

REVUE
HISTORIQUE
DES
ARMÉES

Revue historique des armées

251 | 2008

1918 : la fin de la Première Guerre mondiale ?

Vital Ferry, *Du trimoteur au quadrijet : le transport aérien en Afrique noire francophone (1940-1961)*

Éditions du Gerfaut, Aix-en-Provence, 2006, 255 pages.

Gilles Krugler



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rha/348>

ISBN : 978-2-8218-0514-9

ISSN : 1965-0779

Éditeur

Service historique de la Défense

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2008

ISSN : 0035-3299

Référence électronique

Gilles Krugler, « Vital Ferry, *Du trimoteur au quadrijet : le transport aérien en Afrique noire francophone (1940-1961)* », *Revue historique des armées* [En ligne], 251 | 2008, mis en ligne le 10 juin 2008, consulté le 05 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rha/348>

Ce document a été généré automatiquement le 5 mai 2019.

© Revue historique des armées

Vital Ferry, *Du trimoteur au quadrijet : le transport aérien en Afrique noire francophone (1940-1961)*

Éditions du Gerfaut, Aix-en-Provence, 2006, 255 pages.

Gilles Krugler

- 1 « Réseau impérial français », c'est sous ce nom qu'en juillet 1941, les appareils d'Air France relient Marseille à Dakar, le samedi et le mardi de chaque semaine, avec escales à Niamey, Bamako et Bobo-Dioulasso un mardi sur deux. Troisième opus d'une série consacrée à l'aviation commerciale en Afrique francophone, l'ouvrage de Vital Ferry propose une synthèse très documentée, sur l'essor des réseaux aériens africains de 1940 à la genèse des compagnies nationales africaines au début des années 1960. Plus facile à mettre en œuvre que le train, plus rapide que les liaisons maritimes ou fluviales, l'avion est devenu à la fin des années 1930 l'un des moyens privilégiés du contrôle économique et politique de la métropole sur ses colonies africaines. Après l'armistice de juin 1940, alors même que les conventions d'armistice laissent les compagnies aériennes françaises et belges dans l'expectative, se met progressivement en place une structure militaro-civile pour maintenir, tant bien que mal, les liens avec cet « empire » dont le gouvernement de Vichy entend faire son atout principal. En l'absence d'une véritable aviation de transport militaire, l'armée de l'Air, Air France, les autorités civiles et coloniales improvisent avec plus ou moins de succès des liaisons régulières ou souvent exceptionnelles pour maintenir la cohésion de l'ensemble colonial. Le transport civil, avec ses moyens dérisoires (avec entre autres des Amiot 354 et Farman F 2200 civilisés), devient ainsi un enjeu politique (transfert de l'or belge ; forçage du blocus allié sur Djibouti ; maintien de la loyauté des colonies...). À peine ralliés, les territoires de l'AEF obligent la France libre à passer par des compagnies britanniques et belges libres puis à créer des Lignes aériennes militaires (LAM) dépendant des FAFL afin de préparer la reconquête du territoire national. La fusion à partir de 1944 des différentes aviations coloniales, civiles et militaires, aboutit à une redistribution des réseaux aériens. Si les services aériens officiels s'appuient, une nouvelle fois, sur des moyens militaires pour faire repartir leurs activités dans des

conditions souvent rudimentaires ; l'essor de multiples compagnies privées va bouleverser le paysage aérien africain jusqu'à l'indépendance de la majeure partie des anciennes colonies francophones. Loin d'être anecdotique, comme il peut paraître au premier abord, les liaisons entre l'Europe et l'Afrique, et à l'intérieur même de ce continent, sont à la croisée des histoires coloniales, politiques, économiques et bien sûr militaires. Composé de tableaux, de cartes et de plusieurs documents iconographiques, le livre de Vital Ferry est un excellent outil pour celui qui cherche à comprendre un pan un peu occulté de l'organisation et de l'administration coloniale.