

USINE ÉTATIQUE D'AVIATION INACHEVÉE de Tong (Sontay)(1938-1940) Bréguet, conseiller technique

Documents coloniaux
UNE USINE D'AVIATION EN INDOCHINE
(*Les Annales coloniales*, propriété de [Jean de Beaumont](#), 10 octobre 1938, p. 2)

M. Jean de Beaumont, préoccupé par les moyens de défense dont disposerait l'Indochine, a suggéré au ministre des Colonies, par la lettre suivante, la création d'une usine de construction d'avions en Indochine, tout comme l'Angleterre en a créé au Canada :

Monsieur le Ministre des Colonies, Paris.

Monsieur le Ministre,

Faisant suite à l'entretien que j'ai eu récemment avec vous, je crois devoir vous préciser ma pensée relativement à l'intérêt majeur qu'il y aurait à créer en Indochine une usine d'aviation. L'idée maîtresse, dont vous vous êtes fait le protagoniste, de la mise en état de défense des colonies par leurs propres moyens, a recueilli l'adhésion unanime de tout l'Empire français.

Or, le projet que je suggère de faire construire des avions en Indochine n'est qu'un corollaire du principe salutaire que vous avez posé.

Il est, en effet, évident qu'une aviation forte et bien entraînée est la meilleure garantie de sécurité d'un pays et il n'est point contestable non plus que, pour obvier aux graves mécomptes qui peuvent résulter, en cas de guerre, pour une colonie, des distances qui la séparent de la métropole et des dangers dont seraient semées les routes, par mer ou dans les airs, la meilleure solution est de s'organiser de façon que les colonies soient tributaires le moins possible de la métropole.

Aussi bien, la création d'une usine d'aviation en Indochine apparaît comme une nécessité.

Elle sera, d'ailleurs, grandement facilitée par les ressources locales, charbons, lubrifiants, bois, toiles, etc. En ce qui concerne la main-d'œuvre, en particulier, la colonie possède des éléments nombreux et précieux qu'il serait imprudent de négliger ou de mésestimer.

Grâce aux écoles professionnelles que nous possédons en Indochine, grâce aussi à l'habileté manuelle justement renommée des indigènes, on arriverait rapidement à constituer, avec l'aide de spécialistes venus de France toute la main-d'œuvre spécialisée nécessaire.

Ce serait l'œuvre de deux ou trois années de patiente préparation. C'est avec enthousiasme que la réalisation d'une telle entreprise, nationale par essence, serait accueillie dans la colonie.

Les populations indigènes y verraient à juste titre un témoignage à la fois de l'intérêt et de l'affectueuse confiance que la France professe à l'égard de l'Indochine dont les sentiments d'attachement à la mère-patrie ne sont plus à démontrer.

Sincèrement convaincu des immenses avantages qu'offrirait cette création qui ferait date dans l'histoire coloniale de la France, je vous serais reconnaissant, si vous approuvez ma suggestion, de vouloir bien la soumettre aux ministres de la Guerre et de l'Air, en lui accordant l'appui de votre haute autorité.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

J. de BEAUMONT.

Il faut organiser la défense impériale
par F. Soulier-Valbert
(*Les Annales coloniales*, 24 octobre 1938, p. 1)

Depuis quelques jours, le général Bühner est installé rue Oudinot [au ministère des colonies], avec un commencement d'état-major. Le colonel Cornet, qui a, comme lui, servi en Indochine et en A. O. F., ces deux pôles de la défense impériale, est le bras droit du général. Dans quelques mois, cet état-major ne se bornera plus à des représentants des troupes de terre. La marine et l'aviation, sans lesquelles aucune protection n'est possible, surtout lorsqu'il s'agit d'un Empire aussi étendu que le nôtre, feront partie du prochain état-major. Il faut briser, une fois pour toutes, ces cloisons éternelles qui nous ont fait tant de mal et faire entrer dans la pratique une coordination qui s'impose.

À la lumière des derniers événements et en face d'un Empire allemand de 80 millions d'habitants, c'est l'Empire français qui entrera demain en jeu.

Cette carte impériale est la seule solution d'un redressement possible.

Mais avant tout, développons au maximum les ressources économiques de notre Empire.

L'industrialisation sur place est une nécessité absolue, en raison des besoins de la défense nationale impériale.

Au lieu d'accumuler des stocks, fabriquons sur place et assurons, avec une flotte de haute mer, la liberté de nos communications, la protection de nos convois.

Il faut aussi des moyens aériens puissants et, par conséquent, des usines d'aviation sur place, en Indochine comme en A.O F.

M. J. de Beaumont avait grandement raison de le demander, l'autre jour, pour la Cochinchine.

Il faut surtout des hommes, tous les hommes qu'on pourra enrôler ou utiliser. Mais plus d'armée noire ou jaune : une armée impériale tout court avec des cadres métropolitains ou indigènes. Dans ce regroupement de nos forces, les indigènes sont appelés à jouer, d'après leur seul mérite, un rôle prépondérant. Rien ne les empêche plus d'accéder désormais à toutes nos écoles militaires ni de devenir officiers pourvu qu'ils servent dans des troupes de leur race. En Indochine, il existe un vrai respect du métier militaire, et les candidats ne manqueront pas.

.....

LE POINT DE VUE DE L'INDIGÈNE
La Paix par l'Empire
par André-Marie TAO-KIM-HAI
(*Les Annales coloniales*, 14 novembre 1938, p. 3)

.....
II. — Industrialisation de l'Empire

Il est question aussi de remettre la France au travail et d'assouplir la semaine de quarante heures. Sans tenir compte de l'opposition qui se dessine contre « toute atteinte aux lois sociales et aux conquêtes de la classe ouvrière », se demande-t-on ce qu'on peut produire et à qui l'on pourra vendre ? Les pays totalitaires s'enrichissent à produire à outrance pour eux-mêmes. C'est qu'ils n'ont pas à tenir grand compte de la rentabilité de leurs entreprises et du commerce d'exportation. En France, on ne peut produire que si l'on est assuré de vendre.

Or les débouchés se raréfient de plus en plus.

Reste à produire pour la défense nationale. Ici encore, on recule devant le coût de la production : salaires et investissements de fonds pour mettre sur pied les usines nécessaires.

Ne serait-il pas plus simple de faire appel à l'Empire colonial français ? M. Jean de Beaumont, député de la Cochinchine, a montré la possibilité de créer des usines d'aviation en Indochine, où toutes les conditions utiles sont réunies : bon marché et habileté de la main-d'œuvre, matières premières, etc.

Tant pour la défense nationale que du point de vue de la force économique, l'Empire peut beaucoup : il peut fabriquer des armes et il peut acquérir des richesses en vue de soutenir une guerre. Mais il ne suffit pas de parler de sa main-d'œuvre nombreuse et sobre et de faire état de ses 12 millions de kilomètres carrés de territoires. Il faut oser doter l'Empire d'une industrie de guerre et des industries pour ses propres besoins, compte tenu des intérêts légitimes des industriels métropolitains.

.....

Fabrique d'avions en Indochine (?)
(*Chantecler*, bi-hebdo de Hanoï, 25 décembre 1938, p. 4)

Paris, 17 décembre. — M. Mandel, ministre des colonies, a décidé d'installer en Indochine une usine de construction d'aéroplanes, pouvant fabriquer 150 avions et 400 moteurs par an. L'installation devrait être faite en un an. (D'après le journal *Aux Écoutes*, lequel est généralement très bien informé). Nous en reparlerons.

Air et Empire
(*Les Annales coloniales*, 10 janvier 1939, p. 2)

Il est devenu banal de souligner la nécessité vitale pour la France d'une aviation puissante. Mais il est bon d'insister sur le fait que cette aviation doit intéresser non seulement la métropole, mais encore ses colonies.

Que deviendraient en cas de conflit, par exemple, une Afrique du Nord ou une Indochine sans capacité de défense ou de réaction dans l'Air ? Une base telle que Dakar, sans avion, ne courrait-elle point les plus grands dangers du fait du passage dans ses eaux d'un porte-avions à grand rayon d'action tel que celui que vient de lancer le Reich ?

Certes, un tel effort peut sembler gigantesque, surtout au rythme actuel de nos usines.

Aussi bien ne s'agit-il pas nécessairement de construire tout en France. Qu'attendons-nous pour créer en Afrique du Nord et en Indochine, des usines d'aviation répondant aux besoins locaux et capables par surcroît, travaillant à l'abri des menaces européennes, d'apporter en cas de conflit un sérieux appoint aux fabrications métropolitaines ?

L'aviation pour l'Empire

Des avions bolides, dans tous les ciels de notre empire, réclame Arès dans *Le Journal-Écho de Paris*. Mais il nous faut pour cela des moteurs et des compresseurs :

Mais aussi, sachons élargir notre horizon. Puisqu'on menace notre Empire, nous avons tout intérêt à porter la lutte sur ce domaine immense de cent dix millions d'âmes. Comprenons qu'il ne suffit pas de couvrir le Sud-Tunisien d'une ligne Maginot, si nous ne maîtrisons pas la Méditerranée ; sur cette mer étroite où la marine est en péril, l'aviation sera l'atout majeur et le plus rapide décidera.

L'avion naval était péniblement absent du Salon, sinon en productions qu'il eut mieux valu ne pu exhiber... Une émouvante carte que publie le général Tilho montre quel danger ferait courir à l'axe franco-anglais l'installation d'avions allemands au Cameroun. Pour la garde d'un Empire moderne, l'aviation est la pièce maîtresse, comme elle doit être, dans le domaine marchand, la grande fédératrice et la grande défricheuse de prospérité.

Soyons un Empire aérien ; et là, voyons grand, car l'Empire paiera dix fois cette assurance devenue productive.

L'aviation nouvelle pose les problèmes majeurs de notre existence nationale. Mais elle peut les résoudre : à condition que, *par elle*, nous retrouvions notre grandeur. Voilà ce qu'elle affirmait au Salon, à trop de Français qui ont des yeux pour ne point voir et des oreilles pour ne point entendre.

Une aviation d'Empire

La Vigie marocaine *insiste en faveur de la réalisation d'une aviation d'Empire et suggère même l'adoption d'un type mixte de service, à la fois commercial et militaire* :

L'Afrique, avec ses vastes étendues, l'éloignement de ses centres, la difficulté de ses communications, le coût élevé d'un entretien de réseaux routiers, n'est-elle pas le continent le plus désigné pour les services aériens ? N'est-elle pas déjà disputée par une concurrence internationale très ardente où nous avons grand-peine à garder notre avance ? N'est-ce pas là qu'une grande partie de nos avions pourrait s'user utilement, productivement, au lieu d'attendre leur déclassement ou leur rouille mortelle dans l'inactivité ? Le pays soutiendrait-il longtemps la formule exclusive d'une aviation à fabriquer pour n'avoir pas à s'en servir ?

Nous entendons bien qu'un avion d'armes n'est pas fait pour transporter économiquement du courrier ou des passagers de luxe. Mais en dehors des oppositions extrêmes, n'y a-t-il pas de nombreux points où les deux aviations peuvent s'épauler, dans la fabrication, dans l'entraînement, dans le service public ? Cette interpénétration existe sur terre et sur mer. Faut-il l'exclure dans l'air ?

L'empire, par son étendue, a une grande capacité d'absorption aussi bien en services d'aviation qu'en services maritimes. Si l'on y joint des débouchés étrangers qu'une industrie aéronautique reconstituée devrait mériter, l'on trouverait ainsi, sur le terrain financier, budgétaire, une contrepartie, un volant aux programmes exclusivement et formidablement onéreux de l'aviation militaire.

La défense de l'air indochinois

La Patrie annamite prend acte du surarmement auquel s'astreignent les voisins immédiats de l'Indochine. Que ferait celle-ci en cas de conflit, réduite à quelques escadrilles d'avions et une dizaine de canons antiaériens modèle 1918 ?

Ainsi donc, le développement de la force aérienne indochinoise se présente aujourd'hui à tous les esprits clairvoyants comme une question vitale.

Soyons sûrs que l'angoisse disparaîtra pour faire place à une quiétude nouvelle dans le public le jour où celui-ci aura acquis la conviction nette que tout le possible a été fait par le Gouvernement en matière de défense antiaérienne. Par contre, les événements

de ces mois derniers ont montré que l'imperfection dans l'organisation défensive pourrait créer au gouvernement, au moment décisif, des difficultés qui ne seraient pas exclusivement d'ordre militaire.

Nous n'avons pas la prétention de vouloir pour l'Indochine une force aérienne égale à celle du plus grandes nations d'Europe et d'Amérique. Mais du moment qu'à côté de nous, le Siam se donne le luxe d'avoir quelque trois cents avions, nous posons simplement la question de savoir si l'Indochine a fait jusqu'ici tout ce qu'il fallait et tout ce qu'elle pouvait.

Installons nos fabrications outre-mer !

Il nous faut dès maintenant songer à la défense de notre Afrique, écrit Le Tell. Mais alors qu'attendons-nous pour y créer les industries de guerre nécessaires, utiles tout en même temps à la métropole et à ses possessions :

Il ne suffit pas d'avoir à Dakar et à Alger, à Tunis et à Tombouctou des régiments, des chars et des canons, il est nécessaire que ces provinces de l'Empire puissent à chaque instant assurer leur propre défense et le ravitaillement de leurs armées ; et voilà un champ d'action tout trouvé pour des colonies impériales ; il faudra construire des usines sur les bords du Niger, comme sur les contreforts de l'Atlas ; nous devons posséder là des fabrications de chars, d'avions, de canons et de munitions, qui, tout en stimulant l'activité de ces régions, garantiront leur sécurité contre n'importe quel agresseur, et si, demain, la vieille Métropole était attaquée, c'est là qu'elle devrait trouver les ultimes ressources susceptibles de lui ramener la victoire.

Aurons-nous cette audace ?

En douter serait douter du génie même de la race que nous nous plaignons à évoquer tout à l'heure.

Demain, quand nous nous serons remis au travail, quand nous aurons renforcé notre bouclier occidental, c'est vers l'Empire qu'il faudra tourner nos regards et porter nos efforts.

Si nous reparlions un peu de l'industrialisation

par C.-L. ACHARD

(*Chantecler*, 19 janvier 1939, p. 1 et 2)

.....
Ainsi lisions-nous ces jours-ci dans le plus austère de nos journaux quotidiens [indochinois] cette appréciation, assez fantaisiste, elle aussi :

« Sans anticiper sur les formidables possibilités de secours qu'est en droit d'escompter, en cas de conflit, la mère-patrie dans un temps plus ou moins prochain, envisageons d'abord la réalisation de la *self defence* coloniale et, pour ce qui nous concerne, de l'Indochine. »

« Dans dix-huit mois, nous fabriqueront, paraît-il, tous les avions dont nous aurons besoin et nous n'aurons plus honte de regarder dans le ciel indochinois des vieux « coucous » s'y promener à 250 km. à l'heure, alors que la moyenne des vitesses militaires dépasse les 500 !

« Mais cet effort, aussi intéressant qu'il soit, puisqu'il résout le plus délicat des multiples problèmes de la Défense locale, est insuffisant. Cette dernière se révèle aussi complexe, toute proportions gardées, que celle de la Métropole : l'Indochine doit avoir son Creusot, son Saint-Étienne, son Bourget, son Châtellerault. Il est temps, si nous voulons sauvegarder nos droits dans ce pays, qu'on y construise des usines de guerre. »

« Vous n'y pensez pas, c'est impossible, clameront certains. Il y a bien d'autres choses à faire et puis, cela va gonfler le budget. »

C'est avec le sourire que nous avouons à cet ardent confrère que nous comptons parmi ces « certains » qui clament : — C'est impossible.

Il est plus facile d'écrire de telles fantaisies que d'aborder pratiquement et scientifiquement ce grave problème, que nous étudions, pour notre part, depuis de longues années, avec le secours de 53 années d'expérience des choses de la colonie.

Le projet de M. de Beaumont (de création d'une usine de construction d'avions) est beaucoup plus solide couché sur le papier, que pour tenir debout.

On est simplement effrayé, à l'analyse du projet, de la multiplicité des industries qui doivent concourir à la construction des cellules d'avion et des moteurs, par une main-d'œuvre spécialisée que nous n'avons pas et qu'on ne peut pas créer, même en deux ans.

La conclusion est que, pour les neuf dixièmes des matières entrant dans cette construction, on demeurerait tributaire de ces industries de la Métropole ; parce que l'Indochine ne possède aucun des moyens dont disposent ces industries, et qu'on ne peut tout de même pas penser sérieusement à créer ces dernières en Indochine, où les chances d'écoulement seraient nulles.

Alors, si nous devons tout (ou peu près) faire venir de la métropole, autant lui commander nos avions en pièces détachées, ou nous les envoyer par la voie du ciel avec le personnel technique *ad hoc*.

Pour ne pas alourdir la discussion, nous passons outre les difficultés inhérentes aux travaux faits sous ce climat, qui a déjà réservé de cruelles désillusions à ceux qui ont tenté jadis de créer des industries chimiques à la colonie.

Nous en savons quelque chose personnellement, ayant fait des essais en 1910-1911, ce dont tous les anciens se souviennent ; puis encore en 1915-1918.

On ne ferait que de l'à-peu-près.

Et, en matière d'aviation, il ne faut pas jouer de ce jeu-là. C'est la vie de nos aviateurs qui est en cause.

Pour ce qui est de créer ici un Creusot, un Saint-Étienne, un Bourget, un Châtellerault, c'est de l'anticipation tout simplement, à la manière du génial Jules Verne, ou de Wells, et cela ne sera jamais autre chose. Que ferait-on de telles usines une fois que le modeste armement nécessaire à l'Indochine serait obtenu ? Et créer de telles usines, pour ce seul modeste armement !!!

N'est-ce pas pure folie ?

Vous n'irez pas jusqu'à prétendre pouvoir fournir les pays voisins. Non ?

Sur ce point vous seriez, au moins d'un siècle en retard sur le Japon.

Allons ! assez de rêves.

Il y a lieu d'industrialiser l'Indochine, dans le cadre de certaines réalisations d'ordre pratique, sans enfler des possibilités qui demeurent et demeureront longtemps restreintes.

Mais laissons le Creusot, le Bourget et Châtellerault où ils sont.

Un régime d'autarcie limitée, ayant pour base les produits du sol, de nos forêts et de notre sous-sol est seul à envisager ; et encore faudra-t-il user de beaucoup de prudence ¹.

À propos du projet de construction d'avions en Indochine
(*Chantecler*, 26 janvier 1939, p. 1)

¹ Pour ceux que la chose pourrait intéresser, voir nos articles : *Indochine fara da sè*.

Le « Cri de Paris » a adressé à diverses personnalités du monde politique un questionnaire visant la question de l'aviation en France. Voici la réponse d'un aviateur célèbre devenu un parlementaire. Elle vient à l'appui de ce que nous avons écrit dans notre premier article du n° 604 du 19 janvier, sur les difficultés considérables, d'ordre technique, qui s'opposent à la réalisation du projet de M. de Beaumont, concernant la création, en Indochine, d'une usine de construction d'avions ; toute question financière étant, de prime abord, réservée. N.D.L.R.

Comment trouver pour les usines d'aviation :

- A) la main-d'œuvre qualifiée absolument nécessaire ?
- B) l'outillage indispensable

J'ai répondu en partie à cette question, en donnant mon avis sur les possibilités de production.

Je pense qu'il sera possible de trouver le personnel d'appoint nécessaire en confiant les sous-commandes à des industries non entièrement exploitées.

Cependant, si on ne les trouvait pas, deux mesures s'imposeraient :

a) Pour l'avenir, instruire est, en effet, très long, faire des centres de rééducation pour les hommes faits et d'apprentissage pour les jeunes gens ;

b) Pour l'immédiat, en attendant que les mesures précédentes portent leurs fruits, faire ce que la commission de l'aéronautique de la Chambre demande depuis plus de deux ans. à savoir : ne pas faire uniquement de la construction métallique, utiliser, comme les Italiens. le bois ou ses succédanés et la toile, afin de pouvoir faire appel à plusieurs réservoirs de main-d'œuvre.

Cette dernière mesure est, pour le Département de l'Air, un devoir national, car la Guerre et la Marine ne pouvant utiliser que du métal, tout métallurgiste remis à la disposition de ces derniers ministères représente des obus, des tanks, etc., en plus.

Sur ce plan particulier, ce sera un gain pour lui-même. car, sur 100 heures de travail, un avion comporte obligatoirement 70 heures de métallurgiste (moteur, train d'atterrissage, armement, etc.), et ainsi, sans tenir compte du gain de temps (un entoilage d'aile est cinq fois plus vite fait qu'un entôlage), ce qu'il économisera d'un côté par l'emploi du bois et de la toile, il pourra la reporter pour faire notamment des moteurs dont nous n'avons jamais assez.

Faire appel à d'autres corps de métiers que celui des métallurgistes est une nécessité au point de vue des effectifs de main-d'œuvre, mais c'est également un avantage au point de vue outillage.

Il est à craindre, qu'en cas de mobilisation, tout le potentiel, machines-outils métallurgiques soit insuffisant pour faire face à tous les besoins de la Guerre, de la Marine, de l'Air, des Chemins de fer, de la Meunerie, etc.

Au contraire, en cas de guerre, les machines à bois, dont on trouve des exemplaires dans tous les villages de France, seront disponibles, pourrait être réquisitionnées et, équipés ainsi, de nombreux sous-traitants débiteront, sans qu'ils puissent être soumis à un bombardement efficace, parce que trop dispersés, tout ce qu'il nous faudra.

Je sais que cette idée n'est pas très orthodoxe et s'éloigne considérablement de celle qui consiste à faire en très grandes séries, qui toutes les ailes, qui tous les fuselages, je sais que cela exigera de nombreuses liasses de dessins et ainsi un gros effort de nos ingénieurs, je sais également que l'interchangeabilité entre les éléments sera difficile, mais je sais également que nous ne sommes pas à l'abri des bombardements comme en Amérique et que, si l'interchangeabilité est une chose à laquelle on a le devoir de s'attacher quand le matériel peut être réparé, elle devient tout à fait secondaire quand les appareils durent 30 à 40 heures, comme l'a prouvé la guerre 1914-1918.

Une usine d'avions sera construite en Indochine
(*Le Journal des débats*, 1^{er} mars 1939)

M. Georges Mandel, ministre des colonies, vient de signer un contrat avec la Société Bréguet, pour le compte du gouvernement général de l'Indochine, en vue de la construction dans cette colonie d'une usine aéronautique. Une mission va partir prochainement là-bas.

Création d'une usine d'aviation
(*L'Information d'Indochine*, 4 mars 1939)

La Société des avions Bréguet déclare qu'elle n'intervient dans la question de la construction d'une usine d'aviation en Indochine que comme conseiller technique. Elle n'y engagera aucun capital. Cette usine sera construite par les soins de la Colonie.

Création en Indochine d'une fabrique d'avions militaires et de moteurs
(*Les Annales coloniales*, 7 mars 1939, p. 3)

M. Georges Mandel, ministre des colonies, vient de passer un contrat pour le compte du gouvernement général de l'Indochine, en vue d'ouvrir une usine d'aviation qui devra faire 150 avions militaires et 400 moteurs par an.

Les travaux de construction de l'usine commenceront incessamment.

Une usine d'aviation en Indochine
par C. A.
(*Les Annales coloniales*, 14 mars 1939)

M. Georges Mandel vient de prendre une décision qui sera hautement approuvée dans les milieux coloniaux.

Le ministre a la charge de la défense de l'Empire. Il entend mettre chaque province d'outre-mer en état d'assurer sa sécurité.

L'Indochine est surtout vulnérable par la voie des airs. Un débarquement par terre ne pourrait avoir lieu que dans le delta du Tonkin ou dans le delta de la Cochinchine ; sur la côte d'Annam, la montagne domine la mer et interdit à l'envahisseur toute tentative sérieuse. Or, une armée d'invasion tant soit peu importante ne tarderait pas à s'enliser dans les plaines inondées, des deltas.

Par contre, des raid aériens, venus de l'île d'Haïnan par exemple, risqueraient de causer de périlleux ravages dans notre grande colonie d'Asie. C'est pourquoi, non content d'en avoir considérablement accru les moyens de défense, M. Georges Mandel a voulu doter l'Indochine d'une aviation puissante, de bombardement et de chasse.

Dans ce but, il vient de décider la construction d'une usine d'avions en Indochine, qui devra fabriquer au minimum 150 cellules et 400 moteurs par an. Il a confié la charge de l'entreprise à l'un des plus grands constructeurs français travaillant pour la guerre et pour la marine, la maison Bréguet.

Selon les renseignements que nous avons pu recueillir, l'entreprise Bréguet d'Indochine constituerait une société à part, qui serait liée à la colonie car un contrat

d'association et de gestion; mais l'usine serait construite et outillée pour le compte du gouvernement général, qui en conserverait la propriété. Ce serait, en quelque sorte, la Société nationale d'aviation de l'Indochine.

Le choix par le ministre des Colonies, pour assurer la marche de l'entreprise, du grand savant et du grand industriel qu'est M. Louis Bréguet est un sûr garant de succès. Avec tous les coloniaux, et avec tous les Indochinois, nous nous réjouissons de l'heureuse initiative prise par M. Georges Mandel.

Gnome et Rhône à Hanoï
(*Chantecler*, 16 mars 1939, p. 4)

La presse annonce que M. Mandel a chargé la maison Gnome et Rhône d'installer au Tonkin une usine pouvant construire 150 avions et 400 moteurs par an. C'est bien, mais il reste à former des aviateurs annamites. Il faut aussi adapter la politique indigène à ce nouvel état de choses. Si l'Indochine arrive à sa majorité, qu'on le dise et qu'on le reconnaisse dans tous les domaines. La vraie défense de l'Indochine, ne l'oublions pas, c'est l'attachement des indigènes pour la France.

De son côté, M. Paul Bernard² a, l'autre jour, en Sorbonne, préconisé la construction et le financement par l'inflation d'une usine tonkinoise de produits azotés ; coût : 200 ou 300 mille francs. Gageons que la mise en état de défense de l'Indochine va être une belle occasion de faire leur beurre pour certains financiers... français et... coloniaux.

L'INDOCHINE a confiance dans son avenir
par Ernest OUTREY,
ancien député de la Cochinchine
gouverneur général honoraire des colonies
(*Les Annales coloniales*, 21 mars 1939, p. 1 et 3)

Sous l'énergique impulsion de M. G. MANDEL
l'Indochine, après avoir doublé son armée,
organisé sa défense passive,
sera bientôt capable de construire dans ses usines
cent cinquante avions par an et quatre cents moteurs

Sous l'énergique impulsion de M. Georges Mandel, d'énormes progrès viennent d'être réalisés pour la mise en état de défense de notre Fédération du Pacifique.

Souvenons-nous.

À l'appel de la France, lui demandant 330 millions de francs pour augmenter son potentiel de sécurité, l'Union indochinoise, dans l'enthousiasme, lui a apporté 440 millions. Toute la population avait compris en effet, ainsi que le déclarait il n'y a pas très longtemps le gouverneur général Brévié « qu'en présence des efforts réalisés par la plupart des nations pour accroître leur puissance militaire, notre pays, parce qu'il est résolument attaché à la paix, se devait et devait à l'Empire de maintenir sa puissance défensive à un niveau tel qu'il n'ait à redouter aucune agression. »

Le sort de la France, chacun le sait, ne se décidera plus seulement sur les champs de bataille d'Europe.

² Paul Bernard : dirigeant de la SFFC, auteur de [plaidoyers pour l'industrialisation de l'Indochine](#).

Aussi M. Georges Mandel veut-il que notre défense, pour être efficace, soit organisée sur tous les points de l'Empire. Homme d'une volonté implacable, à l'ardent patriotisme, l'ancien chef de cabinet de Georges Clemenceau entend faire vite. Obstacles, difficultés, tout doit être surmonté. Quand il s'agit de la Patrie, chacun doit travailler pour le bien commun. Les effectifs de l'armée indochinoise étaient notoirement insuffisants. Aussi, dès son arrivée rue Oudinot. M. Georges Mandel a-t-il fait savoir à l'Indochine son désir de les augmenter. Aussitôt notre Fédération du Pacifique, dans le plus grand enthousiasme, a donné 20.000 de ses enfants.

Mais ceci ne devait être qu'un début. N'oublions pas, en effet, que la défaite abyssine et celle des armées républicaines espagnoles, le recul des armées chinoises proviennent surtout d'un manque d'ailer. Or, si nous prenons une carte d'Indochine, nous voyons que presque toutes les villes sont concentrées dans les deltas ou bien encore s'élèvent de long des côtes. Là, elles ne bénéficient d'aucune protection.

M. Georges Mandel a voulu remédier à cet inconvénient. Aussi les batteries côtières et antiaériennes de Haïphong, de Doson, et de l'île de Cacha, situées à proximité de la riche région minière de Hongay, à l'entrée de la baie d'Along, ont-elles été augmentées en nombre. Elles se livrent actuellement à des exercices de tir, de mise au point et de réglage. Par ailleurs, il y a deux semaines, deux bombardiers lourds Farman de 16 tonnes sont venus s'ajouter à deux autres du même type amenés en Indochine l'année dernière par le général Pastier. Bientôt, j'en suis convaincu, des avions de chasse modernes iront renforcer nos escadrilles existantes.

Une usine de masques à gaz livrera sous peu à la population indochinoise son indispensable équipement.

Mais il fallait faire plus encore.

Supposons, en effet, qu'il y ait conflit La Métropole pourrait alors difficilement envoyer en Indochine les avions, canons et munitions qui lui seraient nécessaires. M. Georges Mandel le sait. Il a élaboré, en conséquence, un projet d'installation en Indochine d'usines de guerre devenues désormais indispensables. Et c'est avec un véritable sentiment de soulagement que la population de notre Fédération a appris qu'une usine d'aviation capable de sortir 150 avions et 400 moteurs par an allait enfin être construite.

Pour toutes ces réalisations, ceux qui s'intéressent au destin de l'Empire adressent à M. Georges Mandel l'hommage ému de leur gratitude.

Certes, l'Empire colonial français subit actuellement de rudes assauts.

Il y a quelques mois, les Italiens s'installaient à Majorque. Hier les Japonais débarquaient à Haïnan. En Méditerranée et en Extrême-Orient, ne nous le cachons pas, nos intérêts vitaux sont menacés. De notre vigilance dépend le sort de notre pays C'est pourquoi, fidèle disciple du Père la Victoire, notre ministre des Colonies veille et agit

La Défense de l'Indochine
par M. C.
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 26 mars 1939)

Depuis son arrivée au ministère des Colonies, M. Georges Mandel s'est attaché, entre autres besognes urgentes, à la première de toutes les nécessités : assurer la défense efficace de nos territoires d'outre-mer et, dans toutes les limites du possible, par leurs propres moyens.

.....
Un développement tout particulier va être donné à l'aviation. La pénurie de nos Colonies en appareils de toutes sortes était plus considérable encore que dans la métropole, il fallait y remédier au plus tôt. Aussi M. Mandel ne se contenta-t-il pas de

commander en France et à l'étranger des bombardiers et des avions de chasse ; il voulut que l'Indochine subvienne elle-même à ses besoins et il se mit à créer aux antipodes de la France une grande industrie d'aviation.

D'ici un an ou dix-huit mois, les premiers avions indochinois prendront leur vol. Et non pas des avions simplement montés en Indochine mais construits de toutes pièces avec les seules ressources de la Colonie.

L'usine qui va s'en charger pourra fabriquer tous les ans cent cinquante avions et plusieurs centaines de moteurs. On peut donc prévoir que l'Indochine sera non seulement en état de suffire à ses propres besoins mais en plus qu'elle pourra fournir des hydravions à nos différentes bases du Pacifique dont les effectifs sont par trop réduits.

.....

Une usine d'avions au Tonkin ?
Un défi au bon sens
(*Chantecler*, 26 mars 1939, p. 1)

C'est ainsi que nous avons déjà qualifié précédemment ce ridicule projet, que nous avons été des premiers à combattre en Indochine, et justement au nom du bon sens, qu'il défie.

Mais les turpitudes ont généralement une constitution solide : il faut les tuer souvent. On en parle de plus en plus ; mais pas toujours en bien, heureusement.

Le journal *Les Ailes* apporte, à son tour, aux débats sa petite contribution, en publiant le court entrefilet ci-après :

« Le ministre des Colonies, M. Georges Mandel, a passé contrat pour la construction en Indochine d'une usine capable de construire 150 avions et 400 moteurs par an. Les travaux devraient commencer incessamment. La presse japonaise manifeste quelque humeur au sujet de l'installation de cette usine « destinée, dit-elle, à armer la Chine ». Cet émoi ne se justifie pas ; les seuls besoins de notre aviation expliquent cette initiative.

Malgré tout, nous avons les plus grandes difficultés à admettre que notre ministre des Colonies, dont le sens réalisateur, dans le cadre des choses pratiques, n'est pas contestable, ait réellement signé un tel contrat.

Ce serait de la folie pure ; et M. G. Mandel jouit d'une lucidité d'esprit et d'une clairvoyance que beaucoup de ses collègues lui envient.

Donc il n'a pas pu signer un tel contrat.

Trois raisons majeures s'y opposent ; à côté de beaucoup d'autres.

La première est son inutilité pratique : ce qui devrait dispenser de donner les autres.

La deuxième est qu'il serait impossible de surmonter certaines difficultés d'ordre technique, que nous avons déjà énumérées ; chose contre laquelle s'élève tout d'abord le souci de la sécurité de nos aviateurs, avec la vie desquels on ne doit pas prendre de fantaisistes libertés.

La troisième est qu'il y a flagrante contradiction entre le but qui est assigné à ce projet — assurer les besoins de notre aviation — et le danger même contre lequel il devrait nous garantir, en principe.

En d'autres termes, il serait d'une impardonnable imprudence d'installer une telle usine, dans un pays se trouvant dans le rayon d'action — et un court rayon, s. v. p. — d'une escadrille d'un ennemi supposé et qui aurait évidemment le plus grand intérêt à la détruire, avant même qu'elle soit en état de fonctionner.

Mais ceci est secondaire, malgré l'importance de l'argument, parce qu'on nous objectera qu'il y a des moyens pour organiser sa défenses Ne discutons pas là-dessus ;

ce n'est pas le moment ; et il n'est pas adroit de faire naître une discussion dont les échos se répercuteraient chez des voisins intéressés à les entendre.

Tenons nous en à la première raison.

L'inutilité d'un projet dont il est difficile d'estimer à l'avance la dépense exacte. On a cité le chiffre de 200 millions !!! Il y a des gens qui aiment à écrire sans réfléchir : c'est plus commode.

Pense-t-on qu'avec 200 millions on organiserait l'industrialisation de toute l'Indochine, et sans s'envoler vers le ciel des chimères : en demeurant sur le terrain des questions pratiques, correspondant à des besoins définis à des réalisations intéressant la vie économique de l'Indochine tout autant que sa sécurité.

Tandis qu'une usine pour avions ne saurait se concevoir, ici, où les besoins sont limités et peuvent être satisfaits, en quelques jours, par des escadrilles qui nous viendraient de France à Saïgon, d'où elles seraient réparties vers les camps d'aviation qui les utiliseraient.

On parle de 150 avions à fabriquer par an et de 200 *[sic : 400]* moteurs !...

Ce n'est pourtant pas le moment de plaisanter ; la situation critique de la France, en face de périls qui s'accumulent chaque jour en Europe, ne l'autorise pas.

Soyez donc sérieux, jeune confrères du Sud, qui discutez là dessus avec la gravité des augures exerçant leur comique sacerdoce.

Nul n'ignore que la fabrication des avions, en France, se tient bien au-dessous du chiffre prévu pour les besoins de la Défense nationale et que nous sommes tributaires de l'Amérique pour nous fournir le déficit.

Nous ne voyons pas très bien comment on pourrait sainement penser, dans de telles conditions, à distraire 200 millions des crédits de la Défense nationale pour édifier en Indochine, une usine qui pourrait construire 150 avions par an, dont la France aurait plus besoin que nous ; même en tenant pour nulle les difficultés d'ordre technique que nous avons citées dans nos précédents articles ; et, cela sans sous-estimer le moins du monde la valeur des ouvriers annamites susceptibles de composer le personnel de cette usine.

Assurément, il nous faut des avions.

Nous avons déjà dit, qu'en raison de l'immense étendue de ses frontières terrestres et maritimes, l'Indochine devait surtout assurer sa défense par le moyen d'une puissante aviation militaire, qui serait répartie dans des camps d'aviation installés en divers points de la Cochinchine, de l'Annam-Sud, de l'Annam-Nord (Vinh) et du Tonkin.

Et nous avons reconnu surtout la nécessité d'installer des ateliers de réparations, aussi perfectionnés que possible, avec un personnel spécialisé : cela, oui, peut être fait et doit l'être.

Mais ne perdons pas notre temps, et surtout nos finances, à poursuivre des rêves coûteux et dangereux.

S'il existe des financiers combinards, qui ont déjà jeté leur dévolu sur cette affaire, il faut les faire connaître au public et les empêcher de poursuivre leur œuvre néfaste.

Des avions en Indochine
(*Les Annales coloniales*, 4 avril 1939)

À la suite du contrat signé avec la Maison Bréguet pour la construction d'une usine d'aviation en Indochine, dont nous avons publié dernièrement la nouvelle, M. François Bréguet, neveu du grand constructeur, a pris le 30 mars l'avion d'Air France à destination de Hanoï pour la mise au point de la création envisagée par M. Georges Mandel

M. François Bréguet est accompagné de sa femme, fille de M. P.-É. Flandin.

Au sujet du projet de construction d'une usine d'avions.

par C.-L. A.

(*Chantecler*, 20 avril 1939, p. 4)

Un collaborateur du « Moniteur d'Indochine », qui signe J. Reidrat, a cru de bon ton d'adresser une semonce aux journalistes qui ont critiqué l'opportunité, ou, plutôt, les chances de succès de ce projet. Comme notre revue a été la première à formuler ces critiques, que le « Courrier d'Haiphong » a commentées, avec de nouveaux arguments, sous la signature de notre excellent confrère, P. Duclaux, il est naturel que nous accusions le coup.

Nous répondrons donc à cet article, qui n'est d'ailleurs qu'une revue des industries existantes, lesquelles ne sont pas, et ne pouvaient pas être visées par nous, dans des critiques qui ne concernent qu'un projet que nous croyons irréalisable.

Nous aurions passé outre tout ce verbiage, qui ne dénote qu'un esprit de contradiction dénué de technicité, s'il ne s'y était trouvé une phrase blessante. tout autant pour notre ami P. Duclaux que pour nous-même, et où il est question de ceux « qui ont pu s'assurer une vieillesse heureuse », grâce à l'aide des « populations qui nous entourent ».

Si nous combattons ce projet, c'est parce que nous avons l'impression qu'on va y engloutir un chiffre considérable de millions, qui ne donneront que des résultats d'à peu près et, tout cela, au détriment des finances de l'Indochine, et pour enrichir quelques peu scrupuleux affairistes.

Quant à cette « vieillesse heureuse », qui consiste à travailler 14 heures par jour, à 71 ans, après 54 ans de séjour en Indochine, avec le lancinant souci de pouvoir boucler un bien modeste budget familial en fin de mois..., nous ne la souhaitons à personne.

GRAND CONSEIL DES INTÉRÊTS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS DE L'INDOCHINE
(*La Volonté indochinoise*, 20 décembre 1939)

CHAPITRE E-10

Programme complémentaire d'armement.

Article 1^{er}. — Travaux de construction et d'aménagement d'une cartoucherie P .
500.000

Article 2^e. — Travaux de construction et d'aménagement d'une usine d'aviation (1^{re} tranche 7.500.000

L'aménagement d'une cartoucherie est une industrie dans les possibilités de la Colonie, dont l'armature financière paraît solidement étayée et susceptible de donner satisfaction à une clientèle assez étendue. Nous ne voyons aucun inconvénient, malgré les réserves précédentes de forme, à donner notre accord à ce crédit.

L'usine d'aviation, par contre, représente pour nous un terrible saut dans l'inconnu, et de quelques côtés que nous l'envisagions nous ne lui trouvons que les inconvénients les plus graves et les défauts les plus réhébitoraires.

Elle est absolument exorbitante du standing industriel de la Colonie. Elle ne pourra donc qu'assembler aciers, profilés, tôles, métaux légers de toutes sortes, moteurs usinés ou demi-usinés, qui viendront de l'extérieur par mer, voie onéreuse et dangereuse en temps de guerre. La qualité de son hypothétique production est sujette aux plus expresses réserves et les prix de revient seront en propres termes extravagants.

Ses dépenses d'installation seront supérieures à 30 millions de piastres et les dépenses annuelles d'exploitation de l'ordre de 6 millions de piastres. Cette usine n'est, en effet, prévue qu'avec une énorme main-d'œuvre européenne importée à grand frais et payée à des tarifs tels qu'un ouvrier gagnera autant que le Résident de la province. La démoralisation qui en résultera risque de causer les plus graves dangers. À côté de cela, l'effectif annamite prévu atteint un tel chiffre que tous les ateliers du Tonkin seront vidés de leurs techniciens, et encore cela ne suffira-t-il pas. Là aussi, le bouleversement social sera terrible, les hausses des prix inévitables, tous les travaux utiles seront gênés ou paralysés, toute l'organisation économique du pays en sera soumise à une terrible épreuve.

Et tout ça, pour arriver à sortir des avions médiocres dans 3, 4 ou 5 ans et peut être jamais, alors que nos buts de guerre sont immédiats et que c'est immédiatement que nous avons besoin d'avions.

Pour ces diverses raisons de fond et de forme, nous vous proposons de ne pas suivre le Gouvernement dans la voie terriblement dangereuse, sur laquelle il nous conduit et de repousser purement et simplement toute inscription budgétaire relative à l'usine d'aviation.

Tel est très sincèrement exposé notre sentiment sur ces diverses questions qui ont été très soigneusement étudiées par la commission, auxquelles nous avons longuement réfléchi et soigneusement pensé avant de revenir devant vous. Nous nous excusons d'avoir autant retenu votre attention. mais nous espérons que cela n'aura pas été inutile.

Hanoï, le 18 Décembre 1939

Signé : FÉNIÈS

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE HANOÏ (TONKIN)
LISTE DÉFINITIVE DES ÉLECTEURS FRANÇAIS
ANNÉE 1940

(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1^{er} avril 1940, pp. 474-484)

117 Mouly Victor F. [des Anc. Éts Eiffel] Dir. entreprise de construction de l'usine d'aviation, 8, rue Bonifacy Hanoï

REVUE DE LA PRESSE ANNAMITE
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 mai 1940, p. 4)

Il va y avoir, le 9 mai prochain, deux concours qui se dérouleront au Lycée du Protectorat en vue du recrutement de jeunes apprentis ouvriers spécialistes destinés à l'École pratique de Hanoï.

Le premier concours est destiné à recruter deux cents mécaniciens, tourneurs et ajusteurs qui suivront des cours pendant 7 mois à l'École pratique d'Industrie de Hanoï, puis iront ensuite en France durant un an et demi afin de compléter leur enseignement et seront aptes à revenir au Tonkin afin d'être utilisés comme spécialistes dans l'usine d'aviation de Tong, près de Sontay. Évidemment ne seront retenus pour le séjour en France que ceux d'entre ces jeunes gens qui auront donné toute garantie médicale de santé.

.....

Le [Gouverneur général](#) à Tong
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 août 1940)

Hanoi, 13 août (Arip). — Le vice-Amiral d'Escadre Decoux, Gouverneur général de l'Indochine, s'est rendu à Tong dans l'après-midi du 12 août pour examiner les travaux en cours sur les terrains où avait été prévue la construction d'une usine d'aviation.

Il était accompagné de M. Rivoal, Résident Supérieur au Tonkin, de M. Cazaux, Inspecteur Général des Colonies, Directeur des Finances, de M. Gassier, Inspecteur général des Travaux Publics, du Colonel Devèze, Commandant de l'Air, de M. Bigorgne, Ingénieur en Chef de la circonscription Travaux Publics du Tonkin, de M. Kaleski, ingénieur en Chef du Contrôle des Constructions d'Armement, et de plusieurs autres personnalités militaires et civiles auxquelles se joignit à Sontay le Résident de Meynard.

L'Amiral Decoux a étudié sur le terrain l'économie du plan en cours d'exécution. Les circonstances ont amené l'abandon du projet primitif au moment où le degré d'avancement des travaux permettait encore de leur donner une destination différente des premières prévisions ; d'autre part, le renforcement du potentiel militaire de la colonie entraînait la nécessité de nouvelles constructions pour l'armée et pour l'aviation ; le programme actuel a donc pour objet de faire servir à ces nouveaux besoins les aménagements réalisés et les approvisionnements en matériaux déjà constitués. Les dépenses engagées jusqu'à présent dans ces importants chantiers resteront ainsi consacrées à la défense de l'Indochine.

Le Gouverneur général s'est fait présenter sur place les ingénieurs et les architectes des Travaux Publics ainsi que le personnel dirigeant de l'entreprise de construction. Après s'être enquis auprès du médecin capitaine Seyberlich de l'état sanitaire des travailleurs employés sur les divers chantiers, et l'avoir félicité de la situation particulièrement brillante qui lui était exposée, l'Amiral Decoux est rentré à Hanoï par Sontay, où il s'est arrêté au monument aux Morts de la Légion, dans la vieille citadelle à laquelle reste attaché le nom de l'Amiral Courbet.

L'ACTIVITÉ
DE
M. LE [VICE-AMIRAL D'ESCADRE DECOUX](#),
gouverneur général de l'Indochine

VISITE AUX USINES D'AVIATION DE TONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 août 1940)

Photos :

M. Kaleski présente à l'Amiral Decoux les plans des travaux

De droite à gauche : l'Amiral Decoux, M. Kaleski. — M. Cazaux

La visite des chantiers

M. Kaleski se fait le cicerone de ses nobles visiteurs

SON-TAY
Accident de travail
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 août 1940)

Le 23 août à 9 h., au cours d'un orage, une partie d'un hangar appartenant à une entreprise de construction dirigée par M. Triaire ³, à Tong, s'est effondrée.

Un entrepreneur, M. Dô van Minh dit Huyên, et quelques travailleurs ont été blessés.

M. Do van Minh dit Huyên, ayant eu une fracture à la colonne vertébrale, a été transporté à l'hôpital indigène du Protectorat à Hanoï un dans état grave.

Hanoï
Tribunal correctionnel indigène
Audience du 19 décembre 1940
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 décembre 1940)

Vol de fer

Les nommés Tran van Khang, Pham van Tich, Ng. van Ha, Bac thi Sau, Pham thi Bien et Pham thi Xuat, coolies, à l'entreprise de construction des usines d'aviation à Tong, comparaissent sous l'inculpation de vol de 60 kg de fer au préjudice de cet établissement. Ils ont été surpris en flagrant délit par un gardien de l'entreprise.

Les prévenus nient les faits qui leur sont reprochés. Après avoir entendu les dépositions de M. Triaire, directeur de l'entreprise, le Tribunal condamne les cinq premiers inculpés chacun à 6 mois de prison et la dernière, Pham thi Xuat, qui a déjà été condamnée, à un an de la même peine.

Amiral Jean Decoux,
À la barre de l'Indochine,
Plon, 1950, 510 p.

[78] À ceux qui soutiennent que la métropole ne disposait ni des moyens financiers, ni du matériel et des hommes nécessaires pour étoffer davantage les possibilités défensives de l'Indochine, j'opposerai de même un démenti catégorique.

Au moment même où les pouvoirs publics objectaient le manque de crédits, et laissaient les forces d'Indochine sans aviation moderne, sans camions et sans engins blindés, le ministre Mandel prescrivait en 1938 la construction à Tong (Tonkin) d'une importante usine d'aviation, dont le prix global devait se monter à quelque 600 millions⁴, et dont l'entreprise générale était confiée à la maison Bréguet. Cela se passait à une époque où les constructions aéronautiques de la métropole traversaient une crise de production des plus graves. Il est bien évident que les difficultés et les délais devaient être bien plus considérables encore en Indochine qu'en France. Et je persiste à penser que pour surmonter tous ces obstacles, et lancer des constructions d'avions en série en Indochine (la question des moteurs étant d'ailleurs réservée), il eût fallu accepter un délai de cinq à dix ans. Or la guerre grondait déjà, aussi bien en Asie qu'en Europe. Quand je pris mes fonctions de gouverneur général [20 juillet 1940], cette affaire me parut tellement suspecte à tous égards, que je fis arrêter les travaux et résilier les marchés. Il n'en reste pas moins que plusieurs centaines de millions avaient déjà été dépensées en pure perte, et que ces sommes eussent été autrement mieux employées à combler les lacunes les plus grossières, dont je parlerai tout à l'heure, du matériel de combat de notre armée d'Indochine.

³ Jean Triaire : directeur des [Grands Travaux d'Extrême-Orient](#), filiale indochinoise des Grands Travaux de Marseille.

⁴ En francs de 1938.

