

TRANSPORTS AÉRIENS GUYANAIS (1919-1922)

Gaston-Pierre POULALION, directeur

Enseigne de vaisseau de 1^{re} classe de réserve promu lieutenant de vaisseau de réserve (25 septembre 1917).

Mission à Madagascar en vue de l'établissement d'une ligne d'aviation entre Antsirabe et Tuléar (1923).

Directeur de la Société guyanaise d'études.

Administrateur de [France-Guyane](#) (déc. 1926),

Gérant de Paris-Shanghai (mars 1928). Parts cédées en 1931 à la [Compagnie de la Chine et des Indes](#).

Fondateur et administrateur de la [Société hydro-électrique du Congo français](#). (août 1928).

Administrateur de la [Compagnie minière de Roura](#).

Auteur de « Les ressources économiques de la Guyane française » (Bulletin de l'agence générale des colonies, avril 1927, n° 223, p. 595-600).

Décédé en 1935 (?).

Transports aériens guyanais (*La Journée industrielle*, 16 juillet 1919)

Cette société anonyme de formation récente a pour objet la création de toutes voies de communications aériennes à l'intérieur des Guyanes : le transport de personnel, marchandises, matériel, etc., et éventuellement l'achat, la vente, l'échange et la négociation de marchandises et matériel transportés ou à transporter par avions.

Le siège social est à Paris, 6, rue de Hanovre.

Le capital est de 600.000 francs en actions de 1.000 francs.

Les premiers administrateurs sont : MM *Marc Louis*, comte de Beaumont ¹, propriétaire, à Paris, 26, avenue Victor-Hugo ; *Louis Bréguet*, industriel, à Paris, 115, rue de la Pompe ; *Gaston Clanis* ², industriel, à Paris, 26 *bis*, rue Alphonse-de-Neuville ; *Charles Dutertre*, capitaine de frégate, à -Paris, rue Mizon, 2 ; *Jean Galmot*, négociant à Paris, 14, rue Duphot ; et *Olivier de Rivaud*, banquier à Paris, rue de Hanovre, 6.

¹ Marc de Beaumont (1869-1931) : dirigeant de sociétés proche de la Banque Rivaud, administrateur entre autres des Salins du Siné-Saloum (1914). Voir [encadré](#).

² Gaston Clanis : négociant-armateur à Saint-Pierre (Martinique), puis Cayenne. Associé dans plusieurs affaires au groupe Rivaud. Président de la Société sénégalaise de cultures Late-Mengué (1927). Voir [encadré](#).

CONSTITUTION

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 24 juillet 1919)

Transports aériens guyanais. — Cap. 600.000 fr. en 600 act. de 1.000 fr. il a été créé 1.000 parts de fondateur. Siège à Paris, 6, r. de Hanovre. Conseil : MM. de Beaumont, Bréguet, Clanis, Dutertre, Galmot, de Rivaud. — *La Loi*, 12 juillet.

L'aviation et la Guyane française.

(*Bulletin de l'Agence générale des colonies*, janvier 1920)

Dans un intéressant article que publie le *Courrier colonial* du 19 décembre 1919, M. Gaston CLANIS étudie l'utilisation de l'aviation comme moyen de transport commercial en Guyane.

Il fait remarquer d'autre part que, sur les routes naturelles formées par le magnifique réseau fluvial de Guyane, les avions peuvent évoluer avec une sécurité absolue à une hauteur qui leur permettra toujours, en cas de panne, d'atterrir entre les rapides, et que le fret représenté par l'or, le balata, les essences de rose peut couvrir les frais forcément élevés d'un transport par avions.

Il estime que l'avion peut et doit permettre la mise en exploitation de ces immenses régions actuellement parcourues seulement par quelques chercheurs d'or et de balata et par des aventuriers de toutes nationalités.

Il fait ressortir enfin que la société des transports aériens guyanais entre actuellement dans la voie des réalisations. Le premier vol a eu lieu à Saint-Laurent du Maroni, le 5 octobre dernier et la traversée de Saint-Laurent du Maroni à Cayenne (250 km.) a été effectuée le 12 octobre. L'exploitation de la ligne Saint-Laurent du Maroni-Inini-Onoqui est déjà commencée.

Convocations en assemblées générales extraordinaires

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 10 janvier 1921)

Transports aériens guyanais. — Le 2 février, à Paris, 6, rue de Hanovre. Augmentation du capital.

QUELLE ÉTRANGE HISTOIRE !

Les transports aériens guyanais ont bénéficié
d'une subvention dépassant leur capital

L'État est généreux pour une société qu'administre M. Galmot
(*La Lanterne*, 10 mars 1921)

Si jamais il vous prenait fantaisie, aux uns ou aux autres, de constituer une société de transports par avions au capital, par exemple, de 600.000 francs, pensez-vous que cette société obtiendrait facilement, en une année, une subvention d'État dépassant la première mise de fonds de ses actionnaires ?

C'est pourtant la chance extraordinaire qui est advenue à la société des Transports aériens guyanais.

« Quelle étrange histoire ! » comme dit quelqu'un que nous connaissons bien. Elle vaut, en tout cas, d'être relatée brièvement, ne serait-ce que pour insister sur la nécessité de veiller à l'emploi des deniers publics et de mettre fin à des libéralités insolites dont ne s'accommode pas précisément le porte-monnaie des contribuables.

Les Transports aériens guyanais étaient en 1920 (depuis 1921 le capital a été doublé) une société anonyme au capital de 600.000 francs, ayant son siège social à Paris, 6, rue de Hanovre. Que transportait cette compagnie dans ses avions ? Nous ne le savons pas au juste.

Peut-être « véhicula-t-elle » M. Galmot durant sa campagne électorale, qu'il mena, on s'en souvient, en utilisant pour ces déplacements la voie des airs. Toujours est-il, si nous en croyons le *Petit Guyanais de la Semaine*, que la société « n'avait rien fait pour le pays ».

Nous n'aurions d'ailleurs rien à redire à cela, si les Transports aériens guyanais s'étaient « débrouillés » tout seuls. Mais où l'abus nous paraît quelque peu effarant — le *Petit Guyanais* emploie même le terme plus expressif de scandale —, c'est lorsque cette entreprise D'ORDRE PRIVÉ a réussi à obtenir, à trois reprises au cours de l'année 1920, des subventions qui se sont élevées au total de 675,000 francs.

De qui a-t-elle obtenu ces subventions ? Du ministère des colonies, du sous-secrétariat d'État de l'aéronautique ou des deux ministères ? Ce qu'il y a de certain, c'est qu'elles ont été accordées par la « métropole ». C'est le terme même employé dans le *Journal officiel de la Guyane française*.

Un arrêté n° 868, paru aux « actes du pouvoir local » et daté du 15 septembre 1920, a ouvert au chapitre 18 du budget local « dépenses extraordinaires » de l'exercice 1920, un premier crédit de 300.000 francs, « afférent à la subvention accordée par la métropole, suivant récépissé n° 32710 du 17 mars 1920, du caissier payeur central, en garantie du prix d'achat de 4 avions destinés à la société T. A. G. et de l'acquisition de matières consommables nécessaires à cette société ».

En second lieu, l'arrêté n° 920 daté du 28 septembre 1920, « vu le câblogramme en date du 30 août 1920, du ministre des finances, notifiant qu'une deuxième subvention de 300.000 francs a été accordée par la métropole à la société des Transports aériens guyanais, a mis à la disposition des T. A. G. 51.000 francs pour le règlement de travaux à Saint-Laurent-du-Maroni, à Inini et à Cayenne, autorisé l'ordonnancement de 60.000 francs pour du matériel acheté en France et le paiement d'avances jusqu'à 189.000 francs, à raison de 20.000 francs par mois, pour frais d'installation (hangars, appareils de hissage, ateliers, etc.).

Mais ces 600.000 francs avaient été précédés d'un petit supplément de 75.000 francs, versés « à titre d'encouragement » par la colonie de la Guyane elle-même, sur la proposition du gouverneur Lejeune, qui ne doit pas être étranger non plus à la faveur dont les T. A. G. ont bénéficié de la part de la métropole.

Et voilà comment l'Etat, ce pauvre Etat qui n'a pas, le sou, vient généreusement en aide, à la Guyane, è. une compagnie aérienne vraiment privilégiée.

Ajoutons que M. Jean Galmot, ainsi qu'il ressort du numéro de la *Guyane Commerciale* du 13 novembre 1919, où il a pris soin d'énumérer complaisamment toutes les sociétés auxquelles il appartient, n'a pas négligé de faire savoir qu'il est administrateur de la Société des Transports aériens de la Guyane. Mais, évidemment, cela ne prouve pas qu'il ait usé de son influence, en 1920, pour que les T. A. G. fussent largement subventionnés par l'État.

Nous nous contentons simplement de signaler la coïncidence.

P. V.

LA SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS GUYANAIS
s'efforce de justifier les subventions qu'elle a reçues
(*La Lanterne*, 20 mars 1921)

Qu'est-ce que la Société des Transports aériens guyanais, dont nous avons eu récemment l'occasion de parler ?

Nous recevons du capitaine de frégate Dutertre, administrateur délégué de cette compagnie, une réponse, d'ailleurs très courtoise, où il s'efforce de justifier les subventions dont elle a bénéficié, tant de la part de la métropole que de la colonie elle-même.

D'après le commandant Dutertre, ces subventions se seraient bien élevées à 675.000 francs, mais auraient porté sur 1919 et 1920 et se décomposeraient ainsi pour chaque année : 300.000 francs versés par le sous-secrétariat de l'aéronautique et 30.000 francs votés par le conseil général « à l'unanimité » ; enfin, un trop perçu de 15.000 francs de frais de douane aurait été remboursé à la Société en sus des 660.000 francs dont il est question plus haut. Au surplus, comparativement aux sociétés de navigation aériennes en France, les Transports aériens guyanais n'auraient pas été favorisés, et M. Galmot n'aurait pas eu à intervenir.

M. Dutertre ajoute :

« Quant à ce que transporte la Société des T. A. G. : des passagers tout simplement. La première ligne ouverte a été une ligne de pénétration le long du fleuve Maroni et les avions transportent en deux heures, aux postes de douane de l'Inini, les chercheurs d'or et de balata qui, autrement, mettent 22 jours en moyenne à effectuer le même trajet, et au prix de quelles fatigues ! »

Enfin, le capitaine de frégate Dutertre explique pourquoi il a songé à fonder la Société des Transports aériens guyanais. La Guyane, dit-il, est, de toutes nos colonies, celle qui se prête le mieux à une exploitation aérienne, parce que :

1° Il n'y a aucun autre moyen de communication, pas de routes et pas de fleuves navigables, donc pas de concurrence ;

2° Les matières exploitées sont des matières précieuses : or, balata, essence de rose, susceptibles de payer un fret élevé ;

3° De toutes les régions équatoriales, seule la Guyane n'a jamais de tornades, ni typhons, possède un régime de vents réguliers, faibles, peu de brume, par conséquent des conditions atmosphériques éminemment favorables ;

4° Les fleuves, bien que non navigables, présentent entre leurs « sauts » de magnifiques bassins d'eau calme sur lesquels un hydro peut toujours amerrir, et, en même temps, des routes visibles et faciles à suivre, par conséquent les conditions de sécurité sont aussi fortes que possible ;

5° L'organisation de lignes aériennes en Guyane française a une répercussion énorme au Brésil, au Venezuela et dans toute l'Amérique du sud et augmente l'expansion de l'idée française dans tous ces pays.

Voilà comment la Société des Transports aériens guyanais résume et son œuvre et son programme d'action. Entre ses affirmations et celles du *Petit Guyanais de la Semaine*, qui prétend « qu'elle n'a rien fait », il ne nous appartient pas de nous prononcer. Nous aurons seulement, en publiant les déclarations du capitaine de frégate Dutertre, donné une fois de plus la mesure de la « haine » que nous avons voués à M. Galmot.

P. V.

(*La Journée industrielle*, 18 octobre 1921)

Les actionnaires de cette société, ayant son siège à Paris, 6, rue de Hanovre, se sont réunis hier en assemblée extraordinaire sous la présidence du comte M. L. [Marc] de Beaumont, président du conseil d'administration.

L'assemblée a régularisé l'augmentation de capital de 900.000 fr., décidée par délibération du conseil d'administration du 30 septembre dernier, en vertu de l'article 8 des statuts.

Le capiton primitif de 600.000 fr. a été ainsi porté à 1.500.000 fr. par la création de 900 actions nouvelles de 1.000 fr., toutes souscrites en numéraire.

L'article 7 des statuts a été modifié en conséquence de cette augmentation.

À quoi servent les subventions de l'aéronautique ?

On voudrait connaître l'emploi de celles
que reçoit la Société des Transports aériens guyanais
(*La Lanterne*, 4 janvier 1922)

Le budget du Sous-Secrétariat de l'Aéronautique et des transports aériens a passé au Parlement « comme une lettre à la poste », selon l'expression courante. Pourtant, il semble difficile que d'ici peu, la Chambre ne soit pas saisie de certains faits qui demandent à être éclaircis. D'aucuns vont même jusqu'à parler d'un « scandale » tout prêt à éclater. Nous nous bornerons, sans préjuger de l'enquête qui s'impose, à reproduire ce qu'on raconte à ce sujet.

Sur le chiffre de 154 millions auquel s'élèveront pour 1922 les dépenses de l'aéronautique et des transports aériens, près du tiers concernera les subventions versées aux Compagnies aériennes. Il n'est point dans nos intentions de discuter l'utilité de ces subventions d'une façon générale. Mais c'est à propos des sommes perçues par la S. T. A. G. (Société des Transports aériens Guyanais) que des critiques violentes se produisent depuis quelque temps et que quelques points d'interrogation doivent se poser.

Nous avons eu l'occasion déjà de parler de cette Compagnie aérienne, très en faveur auprès du gouverneur de la Guyane. Elle a été inscrite en 1921 pour une subvention d'État de 300.000 francs, subvention qui aurait dû être affectée exclusivement d'après le contrat, aux installations « d'ordre durable », aux constructions, etc. Or, il paraîtrait qu'elle servirait à la Société, non seulement à payer son personnel, mais encore à effectuer des opérations commerciales, des achats et des reventes de marchandises. Est-il exact que l'exploitation des lignes aériennes ne soit pour elle qu'un prétexte et une façade ?

Est-il vrai d'autre part, que l'attention du gouverneur aurait été attirée, verbalement et même par écrit, sur les nombreuses irrégularités constatées dans la gestion de la subvention ? Est-il à la connaissance de M. Laurent-Eynac et de ses services que, malgré la résistance d'un ordonnateur, des mandats de 30 à 80.000 francs ont été signés plusieurs fois au profit de la S. T. A. G. sans aucune pièce justificative de dépenses ? Est-ce que le Trésorier-payeur général de la colonie, de son côté, n'aurait pas refusé le paiement de certains mandats irréguliers ? Est-ce qu'il n'aurait pas été obligé de s'incliner par ordre, après avoir reçu du gouvernement la réquisition de paiement ?

On assure même que, malgré le gouverneur, mais par son intermédiaire hiérarchique, l'ordonnateur en question aurait tenu à dégager sa responsabilité et aurait envoyé, sur les irrégularités dont nous venons de parler, un rapport officiel au sous-secrétariat d'État de l'Aéronautique. Ce rapport est-il parvenu à destination ? Qu'en

pense M. Laurent-Eynac ? Le ministère des Colonies, que l'affaire intéresse, lui aussi, a-t-il cherché à savoir si le gouverneur a eu raison ou tort de dédaigner les avertissements qui lui ont été donnés et de couvrir des agissements répréhensibles, au moins administrativement ?

Qu'est-ce que l'histoire rocambolesque des terrains de l'Inini, qui seraient passés de 10.000 à 20.000, puis à 40.000 francs pour être remboursés sur la subvention ? Qu'est-ce que ce relevé de la S. T. A. G. du 1^{er} janvier au 30 septembre : dépenses payées pour Cayenne, qui se chiffrent à 30.000 francs pour les matériaux et à 50.000 francs pour la main-d'œuvre, alors qu'au début de décembre dernier, à la pointe Macouria, où se trouvent les établissements de l'aviation pour Cayenne, il y avait en tout et pour tout un hangar de 25 m. sur 20, composé uniquement de chevrons sans aucune toiture, avec deux « carbets » ou petites cases en paille, et alors que le personnel y était réduit à quatre forçats ?

Des subventions, oui, à condition qu'elles soient utilisées dans un intérêt public. Sans vouloir, encore une fois, nous prononcer pour l'instant, nous aimerions savoir si tel est bien l'emploi qu'en fait la S. T. A. G.

Mais M. Boussenot, député, qui possède, paraît-il, un dossier bien documenté sur cette affaire, et qui est au courant du rapport adressé à M. Laurent-Eynac, nous dira sans doute prochainement ce qu'il faut en penser.

P. V.

AEC 1922/633 — Transports aériens guyanais, 13, rue Notre-Dame-des-Victoires, PARIS (29^e).

Capital — Sté an., f. le 6 juin 1919, 600.000 fr.

Objet. — Création à la Guyane (de Cayenne-St-Laurent-Inini) de lignes aériennes pour transp. de passagers et de marchandises.

Conseil. — MM. [Marc] de Beaumont, G. Clanis, O[livier] de Rivaud, L. Bréguet, G. Dutertre.

Société des Transports aériens guyanais
(*La Journée industrielle*, 4 juin 1922)

Un décret vient d'approuver la convention passée entre le directeur du service de la navigation aérienne et cette société, qui a son siège 13, rue Notre-Dame-des-Victoires, à Paris, pour l'exploitation d'un service public de transports aériens pour voyageurs, messageries, marchandises et fret postal sur du Maroni et Cayenne, et l'Inini.

LES AILES D'OUTRE-MER

L'AVIATION COLONIALE

par M. le lieutenant de vaisseau P. POULALION³.

(*Les Ailes*, 16 mars 1922)

Messieurs :

Le comité directeur de l'Association française aérienne a bien voulu me demander de vous présenter une communication sur l'aviation coloniale, ce dont je suis très honoré.

³ Communication présentée à l'Association française aérienne, le 23 février 1922.

Aussi vais-je tâcher d'atteindre les buts que je me suis assignés, c'est-à-dire de vous exposer tout d'abord la question d'une manière générale, et, ensuite, me basant sur le travail que nous faisons depuis 1919, en Guyane, d'en montrer tous les détails d'exploitation, de mise au point, ainsi que les desiderata de telles entreprises, sans oublier l'intérêt économique colonial et l'expansion de l'aéronautique française, qui en sont la base.

*
* *

Il peut paraître paradoxal, de prime abord que l'on songe, quant à présent, à aller installer, aux Colonies, des lignes aériennes ; cependant, c'est là où leur est réservé l'avenir le plus vaste, car aucune concurrence ne leur est opposée. Elles sont le précurseur de la route et du rail.

Un pays, quel qu'il soit, ne prospère que s'il a des voies de communication lui permettent d'amener ses richesses intérieures aux divers points d'où elles doivent être exportées.

Beaucoup de nos colonies ne connaissent pas le rail, n'ont pas les routes voulues, et leurs fleuves ne font pas toujours navigables sur de grandes distances. C'est donc dans ces pays à mon sens, que l'avion trouve son utilisation immédiate.

Dans certaines colonies, le fret à transporter par voie aérienne est de grande valeur sous un petit volume, ce qui est idéal. De plus, le temps gagné par l'avion sur les autres modes de transport qui peuvent exister, pirogues, porteurs, etc, n'est Pas de l'ordre de grandeur de quelques *heures* ; ce sont des *journées*, et quelquefois même des *semaines* de gagnées, ainsi que nous allons le voir par la suite, chiffres à l'appui.

Il n'y a pas à se dissimuler que l'installation de lignes aériennes coloniales demande un travail très assidu ; il ne faut négliger aucun détail qui, s'il peut paraître infime dans la Métropole, peut avoir une très grosse importance quand on est éloigné de près d'un mois de France.

Il a fallu faire école pour toutes choses, tant au point de vue climatérique (les postes de météorologie n'étant pas installés), qu'au point de vue d'adaptation des appareils aux conditions de température très différentes de celles pour lesquelles ils ont été construits. De plus, on doit faire l'infrastructure des centres de A jusqu'à Z, par ses propres moyens. L'on est forcé de dresser du personnel indigène, car on ne peut songer à emmener de France, tous les ouvriers qui sont nécessaires à la bonne marche d'une exploitation aérienne. L'on doit résoudre le problème de la liaison des bases avec les avions, la T.S. F. n'existant pas dans certaines colonies.

Étant donné les régions que l'on survole, il est indispensable que tout soit prévu à bord, de façon que l'équipage et les passagers ne soient pas à la merci d'un incident banal dans un endroit où l'on ne peut attendre de secours que de soi-même.

Il me serait trop long d'énumérer tous les détails qui sont à envisager ; je vais me permettre de vous exposer le travail que nous avons fait en Guyane, où je viens de passer deux années ; il me semble que les faits existants parleront mieux que tout ce que je pourrais avoir l'honneur de vous dire.

Permettez-moi, cependant, d'attirer votre bienveillante attention sur les buts d'expansion coloniale et de l'Aéronautique française, qui sont intimement liés à toute entreprise de lignes aériennes dans nos Colonies. Il faut bien se dire que la facilité des déplacements, incite les commerçants et les industriels étrangers à venir traiter avec nos maisons françaises. Les affaires d'outre-mer ne sont pas les marnes que celles faites en France. Les marchés se passent sur de grosses quantités. Quelques passagers, arrivés par nos soins, qui ne seraient pas venus si l'avion n'avait pu les transporter, peuvent

apporter un trafic par mer de plusieurs centaines de tonnes, ce qui n'est pas négligeable comme appoint.

Au fur et à mesure que les lignes aériennes exploitées s'intensifient et se régularisent, ce qui est indispensable, le commerçant, l'homme d'affaires, est attiré, vers le pays qui lui donne le plus de commodité avec la perte de temps minimum, et une contrée qui était riche, mais délaissée par suite des difficultés de transport, devient, petit à petit, prospère. Elle se développe, les capitaux affluent, la mise en valeur se fait rationnellement.

Aux colonies, ou plutôt dans beaucoup de Colonies, l'avion seul permet de résoudre ce problème, dans le minimum de temps.

Ne perdons pas de vue que l'industrie aéronautique française a besoin de débouchés ; nos lignes coloniales vont porter notre pavillon dans tous les pays environnant nos possessions, et doivent montrer la supériorité de notre construction sur toutes les autres. Nous devons faire tâche d'huile.

Nos voisins suivent nos efforts et notre travail au jour le jour : il ne tient qu'à nous de nous imposer, et par l'expansion de nos lignes, et par l'adaptation de notre construction, aux différents services que sont appelés à rendre les appareils de notre flotte aérienne commerciale.

Permettez-moi, maintenant, Messieurs, de vous faire connaître le travail qui a été fait en Guyane, les moyens employés, les résultats acquis, qui nous ont permis d'exposer certains desiderata, qui, nous le croyons, seront communs aux Compagnies similaires qui se monteront par la suite.

Nous aurons peut-être la joie d'avoir apporté quelques renseignements utiles, et d'avoir évité certains tâtonnements du début, car j'ai la certitude que l'aviation aux Colonies va prendre, sous peu, l'essor auquel elle a droit.

*
* * *

Les lignes aériennes existant en Guyane ont été créées sous l'impulsion du capitaine de frégate Dutertre, ce dernier ayant été en mission dans cette Colonie, connaissant parfaitement le pays, s'est rendu compte des bienfaits qu'y apporterait l'aviation, et, en 1919, il fonda la Société des Transports aériens guyanais.

Le capitaine de frégate Dutertre ne se dissimulait pas, et ne cachait pas qu'il allait falloir de gros efforts pour mener à bien une telle entreprise, mais il se rendait compte et il a fait comprendre, l'essor que la Colonie connaîtrait par suite d'un trafic aérien qui en permettrait la mise en valeur, chose qui n'avait pu être faite rationnellement jusqu'à ce jour, faute de moyens de communication.

Ce qui existe pour la Guyane est commun à beaucoup de nos colonies ; c'est pourquoi je dis que l'aviation trouve un débouché immédiat et une utilisation indéniable dans la presque totalité de nos possessions d'outre-mer.

La Guyane est un pays extrêmement riche par son sol et son sous sol. L'on y trouve les bois précieux les plus divers. L'ot est charrié par tous ses fleuves. On le travaille aussi en filon. La culture peut être faite en grand. Tout y vient très bien.

Mais cela n'est rien à côté des débouchés prévus et du travail qui ne demande qu'à être fait. Un développement intense attend cette colonie. Seul l'avion peut et doit l'accomplir, dans un temps restreint et sans engager de gros capitaux.

La Guyane ne possède, pour ainsi dire, pas de routes. Le chemin de fer n'existe pas. Les communications de l'intérieur du pays à la côte se font par pirogues, moyen de transport lent, fatiguant, quand on songe qu'il faut plusieurs semaines pour remonter à l'endroit où vous mène l'avion en deux heures.

De ce fait, le contrôle des affaires, qui pourraient s'établir à l'intérieur, est très illusoire, et les capitalistes hésitent à placer des fonds dans de pareilles conditions.

Pour comparer le temps, prenons les chiffres qui ne permettent aucune discussion.
Pour remonter de Saint-Laurent à Jnini en pirogue, suivant les saisons, l'on met de 15 à 25 jours, quelquefois un mois.
En avion, le même trajet est fait en deux heures.
Je m'abstiens de tout commentaire.
Pour aller de Saint-Laurent à Cayenne, il y a un départ de bateau tous les dix jours.
La traversée, suivant les escales que l'on fait, demande de 36 à 48 heures.
En avion, le même parcours est fait en deux heures.
Ces chiffres sont, je crois, assez éloquents.

*
* * *

Le premier vol par hydravion, en Guyane, a été exécuté à Saint-Laurent le 5 octobre 1919, et le premier voyage de Saint-Laurent à Cayenne le 12 octobre de la même année.

Ces vols n'étaient que des démonstrations qu'il était indispensable de faire -afin de permettre à la population de s'habituer au nouveau mode de locomotion qui allait lui être donné.

Il ne pouvait être question de commencer à faire des lignes aériennes régulières, avant que l'infrastructure indispensable ne fut réalisée. C'est donc à ce travail que furent employés les mois qui suivirent et l'année 1920.

Actuellement, les lignes en cours d'exploitation en Guyane Française sont celles de Saint-Laurent-Cayenne, et Saint-Laurent-Inini ; la distance pour les deux parcours étant la même, de 260 km.

Il est facile de se rendre compte, étant donné les chiffres que je viens de citer, que la population, en général, et les travailleurs, en particulier, ne peuvent qu'être séduits par les transports aériens.

Entre Saint-Laurent et Inini, une escale est prévue a l'embouchure de l'Abouamy, point très intéressant puisqu'à proximité de cet endroit se trouvent des placers et la région est riche.

Sur la ligne de la côte, des relais sont également prévus à Mana et à Sinnamary, ces escales devant servir t par la suite, de têtes de lignes pour celles de pénétration-qui suivront le cours des grands fleuves se jetant à la mer, à proximité des localités où nous installons nos centres secondaires.

Cette infrastructure a donc un double but, celui présent, pour desservir ces localités, et celui de l'avenir, que prévoit le travail futur.

La liaison de la côte sera terminée par la ligne de Cayenne à l'Oyapock fleuve qui nous sépare du Brésil, un relai étant prévu à l'embouchure de l'Approuague, cette installation ayant le double but que je viens d'indiquer.

Suite.
[Répétition par erreur du président épisode !]
(*Les Ailes*, 23 mars 1922)

II
(*Les Ailes*, 30 mars 1922)

Avec l'avion tout change ; les communications se font rapidement et régulièrement, le ravitaillement des prospections et placers peut être assuré de façon normale ; les dangers et les fatigues du voyage passent à l'état de souvenir ; la surveillance de l'intérieur peut être faite par les agents du Gouvernement, leur déplacement fréquent

étant possible. En un mot, les lignes aériennes apportent à l'intérieur de la Guyane la vie économique qui n'existait pas auparavant. Les conditions de travail sont alors toutes nouvelles, et l'on se rend compte qu'un pays qui ne demande qu'à prospérer se développe très rapidement.

Aucune concurrence ne peut être faite, en général, aux lignes d'aviation coloniales, car le rail et les routes sont malheureusement trop souvent à l'état de projet, et dans les grands fleuves, il est rare que les petits bateaux puissent remonter au-dessus du premier saut.

Pour l'établissement du réseau aérien en Guyane, l'on a été amené, naturellement, à se servir des fleuves qui sillonnent ce pays ; l'hydravion a donc été préféré à l'avion.

Les cours d'eau qui parcourent en tous sens, l'intérieur de cette colonie, permettent toujours à un hydro d'amerrir ou de décoller. Il a suffi de choisir judicieusement les points où l'on a établi les têtes de lignes et les relais ; il ne fallait pas oublier que la Guyane est un pays neuf, que certains centres géographiques sont fatalement appelés à se développer dans un temps très limité. Il y avait donc lieu de faire rentrer ce facteur dans le choix des emplacements.

Les centres se trouvent aux endroits qui permettent aux passagers que nous avons à transporter de se rendre le plus rapidement possible sur leur lieu de travail, et d'amener le fret avec la plus grande facilité.

En général, le fret a une grosse valeur sous un volume relativement faible, ce qui est une des meilleures conditions pour le trafic aérien.

Les mineurs, balatistes, ou employés travaillant dans la haute Guyane, se rendent compte de la supériorité du transport par avion à tout autre mode de locomotion, et ils n'hésitent pas à employer les lignes aériennes, qui sont de beaucoup plus sûres que la montée en pirogue.

Le passage par avion revient moins cher que celui par pirogue, car, dans ce dernier cas, en plus de la location de l'embarcation, il faut compter la nourriture des piroguiers et celle du passager, et cela pendant une moyenne de 20 jours, et je ne fais pas rentrer en ligne de compte le gain de temps.

*
* * *

Il ne fallait pas songer à envoyer en Guyane, les hangars démontables qui peuvent servir en escadrille ; au bout de peu de temps, l'entoilage eût été brûlé, et il aurait fallu le remplacer ; de plus, les bois tendres n'auraient pas tenu, et en dernier lieu, la forme de construction n'était nullement appropriée aux conditions climatiques d'un pays tel que la Guyane, où, à certaines saisons, il y a des pluies diluviennes. Il a donc fallu, par ses propres moyens, faire toutes les constructions et installations, telles que hangars, slips, colombiers, magasins, soutes à essence, etc.

Mais avant de construire, il a fallu débrousser, niveler, faire tous les travaux préparatoires.

Je suis certain que l'on se rendra compte des difficultés qui ont pu surgir ; mais il est difficile d'avoir une idée exacte de ce qu'a été ce travail si on ne l'a pas vécu.

Les hangars pour appareils qui sont montés sur les terrains de Guyane ont un espace utile de 28 mètres sur 26. Que l'on songe qu'il a fallu aller couper, dans la forêt environnante, les bois nécessaires à cette construction, les amener à pied d'œuvre, les travailler, c'est-à-dire qu'il a fallu former des charpentiers, car un tel hangar demande à être très soigné. Il y a eu, ensuite, le montage; les arbalétriers, étant donné la pente que doit avoir le toit, pour faciliter l'écoulement des eaux, ont environ 15 mètres, les en traits plus de 23 mètres. Il a fallu faire des chèvres pour exécuter ce montage. Je n'entrerai pas dans les détails, je crois que ce petit aperçu pourra donner une légère idée des efforts- qui ont été fournis.

Afin que le personnel qui travaille sous ces hangars ne soit pas trop incommodé par la chaleur, l'entourage en a été fait avec des golettes de maho. Cette construction, à claire-voie, permet à l'air de passer librement, et donne une bonne ventilation. La couverture de la toiture a été faite en bardeaux. Ces derniers sont des planches en wapoa ayant la dimension d'une ardoise de nos pays ; la pose se fait de la même façon que pour les tuiles.

Pour couvrir un hangar, il faut compter une moyenne de 100 bardeaux au m², les deux pans et le pignon arrière ayant une superficie de près de 800 m², il faut donc 80.000 bardeaux pour faire la toiture d'un des hangars installés en Guyane.

Ce chiffre permet encore de se rendre compte du travail de construction.

Certains slips sont poussés très avant dans la rivière ; c'est le cas au centre d'Inini. Il a donc fallu exécuter des travaux de pilotis. De même à Inini, un cabestan a été construit ; avec cet appareil, 4 hommes peuvent hisser l'avion, ce qui économise de la main-d'œuvre.

Les soutes à essence sont souterraines.

Les magasins, ateliers, etc. sont construits, en plus petit, comme les hangars.

Au centre d'Inini, en plein cœur de la Guyane, tout le ravitaillement existe, tant au point de vue rechange d'appareils que de moteurs. L'approvisionnement d'essence et d'huile est toujours au complet.

Que l'on songe au temps qu'il faut pour mener à bien et faire une telle installation.

*
* * *

Les premiers appareils qui furent amenés en Guyane étaient des hydravions Lévy-Le-Pen 300 HP Renault. Nous eûmes de grosses difficultés pour l'entretien des coques. L'humidité chaude de la colonie faisait décoller les lames du contreplaqué, d'où il résultait des réparations incessantes et les indisponibilités fréquentes d'appareils.

La pratique nous a montré que la seule construction acceptable aux Colonies est celle métallique. Malheureusement, rien n'existait dans ce sens.

Afin d'éviter les réparations constantes à faire subir aux coques des appareils, la maison Bréguet nous a fait des doubles-coques en duralumin, destinées à préserver le contre-plaqué ; à l'usage, nous avons reconnu que les double-coques étaient très bonnes contre les chocs qui peuvent se produire par suite de rencontre de bois flottants, mais qu'elles n'avaient aucune efficacité sur la durée du contreplaqué. Ce dernier, au contraire, se pourrissait très vite, la double-coque n'étant pas fixée d'une manière étanche contre celle en bois, l'eau s'infiltrait, formait étuve, d'où pourriture excessivement rapide.

Nous avons, par nos propres moyens, enlevé les côtés des double-coques, laissant simplement le fond, que nous avons fixé de façon aussi étanche que possible sur la coque en bois. Cette modification a été un pis-aller, qui nous a donné des résultats meilleurs, mais non pas ce que nous cherchions.

Il fallait donc trouver autre chose, qui adapte, autant que faire se peut, les appareils dont nous étions forcés de nous servir, aux conditions climatériques dans lesquelles nous nous trouvions.

La solution trouvée a été la suivante : sur les coques Lévy-le-Pen, le contreplaqué a été enlevé et remplacé par la tôle d'acier de différentes épaisseurs, suivant les endroits et les efforts qu'elles devaient supporter, cette tôle étant fixée sur les membrures et longerons en bois.

Cette construction, qui n'était qu'un essai, nous a donné de bons résultats. La première coque reçue a donné lieu à certaines modifications et renforcements. Celles qui ont été mises en construction par la suite ont bénéficié de l'école que nous avons faite avec la première, et nous rendent les meilleurs services.

Une coque de ce genre pesant moins qu'une coque en bois, avec les renforcements que nous avons faits exécuter, le poids ne dépasse pas celui d'une coque neuve en contreplaqué.

On voit donc, de ce fait, l'intérêt que nous avons tiré de la modification que nous avons fait apporter à la construction.

Plus d'imbibition ; de ce fait, nous avons un gain de poids disponible qui peut facilement aller jusqu'à 100 kg; naturellement, cette coque n'est pas un type définitif, mais elle montre dans quelle voie il est bon de s'engager, et quels résultats on peut même attendre d'une construction de fortune.

Il faut bien se dire que la construction métallique n'est pas seulement utilisable aux Colonies ; elle serait d'un excellent rendement à la métropole, ce qui n'est pas le cas de la construction en bois, qui ne rend de services que dans les pays tempérés.

Les appareils utilisés actuellement, en Guyane, sont des Lévy-Le-Pen à coque métallique, et des limousines hydros Bréguet, 14 T *bis*, ces deux sortes d'avions étant équipés avec des moteurs Renault 300 HP.

Des coques en bois ont été refaites par nos soins, avec des essences du pays ; la construction suivante a jusqu'ici donné le meilleur résultat : pour les fonds, une couche de contreplaqué recouverte de double bordé de grignon croisé, avec interposition de toile huilée entre chaque épaisseur de bois.

L'on ne peut compter, dans les pays équatoriaux, charger les appareils d'un poids égal à celui qui est donné en France. Un facteur intervient : la différence de densité de l'air. Ce dernier étant moins porteur, le décollage ne se fait pas dans d'aussi bonnes conditions qu'à la métropole, à charge égale ; et, cependant, il doit y avoir sur les avions qui desservent les lignes de Guyane un matériel qui n'existe pas sur les appareils des lignes européennes. L'on est obligé d'emporter vivres, boîtes de pharmacie, couchage, etc. ; il est indispensable que les passagers et l'équipage ne soient pas à la merci d'une panne, quand cela arrive loin de toute habitation.

III

suite et fin

(*Les Ailes*, 6 avril 1922)

Si nous avons eu tout à faire à la colonie, pour l'infrastructure, ainsi que pour la mise au point des avions, il en a été de même pour la main-d'œuvre. Seuls, sont venus de France, les pilotes et les mécaniciens. Pour l'entretien, les réparations diverses, soit: réentoilage, charpentage, etc., il a été nécessaire que nous dressions du personnel, que nous avons été forcés de recruter dans les libérés ou dans les transportés, que l'administration pénitentiaire a bien voulu mettre à notre disposition.

Il existe maintenant des ateliers de réentoilage, de charpentage, de visite de moteurs, dont la main-d'œuvre, formée par nos soins est presque entièrement d'une des catégories que je citais plus haut. Il n'est pas toujours facile de mener à bien le travail avec un tel personnel.

*

* *

De par sa position géographique, la Guyane française se trouve dans le sud des alizés de N-E. Les saisons moyennes y sont les suivantes :

De juillet à novembre, saison sèche ; de novembre à mars, petite saison des pluies. Au mois de mars, en général, 4 à 6 semaines de beau temps, et à partir du 15 avril, saison des grosses pluies, jusqu'au début de juillet.

Pendant la petite saison des pluies, les changements de temps sont très brusques, et ne sont pas les mêmes entre deux points situés à peu de distance Il y a donc presque

impossibilité de faire des prévisions de temps, car aucun service météorologique n'existe en Guyane. C'est pour cette raison qu'il est indispensable de créer des relais échelonnés de 90 à 100 km ; de cette façon, il sera en toute saison possible de passer. En partant entre deux grains, on a la presque certitude de faire 90 km, quitte à terminer le parcours dans la pluie, alors qu'on ne réussira presque jamais pendant la forte saison des pluies, à faire la totalité du parcours de Saint-Laurent à Cayenne ou à Inini. ,

*
* * *

La T. S. F. n'existant pas encore, nous employons les pigeons voyageurs comme moyen de liaison entre les appareils et les centres. Pendant le parcours, à des endroits déterminés, les pigeons sont lâchés et viennent porter les renseignements qu'envoie le pilote.

Il est nécessaire de prévoir le dépannage des hydros à la mer ou en rivière, avant le premier saut, il existe pour cela une vedette et une pinasse.

Le service postal qui, pour ainsi dire, n'existait pas, dans l'intérieur de la Guyane, va être fait, maintenant, par voie aérienne.

La cartographie de la colonie va être entreprise incessamment, une mission partant sous peu ; le travail sera exécuté par la Société des T. A. G. en collaboration avec la Compagnie Aérienne Française.

Dans un temps relativement court, nous espérons que la Guyane sera desservie par un réseau aérien complet, remontant le long des fleuves Mana, Comté, Approuague, Oyapock. Les localités côtières étant déjà desservies, ainsi que le Maroni.

Nous avons les meilleurs débouchés pour notre industrie aéronautique, dans les pays environnants, qui ont suivi et suivent le travail qui est fait en Guyane, avec le plus grand intérêt.

À l'est se trouve le Brésil, avec la ville de Para sur l'Amazone. Cette ville est excessivement importante au point de vue commercial.

À l'ouest, il y a les Guyanes hollandaise et anglaise, puis le Venezuela.

Dans tous ces pays, les moyens de communication existent peu ou pas, et notre aviation doit fatalement y trouver son utilisation.

Il est essentiel qu'un service aérien entre Saint-Laurent et Paramaribo, capitale de la Guyane hollandaise, soit installé le plus rapidement possible. »

Le Gouverneur de la Guyane hollandaise est très bien disposé à ce sujet. Il se rend compte de l'essor colonial et économique qui sera apporté à sa colonie, et il demande même si les lignes aériennes iraient jusqu'à Georgetown, capitale de la Guyane anglaise.

Ceci, est dans le programme futur, mais il importe que nous ne nous laissions pas devancer et que d'autres ne viennent pas récolter le fruit de plusieurs années de travail et de mise au point.

Pour définir l'aviation coloniale, au point de vue appareils, infrastructure, liaison, météorologie, personnel, etc..., *il faut en avoir fait.*

Malheureusement, on ne se rend pas assez compte de l'utilité de cette branche aux Colonies, et de l'avenir qui lui est réservé.

D'un autre côté, il ne peut être question de comparer les frais d'une entreprise coloniale avec les frais d'une entreprise métropolitaine. Cette dernière a tout sous la main, comme matériel et infrastructure.

Aux Colonies, il y a forcément une immobilisation considérable de capital, du fait que l'on doit posséder un gros stock de matériel et d'approvisionnement, la liaison avec la métropole demandant plusieurs semaines, et l'exploitation des lignes ne devant pas être à la merci d'un retard ou d'un non départ de navire.

La solde du personnel n'est pas la même qu'en France, il y a de gros frais pour envoyer le matériel par voie ferrée et voie maritime. L'amortissement des appareils doit être prévu dans un temps plus court qu'en France. Il y a beaucoup d'autres détails qu'il serait trop long d'énumérer.

Les Guyanais ont de suite compris l'intérêt qui existe à ce que les lignes aériennes, dans la Colonie, prennent une expansion très rapide. Chacun nous a soutenu selon ses moyens.

Le Gouverneur a bien voulu nous donner son bienveillant appui dans toutes circonstances.

Le Conseil Général nous a donné les subventions que le budget du pays pouvait lui permettre.

Les Administrations, autant que faire se peut, nous ont aidés dans notre travail.

Toutes ces sympathies ont été, pour nous, le meilleur encouragement.

J'espère, Messieurs, vous avoir donné un aperçu de ce qu'était l'exploitation de lignes aériennes coloniales et je serais heureux d'attirer votre bienveillante attention sur cette question, car la réussite de pareilles entreprises mérite d'être soutenue par toutes les personnalités qui ont à cœur l'expansion coloniale et l'expansion de l'aéronautique française.

CONVENTION.

(Journal officiel de la Guyane, 19 août 1922)

Entre le colonel Saconney, directeur du service de la navigation aérienne, agissant au nom et pour le compte de l'Etat,

D'une part ;

Et M. Poulalion, directeur général de la Société des transports aériens guyanais, 13, rue Notre-Dame-des-Victoires, Paris, agissant au nom et pour le compte de la susdite entreprise en vertu d'une délibération du conseil d'administration en date du 30 septembre 1921,

D'autre part ;

Il a été convenu [ce qui suit](#) :

L'aviation aux colonies.
(La Lanterne, 21 octobre 1922)

Mention sans intérêt.

Transports aériens guyanais
(La Journée industrielle, 25 novembre 1922)

L'assemblée extraordinaire de cette société anonyme, au capital de 1.500.000 fr., qui a son siège à Paris, 13, rue Notre-Dame-des-Victoires, a prononcé la dissolution de la société et nommé liquidateur M. Blamoutier, administrateur liquidateur auprès du tribunal de commerce de la Seine. L'assemblée a notamment autorisé M. Blamoutier à présenter une requête en vue d'obtenir pour la société le bénéfice du règlement transactionnel.

DÉCLARATIONS DE FAILLITES
(*Le Temps*, 18 décembre 1922)

Société des transports aériens guyanais (en liquidation), rue Notre-Dame-des-Victoires, 13.

Un scandale en Guyane
(*La Lanterne*, 3 août 1923)

L'histoire de la Société des transports aériens guyanais, dont nous avons jadis entretenu nos lecteurs, paraît devoir réserver des surprises. On vient en effet de procéder à trois arrestations, sur plainte de la Banque de la Guyane, pour substitution de warrant après bris de scellés. Les prévenus sont : MM. le capitaine de frégate en retraite Dutertre, administrateur délégué de la société ; Marin, ingénieur-directeur ; et Nédonchel, mécanicien

La Fête d'Aviation
LES AVIATEURS
Massot
(*Le Petit Troyen*, 15 mars 1929)

Après Maillet « l'Enfant du Pays » nous présenterons aujourd'hui à nos lecteurs, Massot, aviateur au passé lourdement chargé qui, au meeting, pilotera le célèbre Autogyre de la Cierva, qui tient le milieu entre l'avion et l'hélicoptère et constitue un progrès remarquable dans la technique aéronautique.

Engagé volontaire pour la durée de la guerre dans l'aviation, Massot s'y est comporté de façon remarquable. Cinq avions ennemis officiellement abattus et de nombreuses citations lui valurent les honneurs du communiqué et la consécration « d'as de guerre ». Démobilisé, Massot a tenu à rester dans l'aviation, fournissant sans cesse un travail considérable. Pilote de ligne réceptionneur, metteur au point, il est de ceux qui sans « tam-tam » et sans gloire, consacrent tous leurs efforts au développement incessant de notre aviation.

Il fut le premier pilote civil aux Messageries aériennes créées aussi tôt après la guerre pour le transport du courrier et des passagers.

Durant près de trois ans, il fut le réputé chef pilote des Transports aériens guyanais, assumant au milieu de difficultés presque insurmontables au-dessus de la terrible forêt vierge guyanaise, la liaison aérienne Saint-Laurent-du-Maroni – Innini.

Ensuite à la Franco-Roumaine en Europe Centrale, il assure le trafic en Autriche-Hongrie, Serbie, Roumanie, Bulgarie.

Comme réceptionneur, ses titres sont particulièrement importants dans les maisons civiles Buyscalet, De Monge, Descamps, James et Caudron, il a contribué à la mise au point de prototypes remarquables, le C1 Béchereau, le C1 de Monge, A2 Descamps, le James à surface variable. Actuellement, il fait tous les essais et présentations de l'autogyre.

Massot est un modeste, il est de ceux qui, tous les jours, sans publicité tapageuse, font obscurément leur métier de pilote aviateur, et ceci dans toute l'acceptation du mot.

LES AILES EN FRANCE D'OUTRE-MER
MADAGASCAR VIENT À L'AVIATION
par Pierre DESBORDES
(*Les Ailes*, 6 novembre 1930)

En 1922, la Société des Transports aériens guyanais, aujourd'hui disparue, songea à étendre son activité à Madagascar. Elle procéda à l'étude d'un projet de lignes intérieures, étude pour laquelle les Délégations financières de la colonie votèrent un crédit de 50.000 francs. Mais le projet, pour des raisons diverses, échoua, et, de nouveau, on ne parla plus d'aviation à Madagascar.
