LES LIAISONS AÉRIENNES DANS LE PACIFIQUE

par

M. Eugène PÉPIN

Comité d'études des problèmes du Pacifique

2, rue Montpensier, Paris

EXTRAIT

du n° 20 de juin 1936

de la

REVUE AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

(26, rue de Bassano, Paris)

IV :-
22

IV 22

LES LIAISONS AERIENNES DANS LE PACIFIQUE (1)

par M. Eugène PÉPIN

Les progrès de la navigation aérienne au cours des dix dernières années tendent à bouleverser complètement le problème des communications dans le Pacifique, soit à l'intérieur des divers Etats riverains, soit de l'un à l'autre, soit entre les parties les plus éloignées du continent américain et du continent eurasien, soit enfin entre ces deux continents séparés pourtant par le plus large océan du globe.

Au lendemain de la grande guerre, alors que la plupart des Etats du Pacifique concentrent leur attention sur l'aviation militaire, s'adressant aux Puissances alliées pour avoir des intructeurs et du matériel, les Etats-Unis d'Amérique organisent leur aviation commerciale et prennent aussitôt une avance que, malgré des crises et des scandales, ils n'ont cessé de maintenir ; ainsi l'année dernière, sur l'ensemble de leurs lignes ils ont transporté plus de 746.000 passagers contre moins de 500.000 en 1934.

Au Japon, dès 1922, est fondée une première compagnie de transport aérien, la *Nippon Koku Yuso*.

Dans les autres pays, il faut attendre jusqu'en 1927, 1928 et surtout 1929 pour assister à la création d'une aviation civile. Tout d'abord ce sont les Etats d'Europe qui s'efforcent d'accélérer grâce aux avions les liaisons avec leurs colonies, possessions ou dominions du Pacifique et qui aident à l'organisation de réseaux nationaux en d'autres pays. Mais, à partir de 1929, les Etats-Unis, avec le puissant groupement du *Panamerican Airways System* qui bénéficie des conseils de Lindbergh, dominent de haut toutes les liaisons aériennes autour du Pacifique et à travers le Pacifique.

Aujourd'hui, autour du Pacifique, plus de 150.000 km de lignes aériennes sont parcourus journellement par des services réguliers.

En certains Etats, particulièrement déshérités au point de vue communications, l'avion a réduit considérablement les distances. Ainsi, en Chine, de Changhaï à Chengtu, par exemple, on se rend en une quinzaine d'heures, au lieu d'une dizaine de jours nécessaires par la voie du Yangtsé ; de Chungking à Kweiyang, une heure d'avion suffit contre quinze jours par tout autre moyen ; de l'autre côté du Pacifique, en Alaska, où pendant de longs mois, le climat rend rivières et routes impraticables, l'avion constitue le mode de locomotion habituel permettant de franchir en une heure des distances nécessitant auparavant une semaine de traîneau ; au Sud, en Colombie et au Pérou, l'avion permet de s'élever d'un coup d'aile du niveau de la mer aux plateaux de l'intérieur situés à 3 ou 4.000 mètres, faisant parfois en un seul vol le travail d'une caravane de cinquante mulets pendant dix jours, — et de franchir facilement la zone désertique du littoral, dont seuls les divers ports étaient jusque là reliés par un lent cabotage.

En d'autres points du vaste Pacifique, où les archipels sont nombreux (Japon, Philippines, Indes néerlandaises, Hawaï), l'hydravion assure entre les îles une liaison quasi instantanée.

Egalement, dans la traversée des continents américain et eurasien, des rives de l'Atlantique à celles du Pacifique, l'avion permet un gain de temps chaque jour plus appréciable. En Amérique où l'avion a dû compter avec la concurrence du rail, le vol de nuit s'est imposé ; on va en un peu plus de dix heures de New-York à Los Angeles. D'Europe en Indo-Chine, avec des services qui se limitent encore au vol de jour, on ne met que cinq, six, et au maximum huit jours au lieu d'une vingtaine de jours par la voie maritime de Suez.

Enfin, la ligne transpacifique qui sera, dans un avenir prochain, exploitée commercialement de bout en bout de Californie en Chine, abrégera aussi de vingt jours à cinq jours — et bientôt à deux ou trois, lors du service de nuit — la liaison intercontinentale. Il y a seulement dix ans, cette dernière performance paraissait pourtant fort lointaine, puisque le 31 août 1925, un hydravion américain ne parvenait pas encore à aller de San Francisco aux Hawaï et devait se poser en mer, où il voguait à la dérive pendant neuf jours.

Une autre liaison transpacifique à peu près Nord-Sud viendra compléter également cette année ce prodigieux réseau ; et les Etats-Unis seront reliés en cinq jours à la Nouvelle-Zélande.

Tous les efforts déployés par les Puissances autour du Pacifique en matière de navigation aérienne tendent essentiellement :

d'une part, à rattacher à l'Europe l'Extrême-Orient et l'Australie,

d'autre part, à rattacher aux Etats-Unis non seulement l'Extrême-Orient et l'Australie, mais aussi l'Amérique du Sud et l'Amérique Centrale.

Nous examinerons ces deux groupes de liaisons, en indiquant les difficultés de tout ordre auxquelles elles se sont heurtées et aussi quelques-unes des conséquences de ce développement intensif de l'aviation dans le Pacifique au point de vue commercial, stratégique et politique.

I

On peut envisager pour la liaison aérienne entre l'Europe et l'Extrême-Orient trois routes :

1. la route du Nord par la Sibérie ;
2. la route du Centre par le Sinkiang et le Turkestan russe ;
3. la route du Sud par les Indes et la Méditerranée.

Toutes les Puissances européennes ayant des possessions en Extrême-Orient se sont naturellement attaquées à ce problème.

L'U.R.S.S., dont le territoire s'étend sans interruption jusqu'au Pacifique, et qui ne peut rencontrer sur la route du Nord aucune difficulté du fait de la traversée de pays étrangers, ne paraît pas avoir complètement réalisé jusqu'à présent les lignes que mentionnent certaines cartes de propagande, jusqu'à Vladivostock et Petropavlovsk. Il semble qu'il n'y ait pas de service régulier au delà du Ienissei. En tous cas, il n'est pas question pour le moment de liaison entre les lignes russes et les lignes du Manchoukuo, séparées cependant par un hiatus d'à peine 1.000 km ; et les lignes du Manchoukuo ne sont pas non plus reliées à celles de la Chine.

Au Sud, au contraire, trois Puissances, les Pays-Bas, la France et la Grande-Bretagne, ont créé des liaisons coloniales ou impériales avec leurs colonies ou dominions.

Ce sont les Pays-Bas qui, les premiers, avec leur admirable ligne de la K.L.M., ont assuré la liaison complète d'Europe en Extrême-Orient. A partir de septembre 1930, un service fonctionne tous les quinze jours entre Amsterdam et Batavia ; en octobre 1931, il devient hebdomadaire, en mai 1933 bi-hebdomadaire. Une Société filiale, la K.N.I.L.M., relie entre elles la plupart des îles de l'archipel.

Puis, la Compagnie française, l'Air Orient, qui depuis février 1929 exploite la ligne Marseille-Beyrouth, la prolonge le 19 janvier 1931 jusqu'à Saïgon ; le service d'abord bi-

(1) Communication au *Comité d'études des problèmes du Pacifique* (séance de mai 1936).

PERPUSTAKAAN NASIONAL

mensuel devient hebdomadaire en mai 1932, et en février 1935, un nouvel embranchement va de Bangkok à Hanoï.

Enfin, le service britannique des « Imperial Airways », Londres-Karachi, inauguré le 30 mars 1929, est prolongé jusqu'à Singapour en décembre 1933 et aujourd'hui est bihebdomadaire comme le service néerlandais.

Cette ligne britannique a été prolongée en décembre 1934 par un service australien des « Quantas Empire Airways », relié à un important réseau dans la grande île ; il reste encore à rattacher à la ligne impériale, par la mer de Tasmanie, la Nouvelle-Zélande pourvue également de diverses compagnies locales. Ce sera sans doute chose faite à la fin de cette année ou au début de 1937, mais pour l'instant les vues de Londres et celles des deux dominions sont encore divergentes en ce qui concerne l'autorité qui contrôlera le service : Imperial Airways ou Société australo-zélandaise.

L'achèvement de la ligne impériale Londres-Australie-Nouvelle-Zélande s'est poursuivie lentement, par suite des exigences de l'Air Ministry au point de vue des subventions à fournir par les dominions ; à l'heure actuelle encore, le projet de transport par avion de la poste sans surtaxe que la Grande-Bretagne a déjà mis en pratique sur certaines lignes et compte réaliser sur tout son réseau impérial en 1938 se heurte à l'opposition de l'Australie.

Les trois services hollandais, français et britannique (1) qui, après avoir suivi des itinéraires différents jusqu'au Golfe Persique, se rapprochent pour la traversée de l'Inde et de la Birmanie, ont leur dernier point commun à Bangkok ; de là :

la ligne française se dirige par ses deux embranchements vers Saïgon d'une part, et vers Ventiane et Hanoï d'autre part ;

la ligne britannique vers Alor Star en Malaisie et vers Singapore ;

la ligne hollandaise également vers Alor Star, puis vers Médan dans l'île de Sumatra et vers Batavia.

Ces liaisons coloniales et impériales ne constituent cependant — tout au moins pour les Compagnies française et britannique — qu'une étape vers une liaison directe avec la Chine et le Japon. Et, au moment où l'*Air-Orient* — depuis *Air-France* — arrive à Saïgon en 1931, avec le désir d'atteindre la Chine à Canton et à Changhaï, une Société *Eurasia* est constituée en Chine — sous le double contrôle de la *Deutsche Lufthansa* qui possède un tiers des actions, et du Ministère des Communications de Nankin qui en possède les deux tiers — pour réaliser la liaison avec l'Europe.

Le 1er juin 1931, le premier service quitte Changhaï pour Manchuli, via Nankin, Tsinan, Pekin ; de Manchuli le courrier emprunte le transsibérien jusqu'à Moscou. Mais le temps gagné sur la voie ordinaire (quatre jours) paraît insuffisant ; et les évènements de Mandchourie à l'automne 1931 font renoncer à cette route. D'ailleurs, dès le mois d'août 1931, un autre projet est étudié en vue d'une liaison presque en ligne droite par la route du Centre, par Siang-Fu, Lou-Tchéou, Sou-Tchéou, Khami, Ouroumtchi (en Dzungarie), Tchougoutchak, et la ligne aérienne soviétique ; Changhaï aurait été ainsi à six jours de Berlin. Mais le Gouvernement du Sinkiang fait des difficultés, prétendant réserver à une aviation qu'il n'a pas encore le survol de la province. Un peu plus tard, un subside important paraît lui avoir fait envisager plus favorablement une libre circulation ; mais il se ravise, peut-être encouragé par le Consul général des Soviets, saisit le premier avion qui tente de passer, retient l'équipage et explique son attitude par la crainte de voir révéler à Khami de prétendues défenses d'Ouroumtchi. Cette voie du Centre est alors abandonnée.

La Compagnie *Eurasia* se consacre au développement du réseau intérieur chinois. En 1933, elle inaugure un service Est-Ouest hebdomadaire entre Changhaï et Soutchéou par Siang-Fu et Lou-Tchéou. Puis, en mai 1934, le service Nord-Sud de Pékin à Loyang est prolongé jusqu'à Canton ; et un autre service est organisé de Loyang à Changhaï. Puis, pour des facilités d'exploitation, Loyang est exclu des deux itinéraires, qui se croisent désormais à Tchen-Tchéou ; un autre embranchement est aussi mis en exploitation de Lou-Tchéou à Ningsia et à Paotou.

Le réseau de l'*Eurasia* a donné d'excellents résultats ; ainsi la période d'avril 1934 à mars 1935 accuse une augmentation de 50 % de voyageurs sur l'exercice précédent, et une augmentation de 116 % pour les marchandises. Pékin n'est qu'à onze heures de Canton.

Enfin, tout récemment, le 1er avril 1936, une autre ligne est inaugurée de Siang-Fu à Yunnan Fou par Chunking. Il faut voir là, après les tentatives sans résultat de liaison par les routes du Nord et du Centre, une première étape vers un itinéraire par le Sud, la *Lufthansa* ayant manifesté depuis quelques temps l'intention de créer une ligne entièrement allemande doublant les lignes française, anglaise et hollandaise — à moins qu'une entente intervienne avec les *Imperial Airways* pour un raccordement en Birmanie, bien que le survol de la haute Birmanie présente de très grandes difficultés.

La Compagnie française, dont le terminus est depuis le début de 1931 Saïgon, et le début de 1935 Hanoï, était certainement la mieux placée pour réaliser la liaison avec le réseau chinois qui comprend, outre la Compagnie *Eurasia* à capitaux allemands,

1° une Compagnie à capitaux américains (sur laquelle nous reviendrons), la *China National Aviation Corporation*, qui exploite une ligne de Changhaï à Chengtu par le Yang-Tsé et une ligne côtière de Pékin et Tien-Tsin à Canton ;

2° une petite compagnie, la *South Western Aviation Corporation*, financée par Canton, et qui exploite un petit réseau entre Canton, Hainan et Pakkoï, et entre Canton et Lung-tchéou.

Dès le début, des négociations ont été entamées avec les autorités chinoises par la Compagnie française et l'attaché militaire de l'Air en Chine, le Commandant Fieschi, en vue de rattacher le réseau chinois à la ligne *Air-France*.

Mais la Chine n'est pas partie à la Convention internationale de navigation aérienne de 1919 ; et on ne peut survoler son territoire sans autorisation. En outre les autorités de Nankin ont toujours refusé à des avions de lignes étrangères d'atterrir en territoire chinois pour ne pas créer de précédent et être obligées d'admettre aussi les Japonais. De plus, toute liaison d'Indo-Chine vers la Chine doit traverser la zone contrôlée par Canton ; et tout en traitant avec Nankin pour le transport de la poste chinoise, il convient de ménager Canton.

Ces premières difficultés inhérentes à beaucoup de questions chinoises se compliquaient encore du fait :

— des demandes américaines en vue de faire aboutir leurs lignes transpacifiques en territoire chinois, demandes que Nankin voulait refuser et a refusées dans la crainte japonaise ;

— du fait aussi d'ouvertures japonaises auprès de Nankin pour faciliter la liaison aérienne entre les deux pays ;

— du fait enfin de propositions de la Grande-Bretagne qui, après s'être désintéressée de la liaison Europe au début de l'établissement du terminus britannique à Singapore en 1933, s'est brusquement mise à l'œuvre quand elle a vu les progrès de la négociation française.

Malgré toutes ces difficultés, cette négocation a cependant abouti, en novembre dernier à la signature d'un accord entre le Ministère de l'Air français et le Ministère des Communications chinois, accord qui fut ensuite transformé en accord diplomatique. Aux termes de cet accord :

1. Une Compagnie chinoise à désigner par le Ministère des Communications (c'est-à-dire sans capitaux étrangers) est autorisée à se rendre à Hanoï, pour assurer la liaison postale avec *Air-France*, dont elle suivra les horaires.

2. Pour le début (six mois) le personnel et le matériel pourront être fournis par la *China Aviation Corporation* (Compagnie à capitaux américains).

3. Un accord commercial réglant les détails d'exploitation sera passé entre *Air-France* et la Compagnie désignée par le Ministère des Communications.

Cet accord a soulevé immédiatement auprès du Gouvernement de Nankin les protestations du Consul général du Japon, de la *Lufthansa* et de l'*Eurasia*, ainsi que de l'Ambassadeur des Etats-Unis qui ne pouvait obtenir, malgré les importantes largesses des *Panamerican Airways*, l'autorisation de faire aboutir la ligne transpacifique à Canton.

Cet accord franco-chinois n'a toutefois reçu jusqu'à présent qu'un commencement d'exécution ; deux vols d'essai ont eu lieu ; au premier, le Gouvernement de Canton a protesté ; au second, l'avion a été saisi. Canton demande que le trafic — qui s'effectue uniquement sur sa zone — soit assuré pendant les six premiers mois par la Compagnie qu'il finance. Il est probable que le problème sera prochainement réglé en ce sens.

Les Anglais, de leur côté, ne sont pas restés inactifs. Depuis longtemps, ils ont désiré relier Hong-Kong au réseau impérial, mais s'étaient montrés exigeants quant au subside à fournir par Hong-Kong. D'autre part, l'itinéraire présente quelques difficultés, et a nécessité des études sérieuses. Un premier projet, partant de Bangkok, traversait le Siam du Nord et l'Indochine, et se dirigeait vers Hong-Kong au-dessus du territoire et des eaux territoriales chinoises ; mais la Chine n'autorise pas le survol de son territoire et réclame 12 km d'eaux territoriales, ce qui rend impossible le passage entre l'île Haïnan et la terre. Un deuxième itinéraire — qui fit l'objet de vols de reconnaissance — part de Singapore, passe par les possessions britanniques ou les Etats d'influence britannique situés sur la côte Ouest de Bornéo, et rejoint à Manille la ligne transpacifique ; cet itinéraire — qui est incontestablement impérial — a l'inconvénient d'être long. Aussi, le troisième itinéraire, qui partant de Penang touche à Saïgon et à Tourane, et passe hors des eaux territoriales de l'île Haïnan pour aboutir à Hong-Kong, a été adopté ; il est actuellement en exploitation. C'est le plus direct (4.780 km), mais il comprend deux traversées maritimes de 400 et de 900 km.

Les Anglais, pour attirer à leur ligne la poste chinoise, ont proposé — avant la conclusion de l'accord franco-chinois — d'ouvrir sans contrepartie Hong-Kong au courrier aérien chinois. Toutefois aucune liaison aérienne Chine-Hong-Kong n'a été encore effectuée ; et actuellement ne part de Hong-Kong par avion que la poste arrivée de Chine ou du Japon par bateau.

Ainsi, la liaison aérienne Chine-Europe — tout au moins pour la poste — est réalisée ; reste la liaison Japon-Europe.

Le Japon a depuis 1922 un réseau qui s'est progressivement développé, et fonctionne régulièrement du Sud au Nord ; il est relié à la Corée et à Dairen, d'une part, et au réseau établi sur le Manchoukuo depuis 1932, d'autre part. La *Mandchu Koku Kabushiki Kaisha*, placée sous le contrôle commun du Gouvernement de Hsinking, du chemin de fer sud-mandchourien et de la banque Sumimoto, exploite la

(1) Voir à l'Annexe I les résultats d'exploitation de ces trois services.

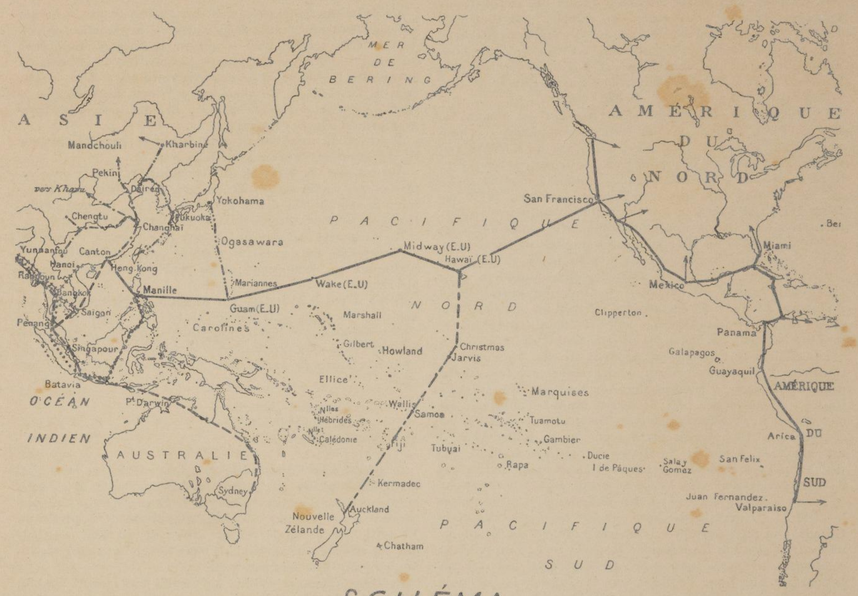

SCHÉMA
DES GRANDES LIAISONS AÉRIENNES DU PACIFIQUE

——— américaines
— — — " en projet
- - - - - britanniques
+++++ françaises
..... néerlandaises
—.—.— nippo-mandchoues
—.—.— chinoises

PERPUSTAKAAN NASIONAL R.I.
Tanggal : 20-6-2010
Nomor Induk : 481/PNRI-MUSEUM/10
BIB - ID : 0010-3504360
ITEM - ID : 0409111037
Asal : Museum Pusat

double artère, Dairen-Moukden et Antoung-Moukden, prolongée d'abord jusqu'à Hsinking, puis jusqu'à Kharbine et Tsitsihar, d'où deux embranchements vont l'un vers le Nord à Aihun, l'autre vers l'Ouest à Manchuli, à la frontière soviétique. D'autres embranchements sillonnent le territoire mandchou. Mais ce réseau n'est relié ni au réseau soviétique, encore peu développé en Sibérie, ni au réseau chinois. Il paraît cependant probable qu'un jour ou l'autre une liaison aura lieu à Pékin.

Quant à la liaison directe entre le Japon et la Chine, le Japon aurait proposé il y a quelque temps aux Chinois de les autoriser à exploiter une ligne avec le personnel et le matériel de leurs Compagnies nationales. Mais les Chinois se seraient méfiés, craignant d'être obligés un jour à la réciprocité.

Les Japonais ont d'ailleurs le désir de se raccorder avec les lignes d'Europe ; car dans leurs plans d'expansion aéronautique, on relève, outre le service vers Vladivostock et Petropavlovsk (futurs terrains soviétiques), des projets vers le Sud : Hong-Kong, Saïgon, Singapore, Batavia. Aux dernières nouvelles, des études auraient été effectuées en vue d'une ligne Formose-Manille-Saïgon-Bangkok ; mais la réalisation n'en aurait pas lieu avant 1937.

II

Si les Etats-Unis se sont tenus à l'écart des compétitions vers l'Europe, que nous venons de résumer, par contre ils assurent ou assureront sans doute seuls les services rattachant l'Amérique du Nord non seulement à l'Amérique du Sud, mais encore à l'Extrême-Orient et à l'Australie ; et cet immense réseau est dès maintenant aux mains d'un seul groupement, le *Panamerican Airways System*.

La Compagnie des *Panamerican Airways* est fondée en 1927 par Jean Trippe, aviateur et homme d'affaires ; la première ligne mise en exploitation a 145 km de Key-West en Floride à La Havane ; le premier vol sur trimoteur Ford avec le pilote Musick — le même qui a procédé à tous les essais sur le parcours San Francisco-Manille — a lieu le 19 octobre 1927. Cette ligne a tout de suite un immense succès ; car, ouverte au temps de la prohibition, elle conduit tous les altérés des Etats-Unis vers le paradis humide de La Havane. Mais Jean Trippe, en choisissant le nom même de sa firme « Panamerican Airways », a conçu des plans ambitieux pour s'assurer le contrôle de l'aviation en Amérique centrale et en Amérique du Sud, où des affaires allemandes (en Colombie et au Brésil) et françaises — celles de Bouilloux-Lafont — ne sont pas sans inquiéter les panaméricains des Etats-Unis.

Les affaires de l'*Aéropostale* tendent en effet à entourer le continent sud-américain d'un service aérien continu. Moins d'un mois après l'inauguration de la ligne Key-West-La Havane, en novembre 1927, le service Natal-Buenos-Ayres est ouvert ; en mars 1928, le parcours Toulouse-Buenos-Ayres est complet avec la traversée par bateau ; et en juillet 1929, il est prolongé jusqu'au Pacifique à Santiago-du-Chili. Ce dernier pays a accordé dès 1928 à l'Aéropostale un contrat de transport postal vers l'Europe et un autre contrat pour 50 % du courrier aérien à destination des pays situés entre le Chili et l'Amérique du Nord (inclus les Etats-Unis et le Canada) ; en même temps l'*Aéropostale* obtient du Venezuela un contrat pour le transport de la poste vers l'Europe et la concession de lignes intérieures. Le Venezuela doit être un jalon pour une ligne de Natal vers la Guyane, la Colombie et les Antilles, de même que le contrat avec le Chili pourra permettre la pénétration aérienne au Pérou, en Bolivie et en Equateur.

Ce réseau aérien à l'entour de l'Amérique du Sud se réalise rapidement, mais sous pavillon américain.

Jean Trippe fait, à partir de 1928, de nombreux voyages en Amérique au Sud. Avec l'aide de la diplomatie américaine qui, à la Conférence panaméricaine de La Havane en 1923, a appliqué ses efforts à la rédaction d'une Convention panaméricaine de navigation aérienne, destinée à faire échec à la Convention de Paris déjà ratifiée par certains Etats sud-américains, il obtient des autorisations et des contrats postaux. Sur la côte du Pacifique, il trouve l'appui de la *Grace Line*, la Compagnie de navigation qui assure la plus grosse partie du cabotage et des transports le long de la côte ; la Compagnie *Panamerican-Grace Airways* est constituée, avec les services de la Compagnie maritime comme agents. Et, en 1931, presque toutes les Compagnies locales sont sous le contrôle du *Panamerican Airways System* (2).

Sur la côte du Pacifique, ont seules résisté à cette absorption : des Compagnies nationales au Pérou et au Chili, et une Compagnie à capitaux allemands en Colombie, qui, après une affaire française abandonnée, assure les services entre la côte du Pacifique (Buenaventura) et la capitale Bogota, ainsi qu'entre la mer des Antilles (Baranquilla) et Bogota ; on s'élève en une journée à 3.000 m d'altitude au lieu des cinq à six jours nécessaires par les moyens les plus rapides.

Nous ne nous arrêterons pas davantage sur ces liaisons entre l'Amérique du Sud et l'Amérique du Nord qui, de Santiago-du-Chili à Brownsville (Texas) fonctionnent avec 99 % de régularité trois fois par semaine ; la seule liaison française qui ait été amorcée sur le Pacifique pendant quelque temps entre Santiago et Lima a aujourd'hui disparu ; et Santiago-du-Chili est le point extrême sur la côte du Pacifique des liaisons française — et aussi allemande depuis quelques mois — vers l'Europe.

L'activité des *Panamerican Airways* ne devait pas se borner au continent américain. Jean Trippe s'est en effet adjoint depuis 1929, comme chef conseiller technique, Lindbergh qui étudie seul divers projets de liaisons intercontinentales, auxquelles Trippe ne s'intéresse pas avant 1931. Mais, à cette époque, au cours de réunions entre Trippe, Lindbergh et le chef ingénieur de la Compagnie, Priester, un vaste programme est établi comprenant :

d'une part, une liaison vers l'Europe par l'Atlantique Nord, Labrador, Groënland et Islande ;

d'autre part, la traversée du Pacifique en zig-zag en s'appuyant sur certaines îles, Lindbergh ayant fortement déconseillé la voie de l'Alaska et des Aléoutiennes, souvent impraticable et toujours difficile à cause des brouillards.

La liaison Atlantique, qui intéresse le plus les *Panamerican Airways*, est cependant différée pour des raisons plus politiques que techniques ; et le problème du Pacifique est abordé.

Il n'y a pas d'hésitation sur le point d'aboutissement qui doit être la Chine, où depuis juillet 1929 a été fondée la *China National Aviation Corporation*, dont 45 % du capital est américain et a été entièrement versé, et le reste chinois mais n'a jamais été versé. Cette compagnie exploite trois services :

Changhaï-Chengtu
Changhaï-Pékin
Changhaï-Canton

Le premier est inauguré le 20 octobre 1929, sur la section Changhaï-Hankéou, parcourue quotidiennement ; et les deux autres sections Hankéou-Itchang et Itchang-Chengtu sont parcourues trois fois par semaine respectivement à partir du 1er avril 1931 et du 11 octobre 1933 ; depuis 1934, des vols ont été effectués de Chungking vers Kouei-Yang et Yunnanfou, une ou deux fois par semaine.

La ligne Changhaï-Pékin, qui devait passer par Nankin, Tsinan-Fou et Tien-Tsin n'a pas rendu ce qu'on en attendait ; et en 1934, un itinéraire le long de la côte a été adopté avec un service hebdomadaire régulier ; en mai 1935, grâce à la mise en service des Douglas, le trajet Changhaï-Pékin est effectué en huit heures, arrêts compris.

Quant à la ligne Changhaï-Canton, inaugurée en décembre

(2) Voir à l'Annexe II les résultats d'exploitation de la ligne Cristobal-Santiago-Montevideo.

1933, le trafic est arrêté dès le premier voyage par la destruction de l'hydravion Sikorsky, et le service ne reprend que dans le courant de 1934. Cette ligne qui suit la côte par Fou-Tchéou et Amoy est très fréquentée.

Les *Panamerican Airways* ont acquis, depuis 1933 ou 1934, tous les intérêts américains en cette Société, espérant avoir ainsi toute facilité pour aboutir en territoire chinois, de même qu'ils avaient en 1932 absorbé un certain nombre de petites entreprises en Alaska, pour le cas où une liaison Amérique-Asie par le Nord aurait été jugée préférable.

Le terminus étant fixé, l'itinéraire est arrêté par les Hawaï, Midway, Wake, Guam et Manille ; tous ces points sont possessions américaines, aucun problème international ne se pose.

Aux Hawaï, il y a une excellente base à Pearl Harbour, et même un service aérien prospère entre les îles. A Manille, qui est tête de ligne de deux Compagnies qui desservent l'archipel, il y a également une base, qui doit cependant être agrandie. Mais si Guam offre quelques ressources, Midway n'est qu'un atterrissage de câble, et Wake un atoll inhabité à 1.000 milles du plus proche voisin.

Ces trois îles passent sous le contrôle de la Marine américaine, qui autorise les *Panamerican Airways* à y installer des bases ; et l'année 1935 est employée à les construire. Plus de 2 millions de dollars y sont dépensés ; un bateau de 15.000 tonnes le « Northhaven » est envoyé de San Francisco avec 150 travailleurs et techniciens et 300 wagons de matériel pour aménager ces bases, que le premier hydravion prévu pour ce service, un Sikorsky, visite successivement dès leur achèvement au cours de voyages d'entraînement aller et retour depuis San Francisco.

Il ne faut pas oublier qu'en 1931-1932, au moment où cette ligne a été décidée, il n'existait pas d'appareil commercial susceptible d'une telle performance. Ce sont les dirigeants des *Panamerican Airways* qui ont fixé les caractéristiques nécessaires ; et deux constructeurs aéronautiques, Sikorsky et Glenn Martin, ont accepté de réaliser ces appareils. Les études et la construction ont duré deux ans. Enfin, en décembre 1934, le premier Sikorsky est sorti, et jusqu'en août 1935, a subi les épreuves exigées ; puis il a fait les voyages d'essai déjà indiqués.

Il avait fallu également mettre au point des méthodes de navigation, et former des équipages capables d'atteindre sûrement les escales perdues dans l'océan ; heureusement que pendant la construction des aéronefs la radio a fait de grands progrès ; et le radio-compas et le gyro-pilote facilitent aujourd'hui la réalisation du problème.

Enfin, le 11 octobre 1935, le premier des trois Glenn Martin, appareils de 25 tonnes qui vont assurer les traversées, est prêt.

Le 16 octobre, la législature des Philippines accorde une franchise de vingt-cinq ans pour la base établie dans la baie de Manille.

Le 21 octobre, le Postmaster général des Etats-Unis ouvre une soumission pour un service postal transpacifique ; les *Panamerican Airways* se présentent seuls et obtiennent la concession, à mettre en exploitation dans le délai d'un an.

Mais, un mois plus tard seulement, le 22 novembre, le *China Clipper* quitte la base de San Francisco avec 110.000 lettres et cinq jours plus tard, arrive à Manille, qui est le terminus actuel.

En attendant l'inauguration du service de passagers qui doit avoir lieu cette année, on construit de grands hôtels à Wake et à Midway ; le Northhaven a fait à cet effet un nouveau voyage en janvier avec 6.000 tonnes de matériel et 1.000.000 de litres d'essence.

Quant au terminus en Chine, les *Panamerican Airways* ont d'abord pensé à Canton ; mais le Gouvernement chinois n'a pas accordé l'autorisation nécessaire. Le Japon avait d'ailleurs élevé une protestation auprès de Nankin et le Gouvernement chinois, refusant tout atterrissage en territoire chinois sans réciprocité, avait proposé aux Américains une exploitation sino-américaine sur le parcours Manille-Chine.

Puis les *Panamerican Airways* ont pensé successivement à Hong-Kong et à Macao. Le Gouvernement britannique semble avoir d'abord refusé dans la crainte d'être obligé d'accorder aux Japonais le même droit qu'aux Américains ; et des travaux à Macao ont été envisagés. Mais aux dernières nouvelles, il semble que Hong-Kong ait été définitivement choisi, et deviendra la jonction entre le service transpacifique et le service d'Europe.

Sur cette grande artère transpacifique viendront se greffer :

— d'une part, une liaison néerlandaise de Soerabaya à Manille, par la côte Est de Bornéo, possession néerlandaise, où un certain nombre d'aérodromes sont dès maintenant aménagés ;

— d'autre part, une liaison japonaise du Japon à Guam, par les îles sous mandat japonais.

Cette ligne transpacifique n'a pas manqué d'éveiller au Japon quelques appréhensions ; sans doute les *Panamerican Airways* ne mettent en avant que leur désir de prendre part à la *race for the world trade*, en disputant aux autres Puissances le marché chinois où la place du commerce américain est un peu diminuée. Mais cette ligne a incontestablement aussi un intérêt politique et stratégique, comme ne peuvent manquer de le laisser croire le contrôle donné à la marine américaine des îles choisies comme bases, l'installation de puissantes stations radioélectriques et l'aménagement de ces bases au milieu même des îles sous mandat japonais et à une distance des côtes japonaises inférieure à celle de Pearl Harbour et de Manille.

L'Amirauté japonaise a fait entendre quelques protestations contre le passage à travers la zone des îles sous mandat ; mais ces protestations n'ont pas pris de forme officielle, car on ne peut dire qu'il s'agisse d'une zone sous mandat ; ce sont les îles seules qui sont sous mandat. Mais il semble que des précautions aient été prises aussi en ces îles ; et la Commission des mandats de la S.d.N. a demandé quelques précisions sur de grosses dépenses prévues pour l'installation de bases aéronautiques, présentées comme l'aboutissement d'une ligne commerciale reliant le Japon aux dites îles.

Tout en mettant au point ce service Californie-Chine, les *Panamerican Airways* ont jeté les bases d'une autre liaison transpacifique, à peu près Nord-Sud de San Francisco à Auckland en Nouvelle-Zélande par les Hawaï. Le Pacifique a déjà été traversé dans ce sens, en mai-juin 1928 sur un trimoteur Fokker piloté par Kingsford-Smith, mort depuis. En trois étapes, avec escales à Honolulu et aux Fidji, il a couvert en 83 heures 35, les 11913 kilomètres qui séparent San Francisco de Brisbane en Australie.

Sur ce parcours, les Américains empiètent sur les liaisons impériales britanniques, et tendent à se substituer aux Anglais pour relier les dominions du Pacifique : Australie, Nouvelle-Zélande et Canada. C'est en septembre 1935 que le représentant des *Panamerican Airways*, Harold Gatty, s'adresse directement au Gouvernement néo-zélandais et lui propose d'autoriser la Compagnie à installer un service se détachant à Honolulu de la ligne Californie-Chine ; aucune aide financière n'est demandée ; l'aménagement des bases sera faite par la Compagnie, qui désire seulement être garantie pendant dix ans contre toute mesure discriminatoire.

La proposition est tentante, et le Gouvernement néo-zélandais est prêt à accepter, quand Londres intervient, considérant que cela intéresse les communications de l'Empire, les *Imperial Airways* et que la question doit être traitée entre Londres et Washington. La réponse est différée ; Gatty menace d'abandonner le projet et quitte la Nouvelle-Zélande.

Peu après, le 16 octobre, le Bureau de l'Air Commerce à Washington annonce que trois îlots, Howland, Baker et Jarvis, situés à 500 et 1.500 milles au sud des Hawaï, ont été occupés depuis plusieurs mois par des sujets américains et que l'annexion de ces îles est proclamée ; ces îlots ont été découverts par des américains il y a cinquante ans, mais ils figurent dans le *British Colonial Year-Book* comme posses-

QP CARD 101 V3

sions britanniques. Un quatrième îlot, Christmas, voisin de Jarvis, aurait été également annexé par les Etats-Unis.

La discussion sur la proposition Gatty se poursuit ; le Gouvernement de Londres demande la réciprocité pour le cas où il voudrait établir une ligne entre l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Canada. Cette question est enfin réglée le 22 novembre 1935, le jour même de la réunion à Ottawa de la Conférence aérienne britannique pour les services nord-atlantiques. Le 23 novembre, le contrat est signé à Auckland, et la ligne pour passagers, fret et poste doit être inaugurée avant un an. La Compagnie doit assurer deux voyages par mois au moins et deux par semaine au plus. Enfin, si un service britannique désire utiliser un port américain dans le Pacifique ou sur la côte du Pacifique, et si cela est refusé par le Gouvernement des Etats-Unis, les *Panamerican Airways* pourront être empêchés de survoler la Nouvelle-Zélande.

A propos de cette dernière clause du contrat, certains journaux britanniques n'ont pas manqué de souligner que les avantages n'étaient pas égaux pour les Etats-Unis et le Gouvernement britannique ; il s'agit en effet d'un contrat avec une compagnie privée ; et l'accès au territoire américain ne peut être autorisé que par le *State Department* ainsi qu'il résulte du *U.S. Commerce Act* (l'entrée sur le territoire de toute ligne de transport étrangère, mer, terre ou air, dépend d'un accord réciproque avec le *State Department* ; et le Département d'Etat peut très bien ignorer l'accord conclu.

L'intérêt politique et stratégique de cette nouvelle ligne ne fait pas de doute.

En présence de ces réalisations et de ces projets, les Japonais ont jusqu'à présent peu fait ; plusieurs plans ont été publiés par le Ministère des Communications, à échéance d'ailleurs de plusieurs années.

Actuellement, en dehors du réseau nippo-mandchou, une ligne va de l'île de Kiuschu à Formose, une autre de Yokohama aux îles sous mandat.

Il est question de prolonger, comme nous l'avons dit, la ligne de Formose vers Bangkok, en passant — aux dernières nouvelles — par Manille et Saïgon ; ainsi serait évitée une escale à Singapore qui n'avait pas été sans émouvoir les Anglais.

Un autre projet consiste en une liaison Japon-Australie, par les îles sous mandat et la Nouvelle-Guinée.

CONCLUSION

Telle est la situation actuelle de la navigation aérienne dans le Pacifique. Le développement rapide et grandiose des liaisons réalisées et sur le point de l'être ne peut manquer d'avoir une influence profonde sur les problèmes généraux du Pacifique ; il ne paraît pas sans intérêt de résumer ici certaines de ces conséquences.

La liaison Chine-Europe n'appelle sans doute pas d'observation particulière, car la compétition entre les compagnies étrangères n'est qu'un aspect de la concurrence commerciale et des luttes d'influence en Chine.

Par contre, les liaisons transpacifiques méritent plus d'attention.

1. En lançant ces deux grandes lignes Est-Ouest et Nord-Sud, les *Panamerican Airways*, étroitement soutenus et aidés par le Gouvernement américain, s'adjugent une prépondérance aérienne incontestable dans le Pacifique — du point de vue commercial.

2. En facilitant l'établissement des bases, le Gouvernement des Etats-Unis, et plus particulièrement le Département de la Marine, améliore la situation stratégique américaine vis-à-vis du Japon. Ces bases commerciales deviennent autant de bases navales et aériennes avancées ; et l'on voit, au début de cette année 1936, détacher à l'île Midway quarante-huit hydravions de reconnaissance venant d'Hawaï, où ils seront remplacés par vingt-quatre hydravions à grand rayon d'action. A Pearl Harbour, aux Hawaï, il a été prévu en 1935 plus d'un million de dollars pour l'aménagement de nouveaux quartiers pour l'aviation navale ; à Manille, où il a été très peu dépensé pour l'aviation jusqu'en 1933, des crédits très importants ont été accordés en 1935 tant pour l'installation de l'aéroport que pour l'aviation militaire, dont l'organisation est confiée à l'aviation américaine. D'autres Etats ayant des intérêts dans le Pacifique ont d'ailleurs pris diverses mesures pour renforcer leur situation aérienne ; sans parler de l'aviation britannique à Singapore, on peut noter que la liaison commerciale néerlandaise Soerabaja-Manille par la côte Est de Bornéo, s'accompagne de l'installation d'unités d'aviation pour la défense éventuelle des exploitations pétrolifères.

3. Par l'achèvement de la ligne Etats-Unis-Chine, les Etats-Unis renforcent en Chine leur situation politique et aussi commerciale, et manifestent une fois de plus leur désir d'y maintenir la « porte ouverte » et d'éviter une mainmise du Japon sur le marché chinois.

4. La ligne projetée vers la Nouvelle-Zélande contribue à attirer, consciemment ou inconsciemment, dans l'orbite des Etats-Unis les dominions britanniques du Pacifique, aussi bien Canada (qui n'a pas encore de liaison transcontinentale) qu'Australie et Nouvelle-Zélande. N'oublions pas qu'après la réalisation de la ligne transpacifique, la Nouvelle-Zélande sera à trois jours des Etats-Unis et à huit jours de Londres, et que les communications avec Londres seront plus courtes par l'Amérique que par les *Imperial Airways* lorsque fonctionnera le service de l'Atlantique Nord.

Enfin, indépendamment de ces répercussions directes sur les problèmes du Pacifique, les liaisons étudiées ici entre l'Amérique et la Chine et entre la Chine et l'Europe, montrent les progrès réalisés dans la voie d'une liaison aérienne continue autour du Monde. Quand la ligne Nord-Atlantique sera en service, le tour complet du Globe en avion commercial pourra se faire en dix-sept jours au début, puis sans doute en dix ou onze jours après généralisation des vols de nuit. On peut ainsi apprécier tout le chemin parcouru depuis le temps où Magellan mettait 1.083 jours à accomplir — pour la première fois — le tour du Monde.

ANNEXE I

TABLEAU COMPARATIF DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION DES DIVERSES COMPAGNIES SUR LES LIGNES EUROPE-EXTRÊME-ORIENT

(d'après les statistiques publiées par la C. I. N. A.)

Années	Lignes	Parcours	Longueur (Km)	Km parcourus	Passagers	Poste (Kg)	Fret (tonnes)	Passagers-kilomètres	Poste-kilom.	Fret-kilom.
1928	Ligne française (études)	Marseille-Beyrouth	3.254	48.078	—	—	—	—	—	—
1929	Ligne française (à partir 1er fév.)	Marseille-Beyrouth	3.254	227.469	—	337	—	—	948	—
»	Ligne britannique (à partir 1er juin)	Londres-Egypte-Inde	7.633	656.790	1.252	46.020	13,5	1.612.210	182.192	48.866
1930	Lignes françaises	Marseille-Beyrouth-Bagdad	4.099	420.907	198	2.786	3,16	235.058	8.188	5.041
		Bangkok-Saïgon (à partir 1er octobre)	830	19.920	—	252	4	—	—	—
»	Ligne britannique	Londres-Cologne-Athènes-Alexandrie-Karatchi	7.633	837.800	711	49.718	21,2	1.449.220	264.328	64.061
»	Ligne néerlandaise	Amsterdam-Batavia (à partir 25 sept.)	11.102	182.938	—	2.836	0,15	—	39.905	2.037
1931	Ligne française	Marseille-Saïgon (à partir du 10 avril Bagdad-Bangkok)	12.289	906.290	235	11.426	8,327	354.778	47.176	17.306
»	Lignes britanniques	Londres-Egypte (Bâle-Gênes-Naples)	3.886	379.000	—	—	—	1.379.000	133.900	47.600
		Egypte-Indes	4.042	523.000	—	—	—	852.000	167.400	35.100
»	Ligne néerlandaise	Amsterdam-Batavia	14.350	892.720	45	17.935	3	271.092	211.397	26.321
1932	Ligne française	Marseille-Saïgon	12.289	1.221.569	597	11.576	8,220	1.366.176	90.977	32.068
		Voyages d'études en Extrême-Orient	—	—	1	296	0,077	1.350	400	194
»	Lignes britanniques	Londres-Egypte	3.886	361.000	—	—	—	3.437.000	148.300	85.300
		Egypte-Indes	4.042	464.500	—	—	—	2.039.010	162.200	40.700
»	Ligne néerlandaise	Amsterdam-Batavia	14.350	1.540.216	448	35.133	9,6	1.615.027	379.058	56.443
1933	Ligne française	Marseille-Saïgon	12.289	1.373.100	1.028	16.700	11,710	2.934.200	141.999	49.046
		Voyages d'études en Extrême-Orient	—	—	16	369	0,078	19.050	497	72
»	Lignes britanniques	Londres-Egypte	3.886	348.200	—	—	—	4.255.000	195.400	95.500
		Egypte-Inde-Singapour	13.578	585.300	—	—	—	2.511.000	251.100	66.900
»	Ligne néerlandaise	Amsterdam-Batavia	14.350	1.521.028	784	45.531	14,5	3.537.560	484.811	70.560
1934	Ligne française	Marseille-Saïgon	12.289	1.376.173	989	17.369	11,39	2.737.017	148.733	53.035
»	Lignes britanniques	Londres-Egypte	3.886	355.300	—	—	—	5.176.000	308.800	125.700
		Egypte-Inde-Singapour	13.578	1.080.300	—	—	—	4.654.000	449.400	103.600
»	Ligne néerlandaise	Amsterdam-Batavia	14.350	1.475.770	878	49.854	18	4.368.651	499.933	75.566
1935	Lignes françaises	Marseille-Beyrouth-Bagdad-Saïgon	12.289	1.552.543	1.042	16.312	20,225	2.743.250	140.270	77.706
		Bangkok-Hanoï (à partir 1er fév. 1935)	1.205							
»	Lignes britanniques	(Statistiques non encore publiées)								
»	Ligne néerlandaise									

ANNEXE II

RÉSULTATS D'EXPLOITATION DE LA LIGNE DES PANAMERICAN-GRACE AIRWAYS

Années	Parcours	Milles parcourus	Passagers	Passagers-milles	Messageries (livres)	Poste (1)
1930	Cristobal à Montevideo par Santiago du Chili	331.400	3.799	—	5.196	—
1931	»	1.021.132	4.545	1.797.662	1.052	—
1932	»	1.143.182	7.933	—	38.532	—
1933	»	1.160.128	10.234	1.508.720	102.403	—
1934	»	1.416.829	18.075	6.362.255	206.161	—
1935	»	(non encore publiés)				

(1) Les renseignements pour le transport de la poste ne sont pas ventilés séparément.

ANNEXE III

RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES CONCERNANT CERTAINS PAYS

Pays	Années	Longueur du réseau	Kilomètres parcourus	Passagers	Poste	Fret	Passagers-kilomètres	Poste-kilom.	Fret-kilom.	Observations
Alaska	1933	—	35.400	533	—	—	63.100	—	—	
Australie	1931	12.262	1.626.499	11.023	16.236	203,8	—	—	—	
	1932	9.892	1.380.119	12.087	14.693	205	5.294.140	—	—	
	1933	11.957	1.629.589	8.803	17.784	41	6.786.742	—	—	
	1934	27.000	2.250.000	13.320	18.400	63	6.200.000	—	—	(Y compris les Qantas Imperial Airways de Singapour à Brisbane)
Chili	1933	1.833	507.187	6.195	4.216	23	—	—	—	
Chine (total)	1932	—	905.800	3.523	62.100	—	—	—	—	
Chine (Eurasia)	1934	—	603.282	1.476	6.461	53,3	—	—	—	
	1935	3.950	744.735	2.951	10.482	85,8	—	—	—	
Etats-Unis d'Amérique	1933	—	48.771.553 (milles)	493.141	—	1.510.215 (livres)	173.492.119 (pass.-milles)	—	—	
	1934	45.200	42.075.315 (milles)	461.743	—	2.133.191 (livres)	187.858.629 (pass.-milles)	—	—	
	1935	44.934	55.380.353 (milles)	746.946	—	3.822.397 (livres)	313.905.508 (pass.-milles)	—	—	
Hawaï	1933	—	303.500	7.139	16.600	—	1.507.500	—	—	
Indes néerlandaises (K. N. I. L. M.)	1929	1.765	421.550	11.243	2.205	62	1.945.195	937	11.176	
	1930	4.253	757.824	13.894	9.534	118	3.694.161	6.621	31.409	
	1931	4.983	895.502	13.430	18.815	93	3.990.227	19.768	30.538	
	1932	4.388	855.395	10.096	19.459	65,9	3.252.117	18.767	21.604	
	1933	4.038	875.535	9.956	22.566	69,1	3.343.368	19.401	23.386	
	1934	4.038	911.222	10.757	25.875	74,4	3.259.954	20.233	26.284	
	1935	5.128	929.864	9.821	22.831	69,5	3.196.297	18.782	25.276	
Japon	1932	—	1.962.000	7.657	67.100	—	—	—	—	

(Pour les autres pays, il n'existe pas de statistique régulière)

Imp. G. Thone, Liège (Belgique).

PERPUSTAKAAN NASIONAL RI.

