 1955,).

L'importance capital du Tchad au point de vue aérien avait conduit Air France de créer dès en 1950 un réseau intérieur le reliant au Soudan, à Alger, Tunis, Largeau et Brazzaville. Le tableau ci-dessous mentionne les liaisons régulièrement assurées à partir de Fort-Lamy (LUXUEIL, 1951) :

Tableau : Horaire de liaison aérienne à partir de Fort-Lamy

Mardi	Abéché - Ati - El Geneina
Mercredi	Fort-Archambault - Bangui - Brazzaville
Mercredi	Faya-Largeau
Jeudi	Fort-Archambault - Bangui
Vendredi	N'Gaounadéré - Yaoundé
Vendredi	N'Gaounadéré - Yaoundé - Douala
Samedi	Zinder - Kano - Niamey (correspondance pour la France via Tunis)
Dimanche	Fort-Archambault - Bangui - Brazzaville

Source : LUXUEIL, Tchad 1900-1950, « Plan de développement économique et social », *Tropique*, n° 328, janvier 1951, pp.120-124, CAOM, P. 213.

En fait, c'est par Fort-Lamy que l'essentiel de ces frets avaient été réalisés car avec ses 7. 000 tonnes de fret en 1954, il était devenu le 4^{ème} aéroport de l'Union française après ceux de : Orly avec 17. 000 tonnes, Alger 11. 000 tonnes et le Bourget 8. 000 tonnes (Ediafric, 1969). De la sorte que le transport aérien avait pris une importance croissante d'année en année. A titre d'exemple, en 1956, il avait représenté 11% des importations du Tchad contre 62% par Jos (la voie nigérienne), 17% par voie fédérale et de 8% par Bénoué. Pour les exportations, il atteignait 25%, la voie fédérale se classant en tête avec 30% contre 21 par Jos et 16% par la voie fédérale. La voie camerounaise cependant ne chiffrait respectivement que pour 1, 60% et 4, 20% (F. O. M, 1956,). Dès lors, la densité de fret aérien ne cessa d'augmenter dans les principaux aérodromes du Tchad.

Tableau : Evolution de fret aérien en tonnes

Année	Fort-Lamy	Fort- Archambault	Moundou
	Arrivée+Départ	Arrivée+Départ	Arrivée+Départ
1958	13. 156	1. 226	1. 703
1959	12. 660	964	1.260
1960	13. 359	700	586

Source : Mémentos de l'industrie africaine, Ediafric 1966.

A noter que l'aérodrome de Fort-Lamy était considéré comme le nœud aérien de l'Union française du fait de l'accroissement de fret et aussi de transport de passagers qui avait connu aussi un développement rapide. Il est passé de 1.212 passagers à l'arrivée et de 1. 498 au départ sur les aérodromes de Fort-Lamy et Fort-Archambault en 1952 à 15. 600 passagers à l'arrivée ((Sugier DALGARRANDO, 1955)) et de 15. 900 au départ en 1956, soit respectivement une hausse de 1. 187% et 961% en quatre ans (Ediafric, 1969). De ce fait, l'aéroport de Fort-Lamy se haussait en 1959 pour le fret au troisième rang parmi ceux de la communauté, après Orly et Alger ³.

En outre, en 1958, Fort-Lamy représentait 17% du trafic passagers contre 25% pour Brazzaville (Haut-commissariat de la République en A.E.F., 1959). Toutefois, elle devint du fait de sa position que nous avons souligné une escale presque obligatoire pour la plupart des passagers à destination du reste de

³ Au Tchad : un an de la République, *Economique et financier*, n° 966, octobre 1959, pp 20, CAOM, P. 20205.

l'A.E.F. En fait, Fort-Lamy était devenu beaucoup plus proche de Paris que Brazzaville et Bangui, alors qu'avant le développement du trafic aérien, elles furent longtemps le point de passage obligé vers le Tchad. L'amélioration des voies et moyens de communication intervenue après la seconde guerre mondiale avait modifié les structures et la trajectoire de l'économie traditionnelle tchadienne longtemps protégé par son isolement géographique de mainmise de sociétés européennes.

Conclusion

La pénétration aérienne du Tchad, avait été entreprise au cours de l'entre Deux guerre par l'aviation militaire. Elle était initiée dans le cadre du programme de la conquête aéronautique englobant tout l'empire colonial français. Mais le développement de l'aviation militaire au Tchad, n'a pris son véritable essor que pendant la seconde guerre mondiale, à la faveur de ralliement du Tchad à la France libre et à sa position géostratégique. Cette activité aérienne a démontré l'importance dont l'avion pourrait jouer dans le désenclavement et le développement économique du pays. C'est ainsi que dès 1947, les investissements consentis au secteur du transport aérien à travers les deux plans quinquennaux, ont permis de rénover et de construire un réseau aéronautique à l'échelle du pays.

Il en résultait de cette réalisation, l'exportation des balles du coton et de la viande fraîche par avion ainsi que l'établissement d'une liaison aérienne interne et externe régulière des passagers, donnant lieu à une densité de trafic dans l'espace aérienne tchadien. A cet effet, l'aéroport de Fort-Lamy, est devenu le nœud de trafic aérien en Afrique, certes par sa position géographique mais aussi par une augmentation constante de fret. Il s'est hissé en termes de fret aérien, au premier rang des aéroports de l'Afrique noire française et de quatrième rang de ceux de la Communauté française. Ce développement inusité de trafic aérien au Tchad pendant la décolonisation, tranche avec le déclin, puis l'effondrement de transport aérien au Tchad. La modernisation des infrastructures aéronautiques à travers un vaste programme de formation et de gestion méthodique, ne permettrait-il pas au Tchad de redevenir le carrefour aérien qu'il était ?

Références bibliographiques

- BERGERY G.1937. *Air-Afrique, voie impériale*, Grasset, Paris, p 45. CF TCH 3877 BR.
- BOISSON J. 1966. *L'histoire du Tchad et de Fort-Archambault, document, renseignement, commentaire, pris, vécus et concours de 1940 à 1966*, Éditions du Scorpion, B.D.I.C, cote O 123558

- BOUCHÉ Henri, 1931, « Historique et situation actuelle de l'aviation transafricaine », *Le Transafricain* : revue mensuelle : organe officiel du Comité interdépartemental Algéro-Constantinois, troisième année, numéro 19, mars-avril pp, 3-5.
- CHARTIER M. M., 1943, « L'aviation commerciale française à la veille de la guerre ». In: *Bulletin de l'Association de géographes français*, N°155-156, 20e année, Mai-juin, pp. 71-77.
- CHULLER Pierre, 1956, « Problème économique du Tchad », *Encyclopédie mensuelle d'Outre-Mer*, n° 38, année, pp314-318, CAOM, 844.
- CHULLER Pierre, 1956, Problème économique du Tchad, *Encyclopédie mensuelle d'Outre-Mer*, n° 38, année 1956, pp314-318, CAOM, 844.
- D'ABZAC-EPEZY Claude et DE TOUCHET Véronique, 2001, « L'aviation militaire française au Tchad, des origines à nos jours », *la Revue historique des armées*, n° 225, pp. 113-126.
- DALGARRANDO Sugier, 1955, *La mise en valeur du Tchad*, Ecole française d'étude agricole, cote CF B 00 474, CFOD-Tchad.
- DEMOULIN F., 1939, « Les communications sahariennes. Voies d'empire ». *Annales de Géographie*, t. 48, n°275-276, pp. 481- 493 ; doi : <https://doi.org/10.3406/geo.1939.11352>
https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1939_num_48_275_11352.
- EDIAFRIC, 1969, *Mémento statistique de l'économie africaine 1969*, Numéro spéciale du bulletin de l'Afrique noire, n°557, Paris, 365 p. C.A.O.M.
- Ediafric, 1969, *Mémento statistique de l'économie africaine 1969*, Numéro spéciale du bulletin de l'Afrique noire, n°557, Paris, 365 p. C.A.O.M.
- F. O. M, 1956, La structure des prix en AEF, *Industries et travaux d'outre-mer*, n° 26, janvier, pp 5-17, CAOM.
- FERRY Vital, 2005, « Ciels impériaux africains, les pionniers belges et français », *Gerfaut*, Paris, p. 195.
- GAUTIER Julien, 1953. « L'avion-cargo permet la mise en valeur complète du territoire du Tchad » *Marchés coloniaux du monde*, numéro 378, 7 février, pp 471-472, CAOM, P. 20285.
- LEUILLIOT Paul, 1930, « L'empire colonial français ; introduction de Mr Gabriel Hanotaux. Étude de Mr Bourdarie sur l'A. E. F., et autres de Mrs Guy et Julien, Mr Virolleaud; Général Aubier ». *Annales d'histoire économique et sociale*. 2^e année, n°. 5, pp. 155-156.
- LUXUEIL1951, « Tchad 1900-1950, « Plan de développement économique et social », *Tropique*, n° 328, janvier, pp 120-124, CAOM, P. 213.
- MARKOVIC Sacha 2000. « Le rôle de l'Etat dans la naissance de l'aviation commerciale française (1918-1933). *Revue belge de philologie et d'histoire*, tome 78, fasc. 3-4, pp. 969-

991doihttps://doi.org/10.3406/rbph.2000.4473.https://www.persee.fr/doc/rbph_0035-0818_2000_num_78_3_4473.

PELTRE Jean 1963. « L'évolution du transport aérien en Afrique ». *L'information géographique*, volume 27, n°5, pp. 196-206 ; doi : <https://doi.org/10.3406/ingeo.1963.5574> https://www.persee.fr/doc/ingeo_0020-0093_1963_num_27_5_5574 .

PELTRE Jean, 1963. « L'évolution du transport aérien en Afrique ». *L'information géographique*, volume 27, n°5. pp. 196-206 ; doi : <https://doi.org/10.3406/ingeo.1963.5574> https://www.persee.fr/doc/ingeo_0020-0093_1963_num_27_5_5574.