

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES AÉRONAUTIQUES (Lignes aériennes Latécoère)

S.A., 21 avril 1921 :

Compagnie générale d'entreprises aéronautiques
(Lignes aériennes Latécoère)
(*La Journée industrielle*, 3 mai 1921)

Sous cette dénomination, vient d'être transformée l'entreprise des Lignes aériennes Latécoère, qui exploite la ligne Toulouse-Casablanca, pour le transport des voyageurs, la correspondance postale et les messageries.

La flotte aérienne des lignes Latécoère, qui emploie deux types d'appareils : le Bréguet et le Salmson ne comprend pas moins de 70 avions, représentant avec les moteurs de réserve, plus de 45.000 HP.

La construction des avions, qui était confiée autrefois à la société des Forges et Ateliers de Construction G. Latécoère est assurée actuellement par la société qui, dans ses ateliers de Montaudran, près de Toulouse, emploie 2.500 ouvriers.

On procède dans ces ateliers à l'achèvement d'un appareil, à bord duquel 20 passagers pourront prendre place et où seront installés cabinet de toilette, sleeping et bureau.

L'appareil nouveau modèle en construction, dont la première uriné sera définitivement mise au point dans un mois et demi, portera la marque L.A.T. La mise en service des L.A.T. est appelée à donner une extension très importante à la ligne aérienne Toulouse-Casablanca, qui fonctionne déjà quatre fois par semaine dans les deux sens, et sera prochainement quotidienne.

Le trajet s'effectue en treize heures de vol ; il comporte escale à Barcelone, Alicante. Malaga et Rabat. La Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautique s, au capital de 5 millions et dont le siège social est à Paris, 182, boulevard Haussmann. a comme premiers administrateurs : MM. Latécoère, président du Conseil d'administration, administrateur-délégué ; de Massimi, le colonel Dhé, Portait et Arnould, industriels à Paris.

Le retour aérien du roi des Belges (*La Dépêche coloniale*, 13 octobre 1921)

Casablanca, 12 octobre. — Le roi des Belges, actuellement au Maroc, reviendra en France, en avion, par la voie des lignes aériennes Latécoère, demain jeudi.

Le roi passera à Alicante la nuit du 13 au 14 ; il repartira en avion pour Barcelone, où son arrivée est escomptée pour dix heures du matin. Le terminus du voyage sera Toulouse, à deux heures de l'après-midi, vendredi.

Le colonel Saconney, directeur du service de la navigation aérienne, attendra le roi des Belges à son arrivée à Toulouse.

Compagnie générale d'entreprises aéronautiques
Lignes aériennes Latécoère
(*La Journée industrielle*, 23 décembre 1921)

Le trafic postal de la ligne aérienne Toulouse-Casablanca qu'exploite cette société, a augmenté dans de sensibles proportions au cours de l'année 1921.

Le nombre de lettres transportées dans les deux sens entre Toulouse et Casablanca, qui s'élevait au mois de janvier à 16.377, a atteint au mois de novembre le chiffre de 41.340.

On peut évaluer à environ 322.000, dont 200.000 dans le sens Casablanca-Toulouse et 122.000 dans le sens inverse, le nombre de lettres échangées par la voie des airs en 1921 entre la France et le Maroc.

La ligne Toulouse-Casablanca, qui fait escale à Barcelone, Alicante, Malaga, verra s'accroître encore son tarif postal le jour où deviendra exécutoire l'accord conclu en avril dernier entre la France et l'Espagne, pour le transport de lettres par avion, entre les deux pays. On sait que la mise en marche de ce service, qui devait avoir lieu le 1er octobre 1921, a dû être différée, l'administration postale aérienne espagnole ayant fait, connaître au dernier moment qu'elle n'était pas prête à fonctionner.

La ligne Toulouse-Casablanca n'atteindra, toutefois, son plein rendement que lorsqu'elle pourra effectuer également le transport des marchandises. L'Espagne s'oppose, en effet, comme n'ayant pas adhéré à la Convention internationale de navigation aérienne, à ce que les avions atterrissant, sur son territoire aient des marchandises à bord.

En attendant qu'un accord intervienne à ce sujet, la Compagnie générale d'entreprises aéronautiques a demandé que les marchandises soient transitées aux aérodromes frontières de Barcelone et Malaga, en vue de lui permettre d'assurer le service des messageries entre la France et le Maroc.

Aviation
(*La Dépêche coloniale*, 11 août 1922)

Paris-Casablanca. — Le lieutenant Carne, du 34^e d'aviation, doit prochainement entreprendre un raid Paris-Casablanca. Il empruntera l'itinéraire des lignes aériennes Latécoère qui ont reçu pour mission de le ravitailler.

Aviation
(*La Dépêche coloniale*, 13 août 1922)

Le trafic sur Toulouse-Casablanca. — Les statistiques relatives au trafic de la ligne aérienne Latécoère de Toulouse-Casablanca et retour pour le mois de juillet viennent d'être publiées.

Au cours du mois dernier, le service postal a transporté 124.977 lettres, contre 28.108 et 17.738 pendant les mois correspondants de 1921 et 1920

À ce jour, l'ensemble de courrier postal transporté par les appareils des lignes aériennes Latécoère depuis l'exploitation régulière de la ligne Toulouse-Casablanca, en

octobre 1919, s'élève à 1.118,077 lettres, dont plus de la moitié, soit 399.080, pendant les sept premiers mois seulement de l'année 1922.

Il est à remarquer qu'au cours du mois de juillet dernier, dans le sens Maroc-France, les avions de la ligne aérienne Latécoère ont effectué quatorze fois le voyage Casablanca-Toulouse dans la même journée.

PARIS-ALGER EN AVION (*La Dépêche coloniale*, 9 février 1923)

Alger peut se trouver demain à dix-sept heures de Paris.

Actuellement, un voyageur, une lettre, qui se rendent de Paris à Alger, prennent le train du soir à Paris, le paquebot du lendemain midi à Marseille, lequel les dépose le surlendemain à Alger, à dix huit heures. Durée totale du trajet : quarante-six heures. Comme les paquebots ne sont pas journaliers, une lettre demande souvent trois jours, parfois quatre jours pour effectuer le voyage.

Dès le 1^{er} juin 1923, les lignes aériennes Latécoère sont susceptibles d'ouvrir un service quotidien Toulouse-Alger, dont l'horaire serait le suivant :

Toulouse Départ 7 h. 00
Barcelone 9 h. 30
Palma (Baléares) 11 h 15
Alger Arrivée 13 h 30

Un voyageur, une lettre quitteraient donc Paris le soir à vingt heures par le train express ordinaire, débarqueraient à Toulouse le lendemain matin à six heures, et à Alger le jour même, à treize heures et demie. La durée totale du parcours de Paris à Alger serait de dix-sept heures et demie, alors quelle elle est de dix-huit heures et demie de Paris à Nice par les trains postaux les plus rapides. Ce serait donc Alger plus rapproché de Paris que Nice. Le fait se passe de commentaires.

Tout est prêt pour l'ouverture de cette nouvelle ligne aérienne L'étape Toulouse-Barcelone, longue de 380 kilomètres, ne présente aucune difficulté. Elle est franchie tous les jours par les avions Latécoère, qui font route sur le Maroc. L'étape Barcelone-Palma, très courte (200 kilomètres), est de pratique courante pour la Compagnie aéromaritime espagnole de Majorque.

Seule l'étape Palma-Alger est nouvelle. Elle fait un bond des Baléares à Alger au-dessus de la mer. Mais elle est relativement courte (300 kilomètres), à peine supérieure de 60 kilomètres à l'étape Antibes-Ajaccio, couverte régulièrement trois fois par semaine par la Compagnie aéronavale.

Les avions prévus pour cette traversée de la Méditerranée, de Barcelone à Alger, sont construits. Ils sont au nombre de six, et vont être portés à douze. Ce sont des avions tripoteurs, à coque flottante, d'une puissance totale de 540 chevaux. Ils possèdent chacun trois cabines et emmènent huit personnes à bord, avec 200 kg de bagages.

L'un de ces appareils va prendre incessamment le départ et transporter M. Pierre Latécoère à Alger. Ce sera la première fois qu'un avion commercial traversera la Méditerranée.

UN HYDRAVION DE MARSEILLE À ALGER (*La Dépêche coloniale*, 18 mai 1923)

M. Pierre Latécoère vient de réaliser ce parcours, qu'il étudiait depuis plusieurs mois.

La création d'une ligne directe Marseille-Alger, bien qu'étant la voie à la fois la plus rapide et la plus directe, n'a pu être poursuivie en raison des difficultés, voire des dangers, que présentait la traversée de la Méditerranée dans sa plus grande largeur (800 km.).

Faisant état de ces difficultés, les lignes aériennes Latécoère ont arrêté un parcours dont la longueur totale (900 km.), bien que légèrement supérieure à la distance en ligne droite Marseille-Alger, permettra d'assurer entre ces deux points des relations que les circonstances atmosphériques, même défavorables, ne sauraient entraver.

L'itinéraire de la ligne Marseille-Alger, qui prévoit deux escales à Barcelone et Palma-de-Majorque (îles Baléares), se décompose comme suit :

1^{re} étape : Marseille Barcelone 420 km

2^e étape : Barcelone-Palma-de-Majorque 195 km

3^e étape : Palma-Alger

De Marseille à Barcelone, le service assuré par des avions qui suivent la côte méditerranéenne en conservant la faculté d'atterrir sur le terrain de Perpignan. De Barcelone à Alger, le service est assuré par des hydravions bi-moteurs qui empruntent, entre Barcelone et Palma, la ligne de la compagnie franco-espagnole Aéromaritima Majorquina, créée et contrôlée par les lignes aériennes Latécoère.

Cet itinéraire permettra, tout en réduisant au minimum la distance à parcourir au-dessus de la mer, de se rendre de Marseille à Alger en sept heures et demie de vol, arrêts compris, mettant ainsi l'Algérie à vingt heures de Paris.

M. Pierre Latécoère, qui s'est entièrement donné à la réussite des lignes aériennes assurant la liaison entre la France et l'Afrique, vient de faire preuve à nouveau de hardiesse et de résolution.

Compagnie générale d'entreprises aéronautiques
Lignes aériennes Latécoère
(*La Journée industrielle*, 30 janvier 1924)

L'assemblée extraordinaire tenue le 16 janvier courant a régularisé l'augmentation de 3 millions du capital social, qui a été porté à 8 millions, et non 11, ainsi qu'il a été dit par erreur.

Annuaire industriel, 1925 :

ENTREPRISES AÉRONAUTIQUES (Cie générale d'), Lignes aériennes Latécoère, 79, av. Marceau, Paris, 16^e. Ad. t. : Latécoère-Paris. Soc. an., au cap. de 5.000.000 de fr. Conseil d'adm. : Prés. et Adm.-délégué : M. P.-G. Latécoère ; Adm. : MM. Colonel Dhé, Arnou, de Massimi, de Planet, Portait. Secrét. général : M. de la Torre. Aérodrome à Montaudran, près Toulouse. Ad. t. Latécoère-Toulouse. Matériel employé : Avions Bréguet 300 C.V., biplaces, torpédos ou limousines. Lignes exploitées : Toulouse-Casablanca, Casablanca-Oran, Marseille-Perpignan, Alicante-Oran.

Transport de passagers, courrier, marchandises. (42-25430).

LA LIAISON FRANCE-AFRIQUE
LA LIGNE MARSEILLE-TOULOUSE-DAKAR

FONCTIONNE DEPUIS LE 1^{er} JUIN
(*Les Ailes*, 11 juin 1925)

L'autre semaine, la première semaine de juin 1925, aura été marquée par un grand événement aéronautique. La ligne commerciale régulière Casablanca-Dakar, prolongement logique et magnifique de la ligne France-Maroc a été ouverte le lundi 1^{er} juin. C'est l'aboutissement heureux du long et bel effort de M. Pierre Latécoère pour la liaison aérienne de la France et du Sénégal, liaison qui, elle-même, ne constitue que le premier tronçon de la grande ligne future Europe-Amérique du Sud.

La ligne postale France-Sénégal est appelée à remporter, d'ici peu, un très réel succès. Car telle qu'elle est organisée, elle met Marseille à deux jours et demi de Dakar. Une lettre expédiée de Marseille ou de Toulouse le dimanche matin arrivera à Dakar le mardi vers 14 heures alors qu'en empruntant le bateau, il lui faudrait en moyenne dix jours !

Pour le moment, il n'y aura qu'un départ par semaine dans chaque sens : le lundi de Marseille et de Toulouse, le samedi de Dakar.

Une fois à Dakar, les lettres à destination de la Guinée, du Dahomey, de la Côte d'Ivoire, du Congo Français et du Congo Belge seront réexpédiées par la voie ordinaire mais le fait d'avoir été acheminées par avion jusqu'à Dakar leur assurera un gain de temps nullement négligeable puisqu'il se traduira souvent par une huitaine de jours.

D'autre part, il n'est pas douteux que l'existence de cette ligne va provoquer un intérêt extrêmement vif dans les milieux commerçants de l'Amérique du Sud, parmi ceux qui travaillent avec l'Europe. Car sans attendre l'ouverture de la ligne aérienne transatlantique, le fait de diriger le courrier de l'Amérique du Sud sur Dakar d'où il sera transporté en France par avion fera gagner à ce courrier un temps qui doit être égal — à peu de chose près — à la moitié du temps total exigé actuellement pour la traversée maritime Pernambuco-Bordeaux.

Si ce n'est déjà fait, il faut souhaiter qu'une entente intervienne rapidement avec les pays de l'Amérique latine pour permettre de réaliser à bref délai cette liaison mixte aérienne et maritime que l'industrie et le commerce accueilleront avec faveur.

La surtaxe postale pour la ligne France-Sénégal est fixée comme suit : 2 francs pour une lettre de 10 grammes, 3 francs pour 20 grammes, 4 francs pour 50 grammes, 6 francs pour 100 gr. 9 francs pour 200 grammes, 12 francs. pour 300 grammes et ainsi de suite à raison de 3 francs pour 100 grammes ou fraction de 100 grammes.

En sus de cette surtaxe, il faut affranchir les lettres au tarif courant.

Les colis, eux, seront transportés à raison de 19 francs le kilo.

Le premier service postal aérien France-Sénégal partit de Marseille dimanche matin; il était à Casablanca le soir même et le lendemain lundi 1^{er} juin, il quittait Casa à 4 h. 35 emporté à bord de deux avions. Le lendemain soir, il était à Dakar.

La nouvelle ligne Latécoère connaîtra le succès ; en réduisant le temps nécessaire, pour relier la France et le Sénégal, l'avion, pratiquement, nous rapproche de cette colonie et par ceux qui vivent là-bas par ceux qui y ont des parents ou des amis chers, l'avion postal sera considéré, non seulement .comme un progrès matériel, mais comme un immense bienfait social.

(*La Journée industrielle*, 3 février 1926)

Les récents événements du Maroc ont mis en lumière l'importance de la place occupée par les lignes aériennes Latécoère, dans les relations de la France avec ses possessions d'Afrique.

Chacun se rappelle les voyages aériens qu'effectuèrent le président du Conseil et le maréchal Pétain, à bord des avions de la Compagnie Latécoère. Ce que le grand public connaît moins, c'est l'effort quotidien accompli par cette entreprise pour acheminer, chaque jour et par tous les temps, un courrier postal toujours plus important.

C'est ainsi qu'il a été transporté dans le seul mois de décembre 1926 :

828.897 lettres

et pour toute l'année dernière 7.602.181 correspondances.

Mieux que tous commentaires, reproduisons les résultats obtenus par les lignes aériennes Latécoère, depuis le début de leur exploitation :

1919	9.124 lettres pesant 178 kilos.
1920	182.061 — 3.148
1921	327.805 — 6.707
1922	1.407.352 35.398
1923	2.968.863 — 68.153
1924	4.026.590 81.939
1935	7.502.191 151.007

Les conditions d'un succès si frappant sont simples : une régularité absolue du trafic procurant un gain de temps considérable, réduisant de moitié et souvent des trois quarts les délais d'acheminement par les voies habituelles.

Le trafic aérien au Maroc
(*La Dépêche coloniale*, 9 octobre 1926)

Bien que le Maroc soit un des derniers venus parmi les pays d'influence française, il a cependant la bonne fortune d'être un des mieux reliés à la métropole. La ville de Casablanca est reliée directement à la France par des lignes de navigation régulières sur Marseille et Bordeaux, et elle possède en outre des lignes aériennes qui sont en pleine activité et dont l'importance dépasse de beaucoup les intérêts du seul Maroc.

Les lignes aériennes Latécoère, qui ont leur centre à Toulouse, et assurent la liaison entre la France, l'Afrique du Nord et l'Afrique Occidentale française, sont parmi les lignes aériennes existantes qui réalise le trafic le plus considérable et ont le plus de garanties d'avenir. Certes, leur capacité de transport est encore réduite, mais si l'on ne peut encore parler d'avions de marchandises, du moins les appareils en service sont-ils les auxiliaires précieux, et désormais indispensables, du commerce actuel, car ils permettent le service rapide du courrier, des échantillons, des voyageurs et même des colis postaux.

La ligne Latécoère du Maroc relie Toulouse à Casablanca par Perpignan (où s'embranchent une ligne Perpignan-Marseille), Alicante, Malaga et Rabat. Elle est de création encore récente, mais on ne saurait trop mettre en lumière les services qu'elle rend déjà et signaler ceux qu'elle peut rendre. En fait, elle constitue dès maintenant un des aspects les plus caractéristiques de ce Maroc moderne en pleine évolution.

Le premier voyage s'est effectué sur le parcours Toulouse-Rabat le 1^{er} septembre 1919, mais dès le 25 juillet 1920, le terminus au Maroc était reporté à Casablanca. À l'origine il n'y avait que deux départs par semaine et l'avion ne transportait guère que du courrier, mais très vite, les voyageurs affluèrent et des départs quotidiens durent être assurés. Des sceptiques affirmaient naturellement que cette aviation n'aurait jamais qu'une importance administrative ou militaire, mais les commerçants et les industriels ne tardèrent pas à l'utiliser largement.

Les statistiques enregistrèrent des progrès extrêmement rapides, révélateurs de l'esprit d'entreprise, de la hardiesse et de l'activité des Néo-Marocains. Qu'on en juge :

De septembre 1919 à fin 1919 : 41 voyageurs transportés, 178 kg de courrier, 678 kg de messageries.

1920, 223 voyageurs, 3.417 kg de poste, 9.948 kg de messageries.

1921, 455 voyageurs, 6.707 kg de poste, 25.555 kg de messageries.

1922, 861 voyageurs, 34.654 kg de poste, 44.900 kg de messageries.

1923, 969 voyageurs, 57.678 kg de poste, 63.440 kg de messageries.

1924, 973 voyageurs, 74.110 kg poste, 103.950 kg de messageries.

1925, 3.865 voyageurs, 125.000 kg de poste, 130.000 kg de messageries.

Le seul examen de ces chiffres permet de mesurer l'importance des services rendus par la ligne aérienne dans le domaine industriel et commercial, comme dans le domaine politique, et explique la grande popularité dont elle jouit dans tous les milieux marocains. Il est évident cependant que les plus intéressés sont les hommes d'affaires dont les voyages en France se trouvent grandement facilités.

Le voyage par mer Casablanca Bordeaux ou Casablanca-Marseille dure de trois à quatre jours, et les départs de paquebots n'ont lieu que toutes les semaines en été et tous les dix jours en hiver, tandis qu'avec l'avion, le Maroc semble s'être rapproché de la France. En quittant Casablanca au matin, le voyageur pressé pourra être le soir à Toulouse, à temps pour prendre le rapide de nuit qui l'amènera le lendemain matin à Paris.

Cette première ligne aérienne a été complétée par une ligne vers l'Algérie : Casablanca-Rabat-Oran, inaugurée le 1^{er} octobre 1922, et qui fonctionne actuellement avec deux départs par semaine. Ses progrès ont été rapides :

1922 (3 mois), 33 voyageurs, 730 kg poste, 1.590 kg messageries.

1923. 189 voyageurs, 5.140 kg poste, 9.320 kg messageries.

1924. 302 voyageurs, 5.290 kg poste, 10,750 kg messageries.

1925. 450 voyageurs, 6.000 kg poste, 17 550 kg messageries-

Plus récemment enfin, en 1925, les lignes Latécoère ont inauguré un service Casablanca-Dakar avec un départ hebdomadaire. Tentative hardie, si l'on songe qu'il s'agit de survoler pendant deux jours les territoires désertiques du Rio-de-Oro espagnol et de la Mauritanie française, tous deux parcourus par des rezzous de Touaregs et dans lesquels on ne peut guère espérer de secours.

L'avion suit le littoral : Casablanca-Agadir-Cap Juby-Villa Cisneros-Dakar.

Depuis 1925, nos possessions de l'Afrique occidentale sont donc reliées directement à celles de l'Afrique du Nord et Dakar n'est plus qu'à trois jours de Toulouse, alors que le voyage par mer vers Bordeaux nécessite huit ou dix jours. Dès cette année, malgré les à-coups inévitables lors de l'organisation d'un tel service, l'avion Dakar-Casablanca a transporté 1.830 kilogrammes de courrier, soit environ 90.000 lettres.

Ce service n'est pas ouvert encore pratiquement aux passagers, mais il ne tardera pas à l'être et la ligne Toulouse-Dakar n'est qu'un premier chaînon vers la grande ligne France-Brésil, République Argentine, par Dakar, Natal (Brésil). Pernambuco, Rio-de Janeiro, Montevideo, Buenos-Aires. Ce sera l'œuvre de demain, mais dès maintenant, Casablanca a une importance qui ne peut être dédaignée comme station de navigation aérienne.

Georges Vidalenc.

L'Aviation coloniale

Justes récompenses
(*Les Annales coloniales*, 13 août 1927)

Parmi les croix de chevalier de la Légion d'honneur au titre de l'Aéronautique (ministère du Commerce), nous avons noté celles de MM. Mermoz, Antoine et Rème, tous trois appartenant aux lignes aériennes Latécoère Casablanca-Dakar et sauveteurs de l'aviateur uruguayen Larre Borges, près du cap Juby

L'EFFORT DES LIGNES AÉRIENNES LATÉCOÈRE POUR LA LIAISON FRANCE-AMÉRIQUE DU SUD (*La Journée industrielle*, 3 novembre 1927)

C'est le 7 septembre 1918 que M. Pierre Latécoère présenta au Gouvernement français le premier projet de ligne aérienne entre la France, le Maroc, le Sénégal et l'Amérique du Sud.

À une époque où l'on était encore loin de soupçonner les possibilités de l'aviation commerciale, il eût été prématuré de vouloir faire accepter par l'opinion publique, même avertie, un projet qui aurait paru chimérique au plus grand nombre.

D'ailleurs, son établissement présentait, à ce moment, des obstacles de différents ordres qui n'eussent pas permis sa réalisation. M. Latécoère résolut de réaliser cette liaison en trois étapes successives :

- 1° Toulouse-Casablanca ;
- 2° Casablanca-Dakar ;
- 3° Dakar-Amérique du Sud.

Chaque phase devait démontrer la possibilité et l'intérêt de la liaison établie et préparer l'étape suivante en profitant de l'expérience acquise et des progrès techniques réalisés.

Le 25 décembre 1918, les lignes aériennes Latécoère inaugurèrent le tronçon Toulouse-Barcelone de la ligne Toulouse-Casablanca.

Le premier voyage France-Maroc fut effectué le 9 mars 1919; le 1^{er} septembre de la même année, la ligne était ouverte au trafic régulier.

Le service, d'abord limité à 2 puis à 3, et ensuite à 4 voyages par semaine, devint quotidien dans chaque sens en octobre 1922.

Très rapidement, la ligne Toulouse-Casablanca joua un rôle de tout premier plan dans les relations entre la France et le Maroc.

On peut avoir une idée nette de la progression du trafic postal de la ligne France-Maroc, en rapprochant quelques chiffres

Lettres transportées en 1919 : 9.124
Lettres transportées en 1920 : 182.061
Lettres transportées en 1921 : 327.805
Lettres transportées en 1922 : 1.407.352
Lettres transportées en 1923 : 2.704.271
Lettres transportées en 1924 : 3.557.788
Lettres transportées en 1925 : 6.623.850

En 1926, par suite de la cessation des hostilités dans la région du Riff et du rapatriement de la majeure partie des troupes de la Métropole, qui en fût la conséquence, le trafic postal fut ramené à 5.228.550 lettres. Quoique ce chiffre reste supérieur de plus de 50 pour cent au total de 1924, il y a lieu de remarquer que cette réaction est toute apparente si l'on ne tient compte que des seules correspondances civiles dont l'accroissement entre 1925 et 1926 est considérable.

Parallèlement, les recettes purement commerciales : passagers, poste, messageries, poursuivaient une marche ascendante.

Voici quelle fut leur progression de 1921 à 1926 pour la seule ligne Toulouse-Casablanca:

1921	232.641 francs ;
1922	1.391.558 francs ;
1923	1.967.614 francs ;
1924	2.614.238 francs ;
1925	4.061.818 francs ;
1926	6.401.586 francs.

Ces résultats remarquables sont dus à la régularité des voyages effectués, malgré des circonstances atmosphériques souvent défavorables et qui atteint, d'une façon constante, 98 pour cent et, surtout, de la rapidité des transports aériens comparée à celle des transports terrestres ou maritimes en usage sur les mêmes itinéraires.

En effet, le délai d'acheminement d'une lettre de France au Maroc par la voie ordinaire est de cinq à dix jours ; sur le même parcours, une lettre transportée par avion parvient à son destinataire en 27 heures pendant l'hiver et le soir même du jour de départ, d'avril en septembre.

*
* * *

La ligne Casablanca-Dakar, deuxième étape de la ligne France-Dakar-Amérique du Sud, fut inaugurée le 1^{er} juin 1925.

Le tronçon Casablanca-Dakar, d'une longueur de 2.850 kilomètres, portait à 6.030 kilomètres le développement total du réseau aérien exploité par la Compagnie Latécoère.

Cette ligne assure un gain moyen de cinq jours et demi, sur la voie ordinaire, au courrier à destination du Sénégal, de l'Afrique équatoriale et du Congo belge.

Le tonnage postal transporté entre l'Afrique occidentale française et la France n'a cessé de progresser depuis l'ouverture de la ligne. Il se totalisait, pour 1926, par 4.940 kilos représentant 273.466 lettres.

Il y a lieu de souligner qu'en dépit des difficultés considérables rencontrées pour assurer l'exploitation et qui tiennent tant au manque absolu de ressources qu'à l'hostilité de certaines tribus des régions survolées, la régularité du trafic atteint près de 95 pour cent d'une façon constante depuis le début du fonctionnement de la ligne.

Poursuivant la réalisation du projet de liaison France-Amérique du Sud, au début de l'année 1925, une mission organisée par les lignes aériennes Latécoère, et patronnée par le gouvernement français, a procédé, en territoire américain, à la reconnaissance du parcours Pernambuco-Rio de Janeiro-Buenos-Ayres.

Au cours de ces derniers mois, la Compagnie Latécoère a obtenu des gouvernements argentin et uruguayen, la ratification d'un contrat accordant à cette Société la concession du courrier postal aérien et des messageries, et cela grâce aux interventions répétées du président de son conseil d'administration, M. Bouilloux-Lafont.

Des contrats analogues seront prochainement conclus avec les gouvernements brésilien et chilien.

D'ores et déjà, on procède à la répartition du personnel et du matériel nécessaire à l'exploitation du parcours Pernambuco–Rio de Janeiro–Montevideo–Buenos-Ayres, qui représente une ligne aérienne d'environ 4.500 kilomètres.

Parallèlement, on organise la liaison Dakar-Pernambuco par bateaux spéciaux en attendant la mise au point d'un service d'hydravions permettant d'établir la liaison aérienne, entre l'Afrique et l'Amérique du Sud.

La possibilité de cette liaison, dans des conditions normales, vient d'ailleurs d'être démontrée par le raid de Costes et Le Brix.

La réalisation de ces projets, qui font partie du programme 1927-1928, mettra Rio de Janeiro-Montevideo et Buenos-Ayres respectivement à sept jours et huit jours de la France.

La mise en service d'un nouveau matériel d'hydravions permettra de réduire progressivement le temps du parcours France–Buenos-Ayres à sept, puis à cinq jours.

Il est inutile d'insister sur les immenses avantages de tous ordres : moraux, économiques et politiques, que la France retirera d'une liaison aérienne réduisant des trois quarts l'éloignement de notre Continent avec l'Amérique latine.

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 vols de nuit, un avion Latécoère type 26, a parcouru le 10 octobre, les 450 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 septembre 1928)

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 avantages accordés à la société.

Une compagnie française assurera les transports postaux en Paraguay
(*La Journée industrielle*, 17 octobre 1928)

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 par 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 décembre 1928)

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.

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

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.

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 à 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'Air Afrique est la Compagnie générale aéropostale.

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 avons 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*, 1^{er} 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.

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](#).

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 des 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. 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'émission³.

Les bons que la Compagnie a émis, 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 à 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, contrevalet 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'obligations⁴ 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 subventionnée par l'État, placée sous son contrôle. Les successifs ministres des Finances, du Commerce chargé de

³ Article 14 de l'accord Eynac-Bouilloux-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.

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.

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 M. Renaitour qu'il remit ensuite à M. Bouilloux-Lafont et qu'il l'autorisa à garder comme pièce de comparaison. sans y avoir attaché 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 mérité 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 intéressantes, 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

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

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 le 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 le principal actionnaire de son journal, puis, quand ce fut prouvé faux, il prétendit être le secrétaire, le 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 le 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 l'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'Aéropostale 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 1^{er} 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 à faire partie du gouvernement, j'ai prévenu tous mes clients, dont j'étais 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 les 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 touché 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 ! à 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 à 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 répartir 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'extrême-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. Henriot, 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-Suiza 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 Blum, 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 haine 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. Il s'étonne que M. Flandin se fasse accusateur et n'accepte pas bénévolement le rôle d'accusé.

Et tout 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.

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 ans, 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.

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

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
(*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 M^e 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'avalier 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, M^e 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'aérarplace : 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.
