Mise en ligne : 2 décembre 2023.
Dernière modification : 25 février 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES AÉRONAUTIQUES (Lignes aériennes Latécoère)

S.A., 21 avril 1921 :

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES AÉRONAUTIQUES
(Lignes aériennes Latécoère)
(*La Journée industrielle*, 16 octobre 1927

Une assemblée extraordinaire, tenue récemment, a approuvé les contrats intervenus, entre la société et l'État français pour l'exploitation de la ligne France-Amérique du Sud.

Les préparatifs pour l'ouverture de cette ligne sont terminés. L'appareil commercial qui sera utilisé et qui a été conçu spécialement pour les vois de nuit, un avion Latécoère type 26, a parcouru le 10 octobre, les 4.50 kilomètres qui séparent Toulouse de Dakar en une seule étape et à la vitesse commerciale de près de 200 kilomètres à l'heure. Les aéroports sont complètement aménagés sur le parcours de la ligne en Amérique du Sud. En raison du caractère de la ligne le conseil d'administration a décidé que la société s'appellerait dorénavant Compagnie Générale Aéropostale.

COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE

Compagnie générale aéropostale
(*La Journée industrielle*, 20 juin 1928)

Le Havre, 18 juin. — Cette société qui projette de mettre en service des hydravions entre Dakar et l'Amérique du sud pour l'exploitation de sa ligne postale fait procéder actuellement sur cet itinéraire à une étude des courants aériens et à la préparation d'un matériel important. Au Havre, elle fait transformer deux steamers, dont l'un, le *Bentevi*, est presque achevé. Ces steamers auront pour mission de croiser sur la ligne suivie par les hydravions et de se tenir prêts à se porter à leur secours en cas d'amerrissage forcé en plein océan. Ils transporteront le matériel nécessaire au dépannage et seront munis d'un matériel perfectionné de T. S. F.

La liaison aérienne avec l'Afrique équatoriale française et le Congo
(*La Journée industrielle*, 4 et 13 juillet 1928)

Une mission, composée de deux avions, a été organisée par la Compagnie générale aéropostale pour étudier l'organisation des liaisons aériennes entre la France et ses colonies de l'Afrique équatoriale et du Congo, L'aviateur Collet, qui commande la mission, est arrivé le 30 juin à Cotonou, capitale du Dahomey.

Compagnie générale aéropostale
(*La Journée industrielle*, 14 septembre1928)

Une assemblée extraordinaire, tenue le 12 septembre, a voté différentes modifications aux statuts, consécutives à la création de 1.000 parts bénéficiaires attribuées à l'État en rémunération des subventions et avantagea accordés à la société.

Une compagnie française assurera les transports postaux en Paraguay
(*La Journée industrielle*, 17 octobre1928)

La Compagnie générale aéropostale vient d'obtenir du gouvernement paraguayen la concession, pour 10 ans. renouvelable du transport postal entre la capitale, Assomption et Buenos-Ayres (1.200 km) ce qui va relier le Paraguay à l'Europe pur la voie des airs.

La société française avait comme concurrents deux italiens, deux américains, un allemand et un anglais.

Une reconnaissance aérienne au Sahara
(*La Journée industrielle*, 5 décembre1928)

Un avion de la Compagnie générale aéropostale accomplit une mission d'étude au Sahara en vue de l'organisation d'une ligne aérienne régulière devant permettre à la compagnie d'atteindre l'Afrique Occidentale Française sans traverser le Rio del Oro. Un premier voyage aérien a été effectué d'Oran et Colomb-Béchar à Reggan en liaison avec le service automobile Reggan-Tambouctou. C'est la première fois que le Sahara central est survolé par un avion commercial.

Annuaire Desfossés, 1929, p. 445-446 :

Compagnie générale aéropostale

Conseil : M. Bouilloux-Lafont, pdt ; G. Latécoère, A. Bouilloux-Lafont, R. de Burlet, P. Dhé, A. Fortoul, A. Lazard, Bepp. de Massimi, M. Portait, Emm. de Sieyes, Th. de Solages [1].

L'aviation coloniale
France-Congo-Madagascar
(*Les Annales coloniales*, 8 mai 1929)

La mission du prince Sixte de Bourbon, dont nous avons annoncé le retour en France, a rapporté une ample moisson de renseignements de la plus haute importance au point de vue aéronautique sur les régions du Sahara, du Niger et du Tchad, qu'elle a pu étudier méthodiquement en automobile.

[1] Thibault de Solages (1889-1972) : fils de Marie Reille. Successeur de Xavier Reille à la présidence de la Compagnie générale industrielle. Voir encadré.

Elle a traversé, comme on le sait, des régions qui n'avaient encore été parcourues ni en automobile, ni en avion, et qui ont révélé des possibilités insoupçonnées.

Le prince Sixte avait bien voulu recueillir, sur l'itinéraire qu'il avait choisi pour sa mission, des renseignements qui lui avaient été demandés par la Compagnie générale aéropostale, concernant les possibilités aéronautiques des régions traversées.

Les emplacements des terrains d'atterrissage et des terrains de secours, ainsi que les pistes de ravitaillement nécessaires, ont été reconnus jusqu'au Tchad.

Dans ces conditions, l'Aéropostale compte commencer au début de 1930, conformément au programme du gouvernement, une exploitation régulière sur cette ligne qui, avec celle, de Dakar et de l'Amérique du Sud, doit former le « Réseau d'Occident ».

L'organisation de la ligne est d'ailleurs fortement avancée. Un important convoi automobile vient de traverser le Sahara avec tout le personnel et le matériel de deux postes de T. S. F. et de radiogoniométrie appartenant a cette compagnie et destinés à cette ligne.

Ces deux postes, dont l'un est en cours de montage à Reggan et l'autre sur la ligne du Niger, fonctionneront d'ici un mois. Ils vont permettre d'étudier, dès maintenant, les conditions de l'utilisation de la T. S. F. et surtout de la radiogoniométrie à travers le Sahara.

Le matériel du premier hangar destiné à la zone du Niger est parti avec le personnel.

Trois autres missions ont de même quitté la France depuis un mois, avec du matériel, à destination des points d'escale de la région du lac Tchad et du Congo. Elles seront sur place d'ici quinze jours.

Ces premiers travaux, ainsi que la mise en œuvre, silencieuse mais méthodique de toute cette organisation, font suite aux voyages d'étude .en automobile et en avion effectués dès 1928 par l'Aéropostale dans le Sahara, sur le Niger et au Congo.

Par ailleurs, la ligne France-Congo-Madagascar, traversant des régions analogues, d'une part à celles du parcours Maroc-Dakar, d'autre part à celles du secteur Natal-Buenos-Ayres, la Compagnie sera à même, grâce à son matériel et à son personnel bien entraîné et bien adapté aux conditions spéciales d'exploitation dans ces régions, de commencer une exploitation postale régulière dès février 1930.

Les études poursuivies depuis longtemps et les renseignements rapportés par le prince Sixte de Bourbon pendant son voyage porteront rapidement leurs fruits.

Ajoutons que le commandant Dagnaux, qui préside aux destinées de l' « Air Afrique* », vient de décider de poursuivre les études nécessaires à l'infrastructure de cette ligne, et P.-L. Richard repartira ces jours-ci pour commander la double mission aérienne et automobile chargée d'expérimenter les dispositifs spéciaux de balisage nécessaires pour les voies de jour et de nuit.

Enfin, dans le courant du mois de juin, la mission sera complétée par un autre détachement qui poursuivra les études jusqu'au Congo belge, puis du Mozambique jusqu'à Madagascar ; l'étude complète pourra donc -avancer de plusieurs semaines la date d'ouverture de la ligne dans son entier,

---

L'aviation coloniale
L'aviation sanitaire
(*Les Annales coloniales*, 30 juillet 1929)

L'organisation et la réalisation de la ligne transafricaine sont entrées dans une voie nouvelle active, après la formation de la Compagnie transafricaine d'aviation, émanation des deux sociétés « Air Afrique* » et « Compagnie générale aéropostale ».

La Transafricaine a commencé les travaux d'installation de la ligne. En ce moment, une de ses missions vient de passer plusieurs semaines au cœur du Sahara, en plein été, pour y effectuer diverses missions techniques, Elle a même eu, récemment., l'occasion de remplir une mission d'aviation sanitaire extrêmement intéressante, en évacuant rapidement un grand blessé de Reagan à Colomb-Béchar, accomplissant ainsi dans sa journée, malgré la grande chaleur, un voyage aller et retour de 1.200 kilomètres au milieu des sables.

CAISSE COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE DE PARIS

Assemblée générale ordinaire des actionnaires du 3 octobre 1929
(*L'Information, économique et politique*, 15 octobre 1929)

……

La Compagnie Générale Aéropostale s'est attachée en 1928 à améliorer et à accélérer ses services postaux sur l'Amérique du Sud, qui ont. commencé à fonctionner dans les premiers mois de l'exercice, ainsi que nous vous en avions fait part l'année dernière. Déjà un gain sensible a été réalisé dans la durée de trajet, et la régularité des départs et des arrivées incite une clientèle de plus en plus nombreuse à utiliser la voie des airs pour l'acheminement du courrier, ce qui se traduit. par une augmentation considérable des poids transportés. Fidèle à son programme d'extension, l' « Aéropostale » a mis en exploitation, au début de 1929, les lignes Argentine-Chili et Argentine-Paraguay ; elle poursuit actuellement les études et travaux préparatoires de la ligne aérienne Brésil-Guyane française-Antilles, destinée à mettre en liaison postale rapide nos deux colonies avec la métropole et à se raccorder sur le tronçon de la grande ligne New-York–Buenos-Aires ; elle vient de jeter, par ailleurs, les bases du grand réseau transafricain destiné à desservir notre empire colonial dans ce continent, par la prolongation de la ligne aérienne Marseille-Alger avec le Congo, le Niger et Madagascar. Cette exploitation sera effectuée par une société distincte, la Compagnie Transafricaine d'Aviation.

L'Aéropostale a commencé l'exploitation l'an dernier de la ligne Paris-Biarritz qu'elle vient de prolonger jusqu'à Madrid en service régulier, accomplissant ces jours derniers le trajet de Paris à Madrid (1.900 km.) en 5 h. 11, à une vitesse moyenne commerciale de 235 km. à l'heure

Le réseau qu'elle exploite déjà en service régulier s'étend sur plus de 18 000 km. et le nombre annuel de kilomètres qu'elle parcourt n'est pas moindre de 3.500.000 (plus de 87 fois le tour du monde).

Les récentes concessions qu'elle vient d'obtenir, ajoutées à celle du gouvernement du Venezuela d'une part. et. d'autre part, du gouvernement du Chili pour la ligne Santiago–États-Unis par la Bolivie et le Pérou, vont augmenter encore de façon considérable son rayon d'action.

Après les autres grands pays d'Europe, l'Espagne et l'Italie viennent de lui confier la poste aérienne pour l'Amérique du Sud.

Au point de vue financier, la Compagnie vient de porter son capital de 20 à 30 millions de francs et a porté, par des appels au public, qui ont obtenu un plein succès, à 150 millions de francs son capital obligations.

Compagnie générale aéropostale
(*La Journée industrielle*, 1er novembre 1929)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, sous la présidence de M. Marcel Bouilloux-Lafont, a approuvé les comptes et le bilan de l'exercice 1928, faisant ressortir un solde créditeur de 559.413 fr. qui a été reporté à nouveau.

Le compte de profits et pertes présente, à son crédit, un chiffre total de subventions de 68 848.107 fr., un total de recettes postales de 9.257.819 fr., de recettes commerciales de 1 million 420.036 fr. et des recettes diverses pour 542.250 fr. Les dépenses d'exploitation se sont élevées à 50.938.126 francs.

Le réseau exploité par la société atteint actuellement 16.355 km, dont 1.200 km pour la ligne de Paris-Bordeaux-Madrid, 1.075 km pour Marseille-Perpignan et Marseille-Palma-Alger et 13.980 km pour la ligne France-Afrique-Amérique du Sud.

MM. Raymond de Burlet et Jean Fraissinet, administrateurs sortants, ont été réélus.

Cie GENERALE AEROPOSTALE
(*L'Africain*, 17 octobre 1930)

On nous indique au siège de la société que des mesures sont prises au Brésil pour acheminer à destination le courrier confié à la société, soit en survolant les régions où les avions ne peuvent atterrir, soit en expédiant le courrier par bateaux.

Compagnie générale aéropostale
(*La Journée industrielle*, 4 novembre 1930)

Les actionnaires se sont réunis successivement en assemblées extraordinaire et ordinaire le 31 octobre. L'assemblée extraordinaire a régularisé l'augmentation de capital de 5 millions portant définitivement ce capital de 35 à 40 millions de francs.

L'assemblée ordinaire a approuvé les comptes de l'exercice 1929 qui font ressortir un solde bénéficiaire de 942.002 francs 09, reporté à nouveau.

MM. Portait et Fortoul, administrateurs sortants, ont été réélus ; le baron Amédée Reille [2] a été nommé administrateur.

Annuaire Desfossés, 1931, p. 450-451 :

Compagnie générale aéropostale

Conseil : M. Bouilloux-Lafont, pdt ; R. Fould, P. G. Latécoère, A. Bouilloux-Lafont, R. de Burlet, P. Dhé, A. Fortoul, A. Lazard, Bepp. de Massimi, M. Portait, Emm. de Sieyes, Th. de Solages, J. Fraissinet.

La défaillance du groupe Bouilloux-Lafont
(*Le Journal des finances*, 13 mars 1931)

LA COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE ET L'ÉTAT

Au cours des discussions qui se déroulent devant les commissions compétentes de la Chambre, les ministres dés Finances et de l'Air ont déclaré que la Compagnie Générale Aéropostale ne possédait plus, ou à peu près, aucune disponibilité, ce qui est exact.

---

[2] Amédée Reille (1873-1944) : ancien président du Crédit foncier du Brésil et de sa maison mère, la Caisse commerciale et industrielle de Paris. Voir encadré.

Mais le manque d'argent est-il imputable à la Compagnie qui n'a pas su utiliser ses ressources, ou au gouvernement qui n'a pas tenu ses engagements ?

Au gouvernement, répondent les intéressés.

Aux termes d'un accord en date du 2 août 1929, le ministre de l'Air, M. Laurent-Eynac, et la Compagnie « au cas où la convention signée le 2 août, serait approuvée par le Parlement » avaient fixé à 250 millions de francs le montant total des obligations dont l'équipement de l'entreprise exigeait l'émission [3].

Les bons que la Compagnie a été, jusqu'à présent, autorisée à émettre, étaient à court terme en raison de la situation d'attente dans laquelle se trouvaient les sociétés françaises de navigation aérienne jusqu'à ce que le Parlement ait arrêté leur statut et fixé la durée des concessions a long terme. Leur remboursement est échelonné jusqu'en 1934.

Les divers ministres des Finances, du Commerce, chargés de l'aviation, de l'air, du budget, ont effectivement autorisé la création de 195 millions de bons qui ont été placés : 50 millions à 7 % en 1927, 50 millions à 6 % en 1928, 50 millions à 5 % en 1929, 45 millions à 5 % en 1930. Or, l'amortissement rapide des titres existants creusait cette année, dans la caisse, un trou de 30 millions. La Compagnie ne disposait donc que de 105 millions de ressources à court terme au lieu de 250 millions de ressources à long terme, contrevaleur d'émissions d'obligations qui, pour des raisons politiques diverses n'ont pas encore été autorisées, pas plus que n'a été fixé le statut des sociétés françaises de navigation aérienne.

Il a fallu faire face à cette insuffisance de trésorerie ; à la suite d'opérations diverses dans lesquelles le Crédit Foncier du Brésil est intervenu, la Banque de France est aujourd'hui délégataire des subventions de l'État. La machine est bloquée. Elle serait débloquée si l'État tenait ses engagements.

LES OBLIGATIONS SONT-ELLES GARANTIES ?

« Les obligations de la Compagnie Générale Aéropostale ne sont pas garanties par l'État », dit M. Flandin, ministre des Finances.

La Société Centrale des Banques de Province, qui a procédé à leur émission, veut rassurer les porteurs. Elle vient d'adresser aux banquiers qui l'ont aidée dans le placement la lettre suivante :

SOCIÉTÉ CENTRALE DES BANQUES DE PROVINCE.

Emission d'obligations [4] Compagnie Générale Aéropostale

Messieurs,

Les difficultés que rencontre actuellement la Compagnie Générale Aéropostale ont pu alarmer les porteurs des obligations de cette société, émises par nos soins. ?

A notre avis, ces alarmes ne sont pas fondées.

La Compagnie Générale Aéropostale est une société subventionnés par l'État, placée sous son contrôle. Les successifs ministres des Finances, du Commerce chargé de l'aviation, de l'Air, du Budget, sont intervenus chaque, fois qu'un emprunt a été jugé nécessaire pour en autoriser l'émission et en fixer les conditions.

Nous vous rappelons les termes mêmes des prospectus :

« Convention avec le gouvernement français. — Contrat du 9 juillet 1924 et venant du 19 août 1927. — L'État participe aux frais d'exploitation du réseau concédé à la Compagnie par des subventions attribuées sous forme de primes de parcours portées au crédit du compte d'exploitation et, si ce compte était débiteur, sous forme de surprimes de parcours destinées à l'équilibrer, en conformité des articles 16, 19 et 26 du susdit avenant.

---

3 Article 14 de l'accord Eynac–Boullloux-Lafont, du 2 août 1929.

4 Le terme d'obligations est erroné. La Compagnie Aéropostale n'a émis que des bons à court terme et non des obligations à long terme pour les raisons indiquées plus haut.

Par contre, l'État participe au solde créditeur du compte d'exploitation et s'est réservé, en outre, 1.000 parts bénéficiaires ayant droit, après certains prélèvements, à 25 % des bénéfices de la société.

Contrôle du gouvernement français. — La Compagnie est soumise au contrôle permanent du gouvernement français, tant au point de vue du matériel volant et du trafic qu'au point de vue de la gestion administrative et financière.

Un commissaire du gouvernement exerce son contrôle sur les opérations de toutes natures effectuées par la société, et assiste aux séances du conseil d'administration.

Ces prospectus ont été approuvés par :

Emission 1927, lettre du 30 septembre 1927, ministère du Commerce, Direction générale des Transports aériens ;

Emission 1928, lettre du 31 août 1928, ministère des Travaux publics, sous-secrétariat d'État à l'Aéronautique ;

Emission 1929, lettre du 28 juin 1929, ministère de l'Air, Direction de l'Aéronautique marchande ;

Emission 1930, lettres des 23 et 25 juillet 1930, ministère de l'Air, Direction de l'Aéronautique marchande.

Il ne vous a d'ailleurs pas échappé que les informations de presse de la dernière heure font état d'un projet gouvernemental qui comporte la prise en charge complète des obligations actuellement en circulation.

Nous vous prions d'agréer, messieurs, l'assurance de nos sentiments distingués.

Société Centrale des Banques de Province.

L'État s'est engagé, dit la Société Centrale, à équilibrer le compte d'exploitation s'il était débiteur. Mais le service des bons doit-il être inscrit au débit du compte d'exploitation ? Oui, assure la Compagnie qui a imprimé en tête du prospectus d'émission de 100.000 bons 7 % 1927, que nous avons sous les yeux, la phrase suivante : « Il résulte de l'article 5 de la Convention du 9 juillet 1924 entre l'État et la Compagnie, et de l'article 16 de l'Avenant du 19 août 1927 (*Journal officiel* du 17 août 1924 et du 18 septembre 1927) que le service de l'emprunt, intérêt et amortissement, sera pris en charge par le compte d'exploitation de la Compagnie... »

Or, comme il est vraisemblable que le libellé de ce prospectus officiel a été approuvé par les ministères compétents, la Compagnie considère qu'elle a raison contre M. Flandin. Il y a cependant matière à discussion. Tant que la Compagnie exploite, le gouvernement est tenu, en effet, de payer des subventions assez fortes pour assurer le service des obligations, mais si, pour une raison quelconque, la Compagnie suspend son trafic, on peut soutenir que l'État ne doit plus rien.

Quoi qu'il en soit, l'ambiguïté de la rédaction des prospectus d'émission en ce qui concerne la question des garanties, l'usage qui a été fait des autorisations ministérielles sur ces documents dont les départements intéressés ont approuvé le libellé, obligeront très vraisemblablement l'État à sauver la mise des obligataires. Mais les discussions seront longues et l'on conçoit, que « le nouveau régime » ne soit pas aisé à établir.

Les affaires de l'aviation
(*Le Journal des débats*, 11 novembre 1932)

M. André Tardieu a été entendu hier après-midi par M. Brack, juge d'instruction. Il se rappelle que M. Tardieu a eu entre ses mains une lettre apocryphe de M. Weiller [5] à

[5] Paul-Louis Weiller : patron du fabricant de moteurs d'avion Gnôme et Rhône, ancêtre de la SNECMA et de Safran.

M. Renaitour qu'il remit ensuite à M. Bouilloux-Lafont et qu'il l'autorisa à garder comme pièce de comparaison. sans y avoir attache aucune importance. L'ancien président du Conseil a exposé à M. Brack dans quelles conditions il reçut cette lettre du baron Nicaise.

Le débat sur l'Aéropostale
provoque de vifs incidents
(*Le Journal des débats*, 26 novembre 1932)

Séance de la chambre du 24 novembre
PRÉSIDENCE DE M. FERNAND BOUISSON, PRÉSIDENT

La Chambre ne se plaît guère aux choses sérieuses ; mais lorsqu'elle rencontre — et cela lui arrive assez souvent — une mare de boue, elle s'y plonge avec délices. Jusqu'à quatre heures du matin, nous. avons vu les socialistes, M. Renaudel en tête, y secouer leurs ailes ; le cygne lui-même, .M. Léon Blum, a reçu quelques taches sur ses plumes blanches. C'est qu'en effet, on peut dire de M. P.-É. Flandin qu'il n'est pas méchant. Mais quand on l'attaque, il se défend, et il a la dent dure. Il croquait celui-ci., il croquait celui-là. Et il fallait entendre les cris de détresse, les hurlements que dominaient les fulgurantes apostrophes du communiste Thorez. — Pourritures! criait-il. Pourquoi êtes-vous à la Chambre ? ripostait M. Bouisson. Respectez vos collègues. Je ne suis pas collègue. On éclata de rire. La bouffonnerie est toujours à côté du drame.

Mais reprenons les choses par le commencement.

M. RENOULT ET M. PAINLÉVE

Cela commence par un exposé de M. Renoult. M. Renoult est un garde des sceaux assez extraordinaire. Après avoir enfoncé toutes les portes et les fenêtres ouvertes sur le principe de la séparation des pouvoirs, principe admirable, dit-il, sans lequel il n'y aurait plus de justice, on l'entend, avec une stupeur qui se change bientôt en hilarité, dire : Le dernier débat de Chambre paraît avoir fortement impressionné le juge. Le Parquet sait très bien qu'il doit prendre les mesures exceptionnelles que lui conseille le Parlement. »

D'autre part, on attendait mieux du ministre de l'air. Et, en effet, M. Painlevé fut religieusement écouté et sut jeter sur ce sujet aride et sévère quelques petites notes gaies. D'abord, c'est l'éloge des aviateurs, des techniciens de l'Aéropostale, véritables héros, qui ont bien mérite du pays ; une rectification à propos des accidents survenus sur la ligne et beaucoup exagère. Ce qui a tout perdu, c'est la mégalomanie, l'orgueil des dirigeants ; la ligne principale a engendré de nombreuses lignes .secondaires, les unes interessantes, les autres ruineuses, et tout à coup lui vient aux lèvres cette image scientifique qui fait sourire : C'étaient des vases communicants avec un trou grandissant. » Les Bouilloux-Lafont, dit M. Painlevé, comptaient que l'État les sauverait, d'où leur haine contre tous ceux qui cherchèrent à faire la lumière, à commencer par M. Dumesnil. Les Bouilloux-Lafont voulaient obtenir le concordat et menaçaient d'effondrer la ligne s'ils ne l'obtenaient pas.

C'est pour cela qu'ils ont essayé de compromettre M. Chaumié et M. Weiller. M. Painlevé rappelle comment le dossier fut communiqué au général Weygand, comment le général Weygand le lui remit. Tout cela a été dit à la dernière séance. Une faute d'orthographe attire l'attention de M. Painlevé. L'une des pièces faisait allusion à la banque Jordan. Or, jamais un Hollandais n'aurait écrit Jordan avec un « o ». Cette observation digne de Sherlock Holmes ou d'Arsène Lupin émerveilla la Chambre qui applaudit à cette puissance de pénétration qu'envierait le plus fin des détectives.

Nous arrivons à l'auteur des faux, à ce Lucco, « ce spécialiste du faux Weiller qu'il faisait avec une habileté remarquable. Un vrai roman balzacien.

Lucco était secrétaire général d'un petit organe hebdomadaire, où il menait contre te ministère de l'air une violente campagne qui. était peut-être un appel. Il se mit en rapports avec le service de renseignements de ce ministère et se vanta d'y apporter des documents secrets.

Et, en réalité, il apporta un article autographe d'un constructeur d'avions et une pièce du même genre de M. Paul-Louis Weiller, qui étaient des plans de campagne contre le ministère de l'air.

Lucco expliqua d'abord que M. Weiller était Ïe principal actionnaire de son journal, puis, quand ce fut prouvé faux, il prétendit être le secrétaire, }e collaborateur intime de M. Weiller.

Mais on sut très vite que Lucco avait été condamné cinq fois pour escroquerie. L'ordre fut donné aux services de l'air d'éviter tout contact avec cet individu.

Puis on offrit à Lucco de devenir indicateur du service des renseignements. Cette manière de procéder n'est guère de mon goût, mais on ne fait pas la police avec des archevêques. (Rire général.)

Lucco devint donc indicateur, et, pendant près de trois ans, il a fait commerce de faux Weiller.

L'un d'eux est la fausse lettre de M. Weiller à M. Renaitour, à laquelle M. Renaudel a fait allusion. À l'instruction, le baron Nicaise, administrateur délégué de la Société lorraine, déclara que ce document lui fut présenté à son cabinet et qu'il de remit à M. Tardieu alors président du Conseil, sans toutefois lui faire part des soupçons que cette pièce lui inspirait.

Il est triste .de songer que certains constructeurs. puissent ainsi facilement accueillir certains personnages et faire confiance à leurs racontars.

Ayant entre les mains le dossier de M. Bouilloux-Lafont et, en double, les deux pièces à moi. remises par M. Faux-Pas-Bidet, j'eus de suite I'impression que la responsabilité morale de MM. Bouilloux-Lafont était écrasante.

Ceux-ci tenaient ces pièces d'un escroc avéré, un maître-chanteur, qui avait même commencé par faire chanter l'Aeropostale elle-même !

Un des directeurs de cette Société savait bien qui était Lucco !

Puis, MM. Bouilloux-Lafont n'avaient pas dit au ministre la vérité sur l'origine de ces pièces.

À première vue, ces pièces apparaissaient comme des faux, et MM. Bouilloux-Lafont ne s'en seraient pas aperçus !

Ils ont cru, plus probablement, qu'elles se rapportaient à des faits vrais, sur lesquels une enquête s'imposait, tant était grande leur haine ! Sans quoi, il est incroyable que des hommes intelligents aient pu croire à l'authenticité de ces documents.

J'ai demandé au Parquet d'ouvrir une enquête qui, rapidement, démontra non seulement que le mémorandum était un faux, mais que même le papier avait été fabriqué !

Et pourtant M. Bouilloux-Lafont ne s'est pas rendu à cette preuve !

L'ASSAUT CONTRE M. P.-E. FLANDIN

M. Painlevé était visiblement fatigué. On lui dit de se reposer. Mais dans l'intervalle, il fut pris d'une syncope. Et l'on ne devait plus le revoir. Son discours restât inachevé. On aurait pu croire que la discussion serait renvoyée, car dans cette affaire, on aurait pu voir autre chose qu'un scandale. Il y a également des intérêts français à défendre. C'est de quoi l'on se soucie le moins.

Il ne s'agissait, en somme, que d'une opération politique dirigée contre l'ancien, ministre de M. Tardieu. Alors, on n'avait plus besoin de M. Painlevé. Et ta parole fut donnée à l'accusation. Est-ce parce que M. Léon Blum, à l'oreille délicate, redoutât les

fausses notes de M. Renaudel ? Ce .n'est pas lui qu'on chargea de requérir, mais M. Delesalle.

Je dois vous faire part d'un document que j'ai reçu jeudi dernier à sept heures du soir. Il émane de MM. Hederer et Ceccaldi et date du 7 septembre 1931, c'est-à-dire de leur retour de la mission de contrôle qui leur avait été confiée en Amérique du Sud.

Ces contrôleurs signalent qu'en août 1931, ils ont découvert à Rio de Janeiro une note dactylographiée par laquelle le représentant du groupe Bouilloux-Lafont avisait la compagnie Argentina que la compagnie Brasileira débiterait leur compte tous les mois à dater du 1er janvier 1928 d'un conto de reis, représentant la moitié des appointements réservés à M. P.-É. Flandin au titre d'avocat-conseil.

L'examen de la comptabilité montra que les versements mensuels furent régulièrement effectués de janvier 1928 à février 1931 inclus.

Cette note fut remise à M. Dumesnil, alors ministre de l'air. M. Dumesnil demanda à conserver ce document sous enveloppe cachetée dans un coffre pour la remettre à son successeur.

Je ne sais ce que vous feriez à ma place. La situation m'apparaît d'autant plus dramatique que je n'ai pas l'habitude de fuir mes responsabilités.

Je téléphonai à M. Painlevé qui voulut bien me recevoir. Je lui fis part alors de mon désir de rendre publique cette communication et, quelques jours plus tard, je prévins M. Flandin que j'avais l'intention de lui poser en face quelques questions.

Je n'ai ni à l'accuser, ni à le défendre. Je n'ai pas le tempérament d'un justicier, mais j'ai le droit de lui poser quelques questions et de lui rappeler quelques déclarations qu'il a faites.

Le 6 mars et le 12 mars 1931, vous nous avez dit, monsieur Flandin : « Oui, j'ai été l'avocat de l'Air-Union et de l'Aéropostale. Mais, quand j'ai été appelé a faire partie du gouvernement, j'ai prévenu tous mes clients, dont j'états le conseil, que je cessais tous rapports avec eux. et je dois ajouter que je ne les ai pas tous retrouvés quand j'ai cessé d'être membre du gouvernement. »

Vous avez dit aussi que vous n'aviez agi pour le compte de l'Aéropostale que dans trois affaires, dont deux mettaient en jeu la responsabilité des transporteurs aériens. « Enfin, avez-vous déclaré, on a dit que le ministre des finances était l'avocat-conseil des banques Bouilloux-Lafont. Je n'ai jamais été l'avocat-conseil ni du Crédit foncier du Brésil, ni de la Caisse commerciale, ni de la banque Bouilloux-Lafont. »

La question que je vous pose est donc celle-ci : oui ou non avez-vous été l'avocat-conseil des filiales ?

Sur la comptabilité d'une de ses filiales, les contrôleurs ont constaté que votre nom figurait tous tes mois. Ils ont détaché les feuilles de cette comptabilité ; elles doivent être actuellement entre les mains de M. Painlevé.

Avez-vous touché ? demande donc en conclusion M. Delesalle.

RÉPONSE DE M. P.-E. FLANDIN

D'abord. une observation. Il vous apparaît très clairement que, pour répondre aux questions qui m'ont été posées, la première des conditions, condition nécessaire, c'était d'être délié du secret professionnel par mes clients. Je le suis, ce qui me permettra d'entrer dans tous les détails de la réponse que je dois vous apporter.

Il est parfaitement exact, je n'ai jamais songé à le contester, que je suis devenu, au mois de décembre 1927, l'avocat-conseil de deux compagnies étrangères : la Compagnie brésilienne aeronautica et la Compagnie Aeroposta Argentina. Dans quelles conditions suis-je devenu l'avocat de ces deux compagnies ?

En septembre 1927. j'avais fait un voyage au Brésil. C'est au mois de juillet 1927, que la Compagnie Aéropostale, dans sa forme nouvelle, était créée. Elle avait à mettre en valeur les contrats passés avec les États sud-américains. Je reçus, au mois de

novembre 1927, à Paris, la visite de M. Marcel Bouilloux-Lafont, président de ces deux sociétés.

Il m'entretint des difficultés qu'il rencontrait pour établir sur territoire étranger les installations nécessaires à l'exploitation de la ligne. Il me demanda si j'accepterais de lui donner, au fur et à mesure des besoins, les consultations qui lui seraient utiles en ce qui concerne exclusivement les questions juridiques et de droit aérien qui pouvaient le préoccuper.

Je demandai à M. Bouilloux-Lafont quels étaient les rapports de ces sociétés sud-américaines avec la Compagnie générale aéropostale. Il me dit qu'elles étaient parfaitement indépendantes les unes de l'autre ; que, sans doute, leur exploitation devait être plus tard mise à la disposition de l'Aéropostale, mais que les questions que j'avais à examiner ne regardaient pas ces sociétés. Je n'ai jamais été l'avocat-conseil de l'Aéropostale. J'ai été l'avocat des deux compagnies sud-américaines.

Quelles consultations m'ont été demandées. Je n'en ai .pas conservé la liste complète. J'ai pu cependant arriver à reconstituer dans ma mémoire un certain nombre de ces consultations.

J'ai noté, en 1928, l'étude du statut du personnel de la Brasileira, l'étude de la situation juridique des aérodromes de la compagnie, l'étude des contrats américains de subventions aux lignes américaines fonctionnant dans l'Amérique du Sud ; en mars 1929, l'étude d'un décret modifiant le régime des aérodromes ; en septembre 1929, l'étude des contrats passés avec l'État de Pernambouc ; en octobre 1929, l'étude d'un projet de loi Frontin portant modification d'un décret.

Cette énumération, qui n'est pas limitative, vous montrera que mes relations avec ces deux compagnies se sont strictement limitées à des questions d'ordre purement juridique. Je n'ai jamais donné aucun avis sur le fonctionnement financier de ces affaires ni sur leurs rapports avec l'Aéropostale, encore moins sur l'Aéropostale elle-même. Ces rapports sont les rapports-types qu'un avocat peut avoir avec un client.

Ils justifient comme conséquence le paiement d'honoraires.

Pourquoi ces honoraires ont-ils été fixés sous la forme d'un forfait ? J'avais demandé qu'ils me fussent versés plutôt après chaque service rendu. Mais M. Bouilloux-Lafont m'avait fait observer qu'il faudrait, à chaque fois, transmettre des ordres de paiement au siège des sociétés, c'est-à-dire à Buenos-Ayres ou à Rio de Janeiro.

C'est pour cela que j'avais accepté un forfait, qui était d'environ 35.000 francs par an pour chacune des sociétés.

Est-il exact que j'aie conservé ces fonctions et perçu des honoraires alors que j'étais membre du gouvernement ?

Le 6 novembre 1929 — quatre jours après être entré dans le cabinet de M. Tardieu avec le portefeuille du commerce, j'ai écrit à M. Bouilloux-Lafont que je ne pouvais continuer à travailler avec lui.

« Naturellement, ajoutais-je, les versements d'honoraires doivent prendre fin. Je me permets seulement de vous signaler qu'il m'en est toujours dû pour les affaires de l'Aéropostale. »

En effet, à l'heure présente, je reste encore créancier de l'Aéropostale pour les trois affaires que j'ai plaidées pour elle.

M. Delesalle a dit que mon compte au Crédit foncier du Brésil porte des versements pour une période postérieure à l'époque où j'ai cessé mes fonctions d'avocat consultant. Le fait est exact. Je l'ai appris par mon compte de fin d'année de 1930.

Aussi ai-je écrit, à la date du 25 janvier 1931, au directeur de cet établissement, lui signalant l'erreur et lui demandant de rectifier le compte en conséquence.

Je n'ai jamais touche d'honoraires alors que j'étais ministre. (Applaudissements au centre et à droite.)

J'avoue que je ne comprends pas très bien l'émotion que M. Delesalle dit s'être emparée de lui quand il a eu connaissance de ce qu'il a rapporté à la tribune.

Il faudrait tout de même, monsieur Delesalle, que l'on. s'expliquât sur la question des députés avocats. .(Vifs applaudissements au centre et à droite.)

Vous avez cité ce que disait M. Poincaré, en 1928, lors de la discussion sur les incompatibilités parlementaires.

« Quand un homme politique use de son mandat pour… », c'est toute la question, monsieur Delesalle : savoir si on devient avocat d'une société à cause de son mandat ou en restant sur le .terrain professionnel.

Pour moi, il n'y a pas d'autre distinction à faire, qu'il s'agisse d'une affaire plaidée par hasard et pour laquelle on reçoit d'un coup des honoraires autrement considérables que ceux de l'avocat consultant ou qu'on devienne avocat consultant, à cause des services professionnels et juridiques que l'on peut rendre.

Si les compagnies de .navigation aérienne se sont adressées à moi parce qu'elles espéraient qu'une influence tutélaire s'exercerait sur elles, je comprends votre émotion. Si elles se sont adressées à moi pour toute autre raison, alors je me permets de vous dire que je considère votre émotion comme singulièrement injurieuse.

J'ai le droit d'apporter ici, devant la Chambre et devant mes collègues, l'histoire de ma vie professionnelle.

C'est en 1913 que je me suis inscrit au barreau. J'avais vingt-six ans. À vingt-deux ans, j'avais mon doctorat en droit et le diplôme des sciences politiques. En 1911 et 1912, j'ai fait mon service militaire et me suis initié à l'aéronautique. Breveté pilote en 1912, je n'ai pas attendu d'être sous-secrétaire d'État à l'aéronautique pour m'intéresser à l'aviation. (Très bien ! Très bien à droite.)

En juin 1914, j'ai été élu à la Chambre. Puis sont venues cinq années pendant lesquelles je me suis efforcé de concilier mon devoir militaire et mon devoir de représentant du peuple.

J'appartiens à une génération qui est entrée dans la vie avec cinq ans de retard et à une catégorie qui s'enorgueillit de n'avoir tiré aucun bénéfice matériel de la guerre. (Applaudissements à droite et sur divers bancs au centre.)

Est-il étonnant qu'ayant ajouté les connaissances techniques aux connaissances juridiques, qu'ayant été désigné par le libre choix de mes pairs pour la présidence de l'Aéro-Club, la présidence du premier congrès international de l'aéronautique, la présidence du congrès des transports par air, la présidence d'honneur des Vieilles-Tiges, et j'en passe, des constructeurs, des ingénieurs, de modestes pilotes, sachant que je n'étais ni à acheter, ni à vendre (Très bien ! très bien à droite et sur divers bancs), soient venus dans mon cabinet me demander, non une influence due à mes fonctions — jamais je n'ai laissé paraître l'écharpe de député sous la toge d'avocat mais un conseil ou un arbitrage. (Applaudissements à droite et sur divers bancs au centre.)

Quand il s'agit de M. Léon Blum. de M. Ernest Lafont, de M. Marius Moutet ou d'autres collègues socialistes, il est entendu qu'on ne s'adresse à eux qu'en raison de leur talent et de leur compétence. Est-il entendu aussi que je n'ai ni latent, ni compétence, et que je suis consulté, non pas en tant qu'homme connaissant le droit et l'aéronautique mais en tant que trafiquant d'influences politiques ?

Je suis au Parlement depuis dix-huit ans. Je demande aux collègues qui m'ont vu agir et gouverner quel est l'intérêt privé que j'ai servi dans l'assemblée et au gouvernement. J'attends qu'on me le dise. (Très bien ! très bien ! à droite et sur divers bancs au centre.) J'ai poussé le scrupule jusqu'à ne pas avoir donné un ordre de Bourse, étant ministre des finances, de février 1931 à juin 1932.

Si vous aviez découvert, monsieur Delesalle, un acte par lequel j'aurais favorisé l'Aéropostale dans ses rapports avec les pouvoirs publics, je comprendrais votre émotion.

Mais, depuis vingt mois que des maîtres chanteurs, des policiers et même des fonctionnaires font la chasse aux documents dans l'intérêt de concurrents, s'il y avait

quelque chose, ils l'auraient découvert. (Applaudissements à droite et sur divers bancs au centre.)

L'exercice de ma profession me sera-t-il interdit ? Les affaires d'aéronautique me seront-elles interdites parce que j'ai été sous-secrétaire d'État à l'aéronautique. Les affaires commerciales, parce que j'ai été ministre du commerce, les affaires financières, parce que j'ai été ministre des finances ?

Suis-je le seul avocat de cette Chambre ? Le seul avocat-conseil ? Suis-je le seul à m'être occupé d'affaires du groupe Bouilloux-Lafont ?

Pour autant que nous vivions sous le contrôle de la conscience professionnelle, à laquelle je n'ai jamais failli, je n'accepterai de personne des conseils de probité. (Applaudissements à droite et sur divers bancs.)

Ce n'est pas une diversion que je cherche : je n'ai pas le goût du scandale, j'ai plus de souci que vous, à la veille des crises de régimes qui se préparent, de l'intérêt du Parlement.

À Londres, où, au fait, Monsieur Renaitour, je suis effectivement allé (Très bien ! très bien ! a droite et sur divers bancs au centre) m'informer des problèmes qui engagent l'avenir du pays, plus que cette affaire, et où je suis allé à mes frais, ce qui distingue mon voyage de celui que vous avez fait en Amérique, ou chacun sait que vous êtes allé aux frais des contribuables régler brillamment la question des dettes (Rires) et porter les excuses de la France à M. Hearst, quand j'étais a Londres je réfléchissais au fonctionnement si différent du régime parlementaire en France et en Angleterre. Là-bas, jamais de questions de personne. Ici, toute bataille politique est ramenée à l'étiage du scandale.

Là-bas, respect absolu de la séparation des pouvoirs. Ici, ingérence du législatif dans l'exécutif et. depuis un certain temps, dans le judiciaire. (Très bien ! très bien ! à droite et sur divers bancs au centre.)

Comment soutenir que l'indépendance des juges est sauvegardée quand, pendant l'instruction, vous vous emparez de deux affaires, vous vous transformez en jury ou en juges et rendez un non-lieu ?

Le parti socialiste reprend son audacieuse tactique de la précédente législature. Tout vous est bon, messieurs, pour jeter le désarroi dans l'opinion. Une affaire de fraudes fiscales est découverte, et pas par vous, d'ailleurs. Vous vous en saisissez et vous l'exploitez jusqu'au point de faire croire à ce pays qu'il suffirait de mettre quelques fraudeurs en prison pour boucher un déficit de 8 milliards !

Lorsqu'une entreprise subventionnée par l'État traverse une crise, vous en réclamez la nationalisation immédiate ; aujourd'hui, c'est la navigation aérienne à la faveur du scandale de l'Aéropostale.

Et M. P.-É. Flandin termine par cette brillante contre-offensive :

Vos cartons sont pleins de projets de monopoles et d'offices , aujourd'hui le blé, demain, taxation générale des denrées, après demain, conscription des fortunes. L'Etat-roi a remplacé la monarchie absolue que les jacobins avaient renversée en 1793.

M. Albert Paulin. — À ce moment, il y avait la guillotine.

M. P.-É. Flandin. — Si nous attendons que votre parti retrouve l'esprit révolutionnaire, nous risquons d'atteindre longtemps la guillotine. (Sourires.)

Et par qui comptez-vous faire gouverner cet État-roi ? Par les syndicats de fonctionnaires que vous excitez à la grève des services publics (Vives exclamations à l'extrême gauche. Applaudissements à droite et au centre.) et entre les mains desquels vous placez l'honneur des individus, le patrimoine des familles et la vie de la nation !

Ainsi s'étend sur tout le pays l'emprise du socialisme ; et, par un singulier paradoxe, nous subissons votre minorité audacieuse.

Quel tort, au fond, ai-je à vos yeux ? Celui de m'être dressé contre vous et d'avoir dit qu'il y avait une autre formule de gouvernement et une autre majorité possible que de subir votre tyrannie.

Vous me savez déterminé à freiner vos audaces(Applaudissements à droite et sur divers bancs au centre. Exclamations à l'extrême gauche.) comme aussi à collaborer loyalement avec le parti radical-socialiste (Exclamations à l'extrême gauche.) sur un programme de salut public.

C'est pour ces deux raisons que vous me poursuivez depuis tant de mois à coups de délations, d'insinuations, de calomnies. De cela, je n'ai cure. Mieux j'en suis fier. (Applaudissements à droite.)

Vous pouvez continuer à m'attaquer avec vos alliés occasionnels, vous me trouverez toujours en face de vous. Je n'ambitionne ni argent ni fonctions ministérielles, et, si vous croyez au succès de votre petite opération d'aujourd'hui, je vous en fais toutes mes félicitations. Mais vous ne m'écarterez pas de cette tribune où je persisterai à défendre contre votre démagogie, la démocratie, et, contre votre dictature, la République. (Vifs applaudissements à droite et sur divers bancs au centre. Bruit à l'extrême gauche.)

Alors cette curieuse observation de M. Dumesnil :

M. Delesalle a fait allusion à un procès-verbal qui met en cause M. Flandin. Ce document a été signé de deux hauts fonctionnaires que j'avais envoyés en Amérique du Sud pour faire une enquête et au dévouement. au courage desquels j'ai déjà rendu hommage.

Très objectivement, je dois exprimer ici ma surprise : ces deux fonctionnaires ont été reçus dans mon cabinet en toute liberté et en toute confiance ; c'est à leur sortie qu'ils ont rédigé ce procès verbal dont je n'ai jamais été informé. Ce sont là des mœurs administratives nouvelles… (Applaudissements à droite et au centre. Exclamations à l'extrême gauche.)

Mais, en dehors de ce rapport, j'ai reçu diverses informations personnelles, verbales ou écrites, ou résumé de conversation, etc. Parmi ces informations, se trouvait un papier qui ne m'est pas parvenu par la voie régulière, un papier non archivé. (Exclamations à l'extrême gauche.) Messieurs, si j'avais parlé avant M. Flandin, j'eusse fait cette déclaration pareillement, car ce n'est pas aujourd'hui que je renierai mon amitié pour lui. (Vifs applaudissements à droite et au centre.)

Ce papier, que contenait-il ? C'était une pelure, copiée à la machine. et non signée, qui était un avis adressé par la Société Brasileira à la Société Argentina, indiquant qu'au cours de 1927, M. P.-É. Flandin avait été désigné comme avocat-conseil de ces deux sociétés et qu'elles auraient à se repartir par moitié les honoraires d'avocat.

Pas un mot de plus. Quand, dans une affaire comme celle-ci, un ministre responsable reçoit une telle information, doit-il la jeter en pâture aux journaux en y ajoutant le poids de son autorité ministérielle, et même la transmettre, alors qu'elle ne vise en rien le fond de l'affaire ,

Bref, il l'a distraite.

OÙ LA BATAILLE DEVIENT HOMÉRIQUE

M. Renaudel brûlait de monter à son tour sur l'estrade. Il voulait faire l'ogre. Mais n'est pas ogre qui veut. Il dénonce les camaraderies parlementaires, les félonies. Il provoque un tohu-bohu indescriptible.

M. Renaudel. — Vous receviez 6.000 francs par mois, mais votre talent vaut ça, et votre protection bien plus encore. (Applaudissements à l'extreme-gauche et à gauche.)

M. Ybarnégaray. — Il y a des avocats de votre parti qui se font payer plus cher.

M. Renaudel. — Vous me rendrez cette justice, Monsieur Ybarnégaray, que je ne fais pas de diversion et que je dis en face ce que j'ai à dire.

M. Ybarnégaray. — Moi aussi !

M. Renaudel. — Ce sera donc ainsi l'arc-en-ciel de la Chambre qui se prononcera sur cette question de l'Aéropostale et des crimes commis par ceux qui la dirigeaient. (Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.)

M. Ybarnégaray. — Et par ceux qui la poursuivent, à la tête desquels est M. Weiller, car c'est là qu'est le drame.

C'est du propre. On en a la nausée. Et ces « mouvements divers » sont des mouvements de dégoût. D'un beau roman, M. Renaudel fait un roman chez la portière.

Alors d'autres partent au milieu du vacarme. On ne s'entend plus. Citons M. Henriot qui tient à souligner quelle singulière conception ont les ministres de la séparation des .pouvoirs. Il cite l'étrange discours de M. Renoult. M. Herriot, qui ne l'a pas entendu, le défend. Il défend aussi M. Painlevé qui avait, dans une conversation, déclaré coupables les Bouilloux-Lafont, ce qui était quelque peu anticiper sur les inculpations.

Mais revoici M. P.-E. Flandin qui n'est pas homme à lâcher sa proie lorsqu'il la tient.

D'abord, il fait raison des calomnies dirigées contre lui lorsqu'il a quitté le ministère, il ne connaissait pas le dossier Bouilloux-Lafont. Et il ajoute :

Le 6 et le 12 mars, quelqu'un a dit la vérité, et c'est moi. Mais d'autres ne l'ont pas dite. Et, devant la violence des attaques de ce soir, j'ai le droit d'y revenir. M. Blum a déclaré ce jour-là : « Je n'ai jamais plaidé pour un fournisseur de l'Etat. Or il a plaidé pour M. Fertig, de l'Hispano-Suiza, et l'Hispano-Suixa est bien un fournisseur de guerre.

Il a dit aussi, au cours du même débat : « Si c'était à moi que vous pensiez, comme avocat conseil des Galeries Lafayette, vous avez tort. Je ne sais si M. Léon Blum a été l'avocat-conseil des Galeries Lafayette. Il le nie et je le crois. Mais, dans les archives du ministère des finances, il y a une pièce : c'est un projet de requête adressé par les Galeries Lafayette pour un cautionnement sur une somme de 865.000 francs dont les Galeries Lafayette étaient débitrices au titre de bénéfices de guerre.

Il s'y trouve, de la main de M. Léon Blum et avec sa signature, cette note : « Prière de faire vérifier s'il n'y a pas d'impossibilité légale, il y a des précédents. S'il n'y a pas d'impossibilité, me prévenir. »

M. Léon Blum. — Ce document est un faux.

M. P.-É. Flandin. — Je vous indique son origine : les archives du ministère des finances. Il porte la mention de « suivre pour instruction » et cette autre note finale : « Je vous informe que le pétitionnaire a renoncé au cautionnement sollicité. » (Exclamations.)

La Chambre me comprendra. Je suis fatigué d'être accusé dans l'exercice de ma profession d'avocat d'user de mon influence, et de n'être choisi qu'à cause d'elle, et de confondre, par conséquent, l'exercice de ma profession avec ma fonction politique, ce qui serait, en effet, un scandaleux mélange.

Or, vous avez cité la phrase de M. Paul Doumer sur le souci avec lequel l'avocat, homme public, doit éviter de plaider pour ceux qui ont des difficultés avec l'État. Eh bien ! j'ai ici, également, la lettre d'un contribuable qui devait 3 millions 727.814 francs au titre des bénéfices de guerre et qui avait déjà bénéficié d'un dégrèvement de 1 million 500.000 francs.

Sa lettre parvint au ministre des finances par l'intermédiaire de M. Léon Blum : elle porte les mots « Intervention de M. Léon Blum et porte la signature de M. Boutillier. La lettre de M. Hicre, c'est le nom du réclamant, était adressée à M. Léon Btum, avocat.

« Mon cher maître, écrit en substance l'auteur de la lettre, mon dossier a passé le 21. L'avis est défavorable. L'affaire est transmise au ministre pour décision. J'avais la

conviction qu'un peu de bienveillance aurait adouci la rigueur des tribunaux administratifs. Peut-être pourrez.vous intervenir encore à temps?

M. Barthe. — Hicre avait raison. Il avait été victime.

M. P.-É. Flandin. – Je n'en sais rien. Mais que M. Blum, parlementaire, intervienne pour solliciter une mesure gracieuse en faveur d'un client, c'est un peu trop faire passer l'écharpe sous la robe d'avocat. (Applaudissements à droite et au centre.)

Les précisions comme celle-là ne sont pas les seules que j'ai.

Un membre de l'extrême gauche. — Cela n'a rien à voir avec l'Aéropostale.

M. P.-É. Flandin. — Cela a à voir. Je n'admets pas, alors que je ne me suis jamais écarté des règles… professionnelles… (Exclamations à l'extrême gauche et sur divers bancs à gauche.)

M. Lagrange. — Vous en avez menti. (Vives interruptions à droite et au centre.)

M. le président. — Je vous rappelle à l'ordre. (Très bien ! Très bien !)

M. P.-É. Flandin… qu'on me mette en cause et que l'accusation vienne d'hommes qui pratiquent la confusion permanente entre la profession d'avocat et le mandat de député. (Applaudissements à droite et au centre.) Monsieur Renaudel, serrez votre haire avec votre discipline et relisez *Tratufe*. (Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.)

M. Léon. Blum se défend, nie les Galeries Lafayette ou ne s'en souvient pas, avoue Hispano et l'intervention pour la victime de l'impôt sur les bénéfices de guerre. I! s'étonne que M. Fjandin se fasse accusateur et n'accepte pas bénévolement le rôle d'accusé.

Et fout cela finit par le vote, par 485 contre 18, de l'ordre du jour du fournisseur habituel de M. Herriot, M. François.Albert, et que voici pour les amateurs de documents :

La chambre,

Flétrit la campagne d'odieuses calomnies profondément préjudiciables à l'aviation française menée contre un haut fonctionnaire dont l'indiscutable intégrité a été reconnue par ses adversaires eux-mêmes ;

Elle exprime aux agents de l'Aéropostale, et notamment aux pilotes héroïques qui. malgré les circonstances, ont assuré la régularité des services des trois continents, ses sentiments de reconnaissance et d'admiration ;

Elle charge la sous-commission des services contractuels de la commission des finances et la commission de l'aéronautique de faire la pleine lumière sur les faits de toute nature révélés par le débat ;

Confiante dans le Gouvernement pour poursuivre dans le plus bref délai et sans faiblesse la répression de toutes les fraudes commises et pour prendre d'urgence les mesures qui permettront de continuer l'exploitation de la ligne France-Amérique du Sud sous le contrôle étroit de l'État et en substituant son autorité effective à celle des hommes dont la déchéance s'impose, passe à l'ordre du jour.

REVUE DE LA PRESSE
La séance d'hier

La séance consacrée aux interpellations sur les affaires d'aviation ne s'est terminée qu'à quatre heures du matin. Ce n'est donc que demain que nous trouverons les commentaires de nos confrères du matin. Quelques-uns, cependant, donnent des aujourd'hui les impressions que leur a laissées la première partie de la séance.

M. Raymond Cartier écrit dans *L'Écho de Paris :*

Personne n'est dupe de l'affectation de vertu des socialistes. Si cette vertu était sincère, ils commenceraient par l'appliquer à leur propre parti, en excluant de leurs rangs les cyniques bourgeois bien rentés qui prêchent le partage des biens des autres et tous les avocats et avocats-conseils grassement payés qui combattent le capitalisme dans les réunions publiques, mais le défendent devant les tribunaux. C'est pourquoi on a le droit de trouver intolérables les agissements d'un parti qui trouble sans cesse la vie publique du pays au nom d'une moralité politique qu'il n'a aucun droit à représenter.

Et, dans *L'Ordre*, M. Debu-Bridel s'exprime ainsi :

Une affaire de fraudes fiscales est découverte, le parti socialiste s'en empare, tente d'en éclabousser toute la bourgeoisie et de faire croire que le déficit sera comblé en coffrant quelques fraudeurs.

L'affaire de l'Aéropostale lui sert de prétexte à une campagne pour la nationalisation des compagnies aériennes ; demain, il demandera l'étatisation de la Transatlantique, puis celle des chemins de fer.

Chaque jour l'emprise socialiste s'étend davantage avec la complicité des fonctionnaires enrôlés en masse sous les rouges bannières de M.Léon Blum.

M. Flandin est décidé à mener la lutte. Il se fait cependant d'étranges illusions s'il compte sur l'alliance radicale pour briser la dictature socialiste. Une telle naïveté de sa part surprend !

APRÈS LE DÉBAT SUR L'AÉROPOSTALE
(*Le Petit Provençal*, 27 novembre 1932)

Paris, 26 novembre.

M. Painlevé a déclaré hier à la chambre :

Le 31 mars 1931, le bilan de l'Aéropostale fut déposé à la grande fureur de MM. Bouilloux-Lafont. À partir de ce moment, leur haine contre M. J.-L. Dumesnil fut sans limite. En fait, les administrateurs de la société étant restés en fonctions pendant près de deux uns, le gouvernement a été sous le coup de ce chantage : « Ou vous nous accorderez notre concordat ou nous ferons s'effondrer la ligne de l'Amérique du Sud ».

Le 31 mars 1931, le conseil d'administration de la Compagnie Générale Aéropostale était ainsi composé :

MM. Marcel Bouilloux-Lafont, président ; René Fould, vice-président ; André Bouilloux-Lafont, administrateur délégué ; le marquis de Massimi. administrateur-directeur général ; de Burlet ; Paul Dhé ; Antoine Fortoul ; Jean Fraissinet ; Pierre Latécoère ; Alphonse Lazard ; Marcel Portait ; le baron Amédée Reille ; le marquis Thibault de Solages, administrateurs ; Checcacci [6] et Lucien Labbée, commissaires aux comptes.

Signalons que M. René Fould, que nous trouvons dans ce conseil d'administration, était, à cette même époque, vice-président du conseil d'administration de la Compagnie générale transatlantique, autre compagnie subventionnée par l'État et dont la conduite a été analogue à celle de l'Aéropostale, conduite stigmatisée hier par M. Painlevé.

Les affaires de l'aviation

[6] Gaston Checcacci : représentant de la Caisse commerciale et industrielle de Paris.

(*Le Journal des débats*, 5 janvier 1933)

M. Brack, juge d'instruction, a confronté hier après-midi, le baron Nicaise avec le faussaire Lucien Colin, dit Lucco.

Il s'agissait de savoir comment Lucco, dans une fausse lettre, fabriquée par lui, en 1930, et adressée par M. Weitler à M. Renaitour, avait pu faire allusion à une lettre confidentielle (authentique celle-là) adressée par le baron Nicaise à M. Paul-Louis Weiller.

J'ai pu en avoir connaissance dans l'entourage de M. Weiller, mais je ne me rappelle plus.

Cette confrontation, demandée par Me Jean-Charles Legrand, termine probablement l'information sur la plainte du ministère de l'air.

Affaire de l'Aéropostale
(*Le Journal des débats*, 29 mars 1933)

L'accusation et la défense ayant, devant la longueur des débats, renoncé à l'audition de nombreux témoins, la septième audience a vu la fin des témoignages. Peut-être en appellera-t-on, aujourd'hui encore un ou deux qui n'ont pas jusqu'ici déposé, mais, dans la journée, la partie civile aura la parole pour prononcer ses plaidoiries.

Le témoignage de M. Brun, directeur de la Lufthansa, fut l'occasion d'explications contradictoires sur le régime des actions des sociétés d'aéronautique, sur les obligations qu'elles contractent à l'égard de l'État, mais sur leurs droits de conclure des accords commerciaux avec les Sociétés étrangères. Ces détails minutieusement établis, Mlle Mannequin, maîtresse de Lucco, vient déclarer qu'elle a déjeuné avec Bouilloux-Lafont et un ami. Bouilloux-Lafont prenait connaissance de notes que lui soumettait Lucco et les corrigeait.

Le géhérat Duval, ancien major général de l'aviation française durant la guerre et actuel président du conseil d'administration de la C.I.D.N.A., rapporte qu'au mois de février dernier, M. Wronsky, président du conseil d'administration de la Lufthansa, l'entretint du déjeuner qui avait eu lieu entre MM. Bouilloux-Lafont et son directeur, M. Weigelt, déjeuner au cours duquel il fut question d'un projet de cession des actions de l'Aéropostale à la Lufthansa.

On aborde alors la discussion du fameux propos qui fut prêté à M. Weiller « Ça y est, les Bouilloux-Lafont viennent d'avaler leur dernier faux ». M. Kornfeld, dit Lelarge, qui aurait rapporté le propos, le nie aujourd'hui.

Mlle Laurent, en présence de qui eurent lieu les explications de Kornfeld et de M. Kleh [Klehe], confirme l'exactitude du propos tenu.

« Ils se sont, dit-elle, disputés chez moi-même sur leurs dépositions. M. Kleh m'a dit que M. Kornfeld touchait, de M. Weiller, 500.000 fr. par an et, avant même la naissance du scandale, M. Kleh m'avait dit également : « Avant huit jours, André Bouilloux-Lafont sera en prison ».

Malheureusement, la contradiction soulevée par les deux témoignages ne pourra être éclaircie par la déposition de M. Kleh. car celui-ci invoque la maladie pour ne pas comparaître à l'audience. On se préoccupe longuement de la réalité de la maladie de M. Kleh, puis on décide de le citer à nouveau.

L'avocat général Siramy donne lecture d'une lettre du baron Nicaise, administrateur des moteurs Lorraine, qui a trait à la fameuse lettre Renaitour. Dans le terme « menteur professionnel » appliqué à un général X, Me P. Pierre Masse veut voir la preuve que M. Weiller fut bien l'inspirateur de ce faux document établi par Lucco.

Au milieu de l'hilarité générale, Lucco reconnaît qu'il est l'auteur de ce faux.

« Je viens, dit-il, de me mettre tout le monde à dos. C'est définitif : je ne dis pas cela pour vous égayer. Celui qui a vendu mon faux au baron Nicaise a abusé de mon nom, mais c'est bien M. Weiller qui m'a communiqué la lettre du baron Nicaise, pour nourrir le tract rédigé à l'occasion de l'explication Renaitour. »

Bien entendu, peu de crédit, est accordé aux nouvelles explications de Lucco, auquel M. Weiller à son tour inflige un démenti.

Enfin, on entend M. Béranger, ancien pilote de guerre, qui affirme la bonne foi de M. Bouilloux-Lafont et la grandeur de son entreprise. M. Vacher, liquidateur de l'Aéropostale, constate que le projet de convention du 2 août 1929 aurait évité à l'entreprise d'être réduite au point où elle se trouve.

Avant de clore l'audience, il est donné lecture d'une lettre du pilote Mermoz qui, au nom de ses camarades qui mènent la vie de ligne, apporte à M. Bouilloux-Lafont, pour son œuvre, le témoignage de son admiration et s'élève contre ceux qui n'ont pas craint de salir le nom de l'Aéropostale, afin de démolir l'œuvre en frappant l'homme.

Sur cette attestation émouvante, le président lève l'audience.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de l'Air
(*Journal officiel de la République française*, 26 janvier 1935)

Chevalier

Baile (Alexandre-Marius), chef d'aéraplace : 13 ans 6 mois de services militaires et de pratique professionnelle. Titres exceptionnels : remarquable pilote. S'est rendu légendaire parmi les équipages de Casablanca-Dakar à l'occasion de nombreux dépannages effectués avec succès en zone dissidente. Totalise environ 3.000 heures de vol.

Néri (Jacques-Philippe), radiotélégraphiste navigant : 8 ans 5 mois de services militaires et de pratique professionnelle. Titres exceptionnels : compte à son actif 100 traversées Marseille-Alger, 100 courriers Casablanca-Dakar, 100 courriers Rio de Janeiro-Buenos-Aires, 4 traversées aériennes de l'Atlantique Sud à bord du *Santos-Dumont*. Victime de 3 atterrissages forcés en zone dissidente. Totalise 4.150 heures de vol dont 1.000 heures de vol de nuit.