

LA VOIE AÉROPOSTALE DU MÉKONG

L'éphémère liaison Saïgon-Savannakhet de 1926

Jean-François ESTEL

L'Indochine française, composante de l'Empire colonial français depuis 1887¹, s'est ouverte à l'aviation un peu avant la Première Guerre mondiale. Un ancien champion cycliste et aviateur émérite d'origine belge, Charles Van den Born (**fig.1**) a en effet été le premier à y faire voler un avion, à la fin de 1910, survolant Saïgon à bord d'un biplan Farman. L'appareil, venu de France par bateau, avait été remonté sur place par des soldats de l'infanterie de Marine, improvisés mécaniciens d'aviation. L'aviateur belge devint pour l'occasion pilote instructeur, formant aux techniques de vol un officier colonial².

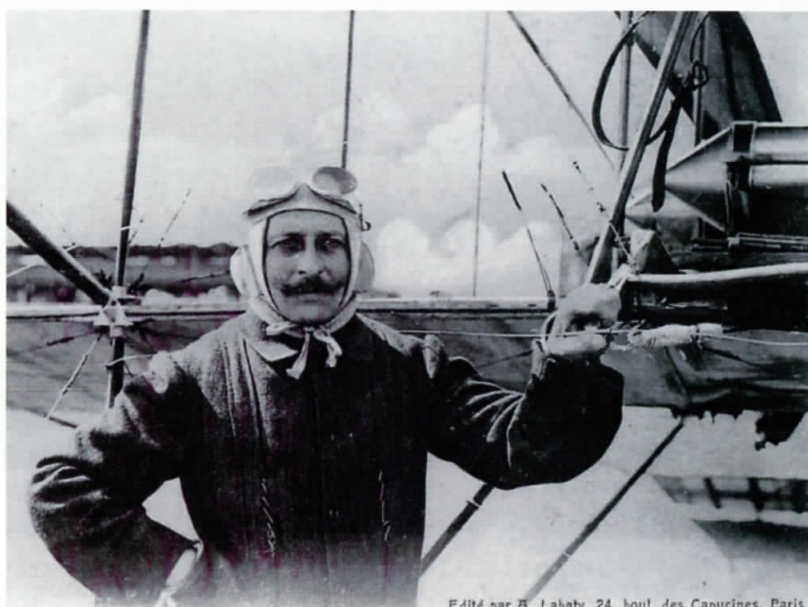


Figure 1 : Charles Van den Born pose devant son avion.

L'aéronautique indochinoise

L'aéronautique militaire ne s'implantera cependant pas en Indochine avant 1917. Un arrêté du Gouverneur général Albert Sarraut, daté du 13 juillet 1917³, prescrit la création d'une escadrille d'études au Tonkin, placée sous la direction du Gouvernement général et chargée d'examiner les voies aériennes à parcourir, de préparer des terrains d'atterrissage et de déterminer plus généralement l'emploi de l'aviation pour les besoins civils et militaires de la colonie. Deux gradés,

1. L'administration de la colonie de la Cochinchine et des protectorats de l'Annam, du Tonkin et du Cambodge est confiée à un gouverneur général civil de l'Indo-Chine par un décret du 17 octobre 1887 (Journal officiel de la République française). La rive gauche du Mékong, formant le protectorat du Laos, sera intégrée à l'Union indochinoise en 1899 et le territoire à bail du Kouang-Tchéou-Wan en 1900.
2. *Historique de l'aéronautique d'Indochine*, Hanoi, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1930.
3. Arrêté du Gouverneur général n°1951, 13 juillet 1917, Journal officiel de l'Indo-Chine (J. O. I. C.).

quelques mécaniciens et une poignée de vieux biplans Voisin réformés par l'armée française d'Orient débarquent au Tonkin dans le courant des mois de juillet et août 1917. Le 6 avril 1918 est créé le *Service civil de l'aviation en Indochine*⁴, comprenant deux escadrilles, la première basée près de Hanoï au Tonkin, la seconde près de Saïgon en Cochinchine. Bien qu'il soit placé sous l'autorité d'officiers de l'armée, et composé en grande partie de personnels et matériels militaires, ce *Service civil* fonctionne entièrement à la charge du budget général de la colonie⁵.

Un décret daté du 19 janvier 1920, promulgué en Indochine le 29 janvier suivant⁶ organise l'aéronautique militaire aux colonies. L'article premier rappelle que les formations d'aéronautique déployées aux colonies le sont au titre du budget colonial et l'article deux stipule que, si l'aviation y est employée en premier lieu à l'exécution de missions militaires, elle doit assurer des missions d'ordre politique et économique d'après les instructions des Gouverneurs généraux. Un tableau de dotation précise que les escadrilles de Hanoï et de Saïgon seront équipées chacune de cinq appareils à train d'atterrissage classique et de quatre appareils à flotteurs. De fait, dès le début de l'année 1920, l'aéronautique indochinoise reçoit des avions Bréguet 14 classiques, puis des modèles identiques en version hydravion (**fig. 2**). C'est ce type d'appareil, simple et rustique, qui sera utilisé à la même époque au dessus de l'Espagne et de l'Afrique du Nord sur les lignes postales Latécoère.

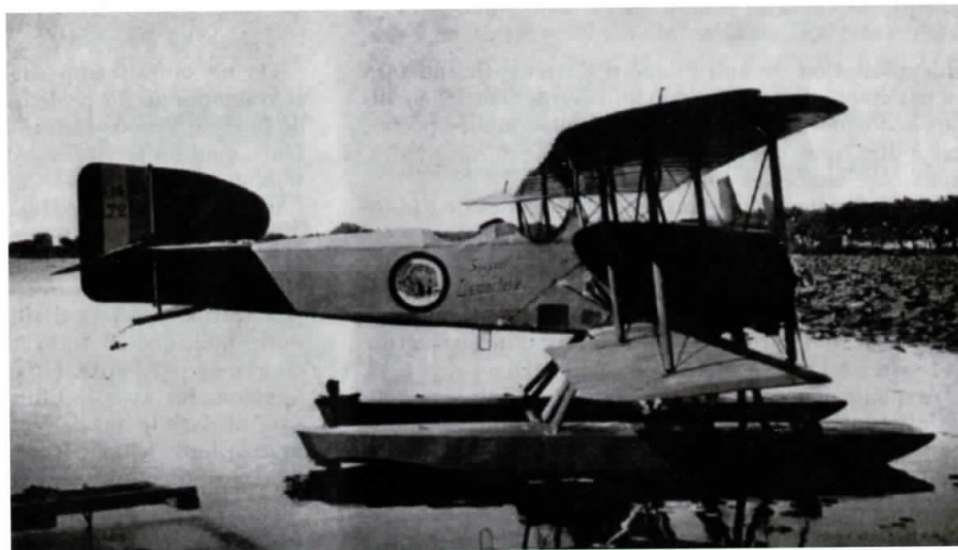


Figure 2 : un hydravion Bréguet de l'aviation d'Indochine.

Les missions civiles des escadrilles indochinoises sont multiples et variées. Elles se composent pour la plupart de reconnaissances visuelles ou de levés photographiques pour les Travaux publics, le Service géographique et hydrographique, le Cadastre et la Topographie, les Affaires économiques, ou encore pour des entreprises privées⁷. Peuvent s'y adjoindre des tâches de transport de personnalités, de propagande politique, ou de servitude auprès des populations, évacuations sanitaires, surveillance des digues et, ponctuellement, le transport de la poste.

La voie postale du Mékong

À la fin du XIX^e siècle, le fleuve Mékong constitue la seule voie de pénétration praticable vers le centre de la péninsule indochinoise, depuis Saïgon (Cochinchine) et Phnom-Penh (Cambodge) vers Vientiane (Laos). Dès 1880, des contrats sont conclus avec la Société des Messageries Fluviales

4. Arrêté du Gouverneur général n°764, 6 avril 1918, J. O. I. C.

5. Cf. note 2, chapitre 2. Les personnels militaires sont placés *bors cadre*.

6. Recueil général de la réglementation et de la législation de l'Indochine, Gouvernement général, tome 2, première partie, 1927.

7. Rapports au Conseil général de Gouvernement de l'Indo-Chine, deuxième partie, 1926.

de Cochinchine pour l'exploitation du service postal à l'intérieur de la colonie et du Cambodge voisin. Un contrat signé en 1914 par le Gouvernement général de l'Indochine, prenant effet au début de 1916, renouvelle pour dix ans la concession des services postaux sur le Mékong⁸. Une ligne postale fluviale relie Saïgon à Phnom-Penh trois fois par semaine, une autre Phnom-Penh à Khône, à la frontière nord du Cambodge (voir la carte en **fig.8**), deux fois par semaine. Sur cette dernière, à partir de Kratié, il est spécifié contractuellement que la régularité du trafic peut dépendre du niveau des eaux du fleuve. En période de hautes eaux, entre juin et septembre, la navigation se fait sans transbordements, à bord de bateaux à vapeur (**fig.3**). En période de basses eaux, il peut être nécessaire d'utiliser des chaloupes ou des pirogues, voire des moyens de transport terrestre, lorsque la navigation des vapeurs est impossible entre Kratié et Khône.



Figure 3 : un vapeur des Messageries Fluviales sur le Mékong.

Au Laos, un service postal hebdomadaire est assuré entre Khône et Vientiane (**fig.8**), par vapeurs ou chaloupes, dans des conditions analogues à ce qui se pratique au Cambodge. L'aménagement du bief supérieur du Mékong rend la navigation plus facile au nord de Savannakhet. D'autres aménagements amélioreront la navigabilité, mais celle-ci restera tout de même soumise au niveau bas des eaux en période sèche, ou au contraire à la violence des crues, principalement dans sa partie centrale, entre Kratié et Savannakhet. Un rapport au conseil de Gouvernement fait état, en avril 1925, d'un encombrement de colis postaux à l'entrepôt de Kratié tel que la compagnie a dû limiter le fret postal, les moyens mis en œuvre n'étant pas proportionnés à l'importance du trafic vers le Laos⁹.

À plusieurs reprises, la presse indochinoise émet la suggestion de détourner le service postal subventionné de cette partie du Mékong, en reliant Saïgon à Tourane par la mer, Tourane à Dôngha par le train, et Dôngha à Savannakhet en voiture, pour un trajet d'environ six jours sur des voies déjà existantes¹⁰ (**fig.8**). L'accès au cours supérieur du Mékong sera amélioré dès 1924, une route coloniale étant ouverte entre Vinh et Thakhek *via* Napé (**fig.8**), route desservie par un service postal automobile en relation avec la voie ferrée côtière reliant Vinh à Hanoï¹¹.

8. *Convention pour l'exploitation des services postaux et des correspondances fluviales en Cochinchine, au Cambodge et au Laos*, Gouvernement général, Saïgon, Ardin, 1914.

9. *Rapports au Conseil général de Gouvernement de l'Indo-Chine, première partie*, 1926.

10. *L'Éveil économique de l'Indochine*, Hanoï, 18 mai 1924. La voie Tourane-Dôngha-Savannakhet est utilisée pour acheminer le courrier de France vers le Laos, et inversement.

11. Communiqué de la presse indochinoise n° 80, 31 mai 1924, Agence économique de l'Indochine, Paris.

L'accès à son cours intermédiaire le sera à partir de 1925, avec l'achèvement d'une autre route coloniale reliant Saïgon à Kratié (**fig. 8**), desservie par un service postal allant d'abord jusqu'à la frontière cambodgienne, puis jusqu'au fleuve dans les mois suivants¹².

La voie aéropostale du Mékong

Depuis 1919, le transport postal se fait couramment, en France, en Europe et jusqu'aux continents voisins, par la voie aérienne. En Indochine, quelques liaisons postales ponctuelles ont eu lieu, réalisées par les militaires. La plus remarquable est certainement le voyage sans escale entre Bienhoa (Saïgon) et Bachmai (Hanoï), effectué en avril 1923 par le lieutenant Dumas à bord d'un Bréguet 14 de la deuxième escadrille équipé de réservoirs supplémentaires et emportant un peu plus d'une centaine de lettres non surtaxées (**fig. 4**). Son itinéraire comprenait le survol du Mékong au-dessus de Kratié, Savannakhet et Thakhek, préfigurant la future ligne postale de 1926¹³.



Figure 4 : lettre de Saïgon (10 avril 1923) pour Hanoï (11 avril 1923) par avion. Affranchissement à 4 cents pour une lettre intérieure de 20 grammes sans surtaxe.

Si l'avion, dans les conditions où il est employé en Indochine au début des années vingt, ne s'impose pas forcément dans les relations directes entre Saïgon et Hanoï, déjà desservies par voie routière, ferrée et maritime, il peut en revanche apporter une solution pour le désenclavement du Laos. C'est probablement dans cet ordre d'idée que le Gouverneur général émet, le 19 décembre 1925, un arrêté relatif au transport du courrier et des passagers par la section d'avions stationnée à Kratié¹⁴.

L'article premier de cet arrêté stipule qu'un transport régulier aller et retour de courrier, et éventuellement de passagers, sera mis en place entre Kratié et Savannakhet, avec escales à Stung-Treng et Paksé (**fig. 8**). L'article deux fixe la durée annuelle du service, huit mois entre novembre et juin, et la fréquence hebdomadaire des voyages. Il est précisé que lorsque le fret sera trop important pour un seul avion et, si les moyens de la section le permettent, le service sera doublé. L'article trois

12. *Route coloniale n° 13*, Rapports au Conseil général de Gouvernement de l'Indo-Chine, deuxième partie, 1925.

13. *L'Éveil économique de l'Indochine*, Hanoï, 29 avril 1923.

14. Recueil général de la réglementation et de la législation de l'Indochine, Gouvernement général, tome 3, deuxième partie, 1928.

définit la charge utile emportée par avion, entre cent et deux-cent-cinquante kilos, selon le type et l'équipement de l'appareil, hydravion ou terrestre, avec ou sans T.S.F. Il est spécifié que la priorité est donnée au fret, puis aux transports sanitaires et enfin aux passagers ordinaires, lesquels voyagent à leurs risques et périls après signature d'une décharge. L'article quatre évoque les surtaxes à appliquer au courrier, précisant que leur montant sera déterminé ultérieurement. L'article cinq concerne le prix du billet pour les passagers et leurs bagages. L'article six règle le détail des indemnités forfaitaires à verser aux pilotes. L'article sept détermine les primes de régularité revenant aux personnels, mais aussi aux retenues en cas de retards ou rupture du service. Les pilotes sont sanctionnés en cas de retard au départ, de bris de l'appareil ou d'avarie et d'omission de signaler des pannes entraînant l'indisponibilité de l'avion. Les mécaniciens le sont pour les retards au départ et les pannes mécaniques. Les retards ou avaries dus aux conditions atmosphériques peuvent ne pas être sanctionnés, à l'appréciation du lieutenant commandant la section. Enfin, l'article huit rappelle que les dépenses occasionnées par le fonctionnement de la ligne sont à la charge du budget général de l'Indochine. En conclusion de l'arrêté figure le texte de la décharge qui exonère l'aéronautique d'Indochine de toute responsabilité pour les dommages qui pourraient être causés aux passagers ou à leurs biens par le transport, quelles qu'en soient les circonstances, y compris à terre après un éventuel atterrissage forcé.

La ligne est inaugurée le premier février 1926, un avion postal décollant de Kratié au petit matin, pour atterrir sept heures plus tard à Savannakhet, après un voyage sans incident. Le retour sur Kratié a lieu le lendemain, dans des conditions analogues¹⁵. Les surtaxes postales pour le transport aérien évoquées dans l'article quatre de l'arrêté du 19 décembre 1925 ne seront fixées qu'après ce premier voyage, par un arrêté du Gouvernement général daté du 9 février, publié dans la presse locale quelques jours plus tard¹⁶. Les lettres, cartes postales et papiers d'affaires pesant jusqu'à un kilo et demi doivent payer le double de la taxe ordinaire, *en outre* de celle-ci, tout comme les journaux et imprimés pesant moins de trois kilos. Les échantillons pesant jusqu'à cinq cents grammes payent une triple taxe en sus. Les objets recommandés, en valeur déclarée ou à recouvrer et les objets contre remboursement ne sont pas admis à la voie aérienne. Les correspondances doivent porter la mention « Par Avion » *en lettres rouges très apparentes*¹⁷.

Les taxes auxquelles cet arrêté fait principalement référence sont celles fixées, pour le régime intérieur indochinois, par un arrêté du 23 décembre 1925¹⁸, applicable le premier février suivant. Les lettres et papiers d'affaires circulant à l'intérieur de l'Indochine doivent être affranchies à cinq cents jusqu'au poids de vingt grammes¹⁹ et à dix cents jusqu'à cinquante grammes, les cartes postales simples et les échantillons pesant jusqu'à cent grammes doivent l'être à quatre cents, les imprimés ordinaires à deux cents jusqu'au poids de cinquante grammes. Pour mémoire, dans le régime franco-colonial et intercolonial, la taxe de la lettre du premier échelon de poids est de six cents depuis octobre 1925, dans le régime international elle est de dix cents.

Les voyages suivants se sont probablement déroulés sans incidents majeurs, si l'on en juge par l'absence de relations dans les journaux locaux. L'événement le plus marquant semble être l'épopée d'une intrépide demoiselle, professeur d'anglais à Saïgon, qui rallie Kratié seule à bord de sa petite automobile, puis Savannaketh comme passagère d'un avion, bouclant en un jour et demi un périple qui prend ordinairement quatorze jours²⁰.

15. *L'Écho annamite*, Saïgon, 2 et 3 février 1926.

16. *L'Écho annamite*, 16 février 1926.

17. *L'Écho annamite*, 22 février 1926.

18. Recueil général de la réglementation et de la législation de l'Indochine, Gouvernement général, supplément de 1926/1927, deuxième partie, 1931.

19. Le document indiqué en référence dans la note précédente indique une taxe de 4 cents pour la lettre ordinaire. Il semble que ce soit une faute d'impression, la presse faisant largement état d'un tarif à 5 cents (*L'Écho annamite*, 4 février 1926 ; *Les annales coloniales*, 11 février 1926).

20. *Le Monde colonial illustré*, Paris, mai 1926.

L'extension de la ligne de Saïgon à Kratié

Au début du mois d'avril 1926, la presse indochinoise annonce l'extension de la ligne du Mékong au départ de Saïgon. Le premier décollage est prévu pour le 3 avril au petit matin, la correspondance à Kratié pour Savannakhet devant avoir lieu deux heures plus tard²¹. L'heure limite de dépôt des correspondances à la poste de Saïgon-Central est fixée à vingt-deux heures, la veille du départ. La lettre illustrée en **figure 5**, qui porte un timbre à date du 3 avril, a probablement été expédiée par ce premier vol. Elle a reçu au dos un timbre de transit de Savannakhet daté seulement du 8 avril 1926. Il est fort possible qu'elle y ait attendu pendant quelques jours une correspondance fluviale pour Thakhek, une mention manuscrite au dos regrettant l'absence de service aérien au-delà de Savannakhet (**fig.6**).



Figure 5 :
lettre de Saïgon (3 avril 1926)
pour Hanoï par avion.
Affranchissement ordinaire à
5 cents pour 20 grammes plus
surtaxe au double.

Figure 6 : lettre de Saïgon (3 avril 1926) pour Hanoï par avion.
Au dos Savannaketh (8 avril 1926)
et mention « Pas de service aérien
après Savannakhet ».



21. *L'Écho annamite*, 1^{er} avril 1926.

C'est seulement le 14 avril 1926 que le service Saïgon-Kratié est officialisé par un arrêté du Gouverneur général²². Le texte précise rétroactivement que le service sera établi au début du mois d'avril, dans les mêmes conditions que précédemment, en particulier en ce qui concerne les surtaxes postales (article 5). L'article six stipule que les dépenses occasionnées, bien qu'étant à la charge du budget colonial, seront exceptionnellement, pour 1926, couvertes par des subventions. Le service aérien semble s'être déroulé, à partir du mois d'avril, aussi régulièrement qu'au cours des deux mois précédents, aucun incident n'étant rapporté par la presse indochinoise. Un entrefilet paru dans l'*Écho annamite* du 26 juin 1926 annonce le dernier voyage Saïgon-Kratié-Savannakhet pour le lendemain, *si le temps le permet*. Cette dernière précision laisse penser que la saison des pluies qui s'annonce n'est guère favorable à la circulation des aéroplanes, et qu'il est temps de laisser les vapeurs reprendre le service postal sur le fleuve.

Bien que la liaison aérienne établie entre Saïgon, Kratié et Savannakhet ait fonctionné très régulièrement, il est certain que l'expérience n'a pas obtenu les résultats escomptés, le service n'ayant pas eu les faveurs du public, malgré les avantages qu'il offrait²³. L'étude sur le fonctionnement et le rendement de la ligne, menée par le Gouvernement général, conclut en 1927 qu'on ne pouvait attendre de ce service des résultats en rapport avec les charges qu'il imposait au budget²⁴. Abandonné par les militaires, le projet d'une liaison rapide Saïgon-Hanoï par le Mékong sera repris trois ans plus tard par la Compagnie Aérienne Française, au cours d'un raid Saïgon-Hanoï-Hong-Kong et retour mené en mai 1929 (fig. 7), sans plus d'aboutissement commercial²⁵.

Figure 7 :
lettre de Haïphong (22 mai 1929)
pour Saïgon (24 mai 1929).
Affranchissement à 5 cents,
recommandation 15 cent,
surtaxe avion 30 cents.²⁶



22. Recueil général de la réglementation et de la législation de l'Indochine, Gouvernement général, supplément de 1926/1927, deuxième partie, 1931.
23. Rapports au Conseil général de Gouvernement de l'Indo-Chine, deuxième partie, 1926. Collot et Cornu (*Ligne Noguès, Histoire aéropilatelique, Air Orient Air France 1911-1941*, édition Sinais, 1992) font état d'à peine une soixantaine de lettres et imprimés transportés.
24. Rapports au Conseil général de Gouvernement de l'Indo-Chine, deuxième partie, 1927.
25. On peut lire, sur plusieurs pages internet consacrées à Air-Asie, l'affirmation selon laquelle cette compagnie aurait créé et géré la ligne du Mékong entre 1925 et 1929, avant de fusionner avec Air-Orient. Cette affirmation trouve probablement sa source dans un article de C.-H. Pollog (*L'aviation commerciale dans les régions méditerranéennes*, p576, note 1, *Annales de géographie* n° 264, nov. 1937), qui expose que « de 1925 à 1928, l'Indochine française a possédé une compagnie de navigation aérienne domiciliée dans le pays, qui faisait le service sur le parcours Saïgon-Kratié-Savannakhet (service interrompu pendant la saison des pluies). » Cette affirmation nous paraît fortement sujette à caution.
26. Tarif intérieur indochinois, voir note 18. Surtaxe avion, arrêté du 14 mai 1929 (R. Picirilli, *Postal and Airmail Rates in France & Colonies*, édition France & Colonies Philatelic Society (GB), 2011, table 8.3 p. 81).

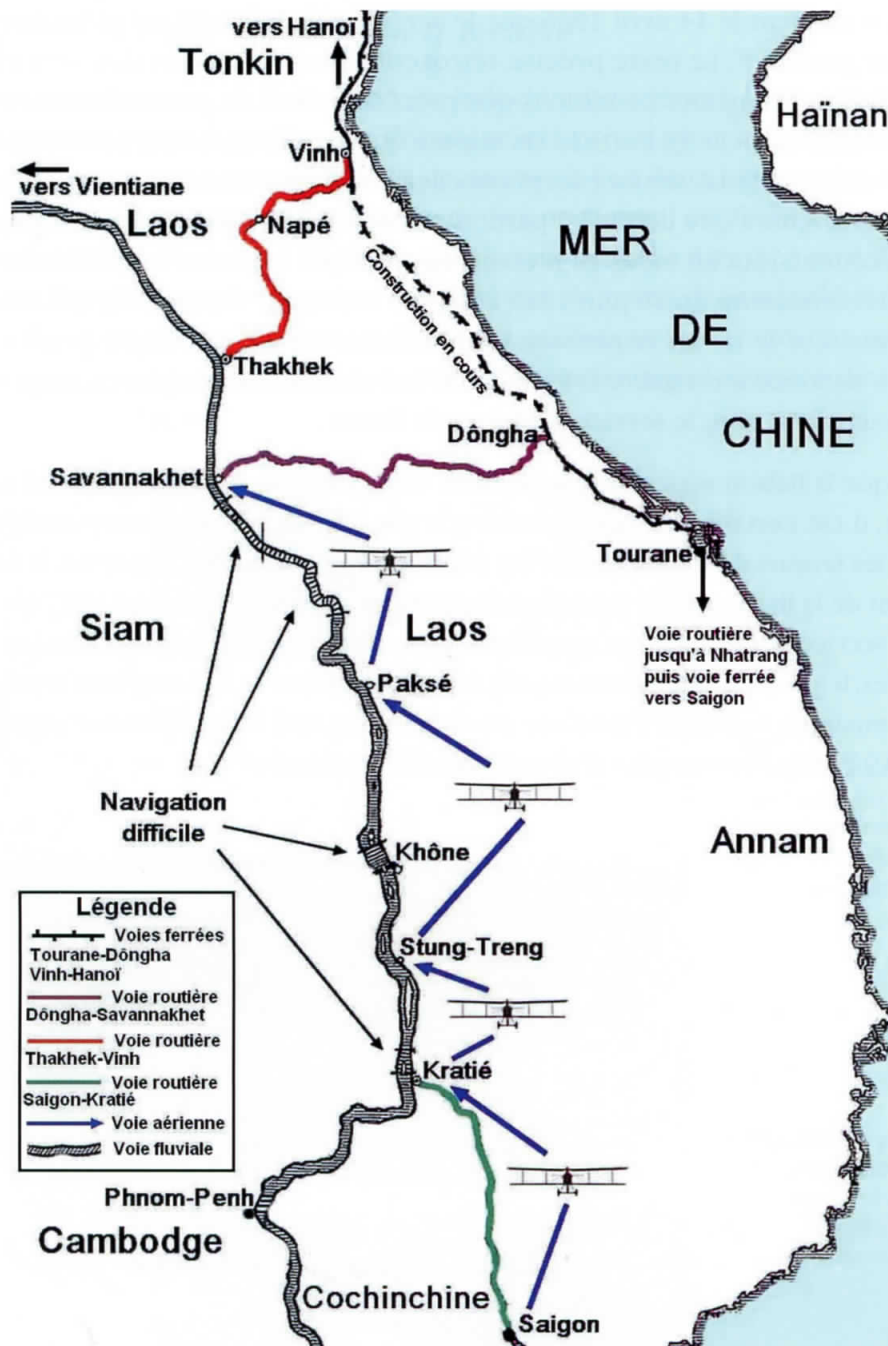


Figure 8 : carte schématique du bassin du Mékong en 1926.

Remerciements :

Merci à Ron Bentley pour le partage amical de ses sources et la communication de ses lettres (figures 4, 5, 6 et 7). La figure 2 provient du fonds des Archives nationales d'outre-mer (ANOM 31Fi70/541).

LES FEUILLES MARCOPHILES

Revue trimestrielle de l'Union Marcophile

S'adresser à : M. Pierre REYNAUD

Le Laisonnay - 2 rue G. Guillaume 45290 NOGENT-SUR-VERNISSON

courriel : reynaud-pierre@wanadoo.fr

2017 : Abonnement : 30 € / Cotisation UM : 10 €