

AIR UNION (1919-1933)

1919 (mars) : Compagnie des Messageries aériennes.

La fusion des Messageries aériennes et des Grands Express aériens
(*La Journée industrielle*, 5 janvier 1923)

Nous avons annoncé dernièrement que, conformément aux instructions du sous-secrétariat d'État de l'Aéronautique, ces deux compagnies de navigation aérienne, qui exploitaient parallèlement la ligne Paris-Londres, étaient en pourparlers pour fusionner en une seule société.

Depuis le 3 janvier, cette fusion est réalisée et la nouvelle firme s'appelle provisoirement Compagnie des Messageries aériennes et des Grands Express aériens, en attendant de recevoir une dénomination définitive. On avait d'abord décidé de l'appeler Air-Union, mais cette raison sociale a été abandonnée comme n'évoquant pas suffisamment l'idée d'une entreprise de transport aérien.

C'est la Compagnie des Grands Express aériens qui a été absorbée par les Messageries aériennes, dont le capital va se trouver porté de 5.400.000 fr. à 7 millions, par suite des apports de la société absorbée.

Le siège de la nouvelle société est celui des Messageries aériennes, 2, rue de Galilée, à Paris.

Une assemblée extraordinaire, dont la date n'est pas encore fixée, ratifiera les conditions dans lesquelles s'est opérée la fusion des deux sociétés.

Compagnie des Messageries aériennes
(*La Journée industrielle*, 17 mars 1923)

Les propriétaires d'actions privilégiées et ordinaires de cette société se sont réunis hier, au siège, à Paris, 2, rue Galilée, en assemblée extraordinaire, sous la présidence de M. Louis Bréguet, administrateur délégué.

L'assemblée a approuvé les apports en nature faits à la société par la Compagnie des Grands Express aériens, en vertu de la fusion des deux sociétés, actuellement réalisée, lesdits apports constitués par le matériel des Grands Express aériens et les fonds de commerce que possède cette société à Paris et à Londres.

L'assemblée a décidé que le capital social serait porté de 5 400.000 fr. à 6.900.000 fr., par suite de la création de 1.500 actions nouvelles, privilégiées pour une part et ordinaires pour le surplus, destinées à la rémunération de l'apport dont il est question ci-dessus.

L'assemblée a décidé en outre de modifier la dénomination sociale, qui devient Compagnie des Messageries aériennes et des Grands Express aériens « Air Union ».

Les porteurs d'actions privilégiées, réunis ensuite en assemblée spéciale, ont pris connaissance des résolutions prises par l'assemblée extraordinaire. qu'ils ont approuvées.

À propos de la Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne
(*Les Documents politiques*, décembre 1924)

Le *Bulletin de la Société d'Etudes et d'Informations Economiques* du 3 décembre contenait l'intéressant article suivant :

UN ACCORD ENTRE DEUX COMPAGNIES FRANÇAISES DE TRANSPORT AERIEN

Une mesure très importante vient d'être prise par les deux compagnies de navigation aérienne Air Union (exploitant, actuellement la ligne Paris Londres) et Franco-Roumaine (exploitant les lignes Paris-Prague-Constantinople et Prague-Varsovie).

Ces compagnies, avec l'agrément du Sous-Secrétaire d'État à l'Aéronautique, ont conclu simultanément, il y a quelques jours : 1° un accord délimitant leurs zones d'action respectives et 2° une espèce « d'association » (le mot est impropre, mais on s'en expliquera plus bas) à la fois morale et administrative.

Dans l'accord, l'Air Union se réserve l'exploitation de la ligne actuelle, Paris-Londres, de son prolongement possible vers Marseille, et d'une ligne méditerranéenne (par l'Italie, la Grèce et les Échelles du Levant) correspondant à peu près au premier tronçon de la grande ligne de la « Malle des Indes ». Cette ligne méditerranéenne, dont l'intérêt économique est considérable, étant donnée l'importance des échanges postaux, et dont l'intérêt politique n'est pas moins grand, a été étudiée depuis deux ans par une Société d'Etudes, la Société des Messageries Transaériennes, subventionnée par l'État français. Encore que la convention signée entre le gérant de cette société et le sous-secrétaire d'État porte que l'option accordée à la Société par l'État soit valable jusqu'à la fin de 1925, il semble qu'en fait ladite Société se trouve absorbée dans la combinaison nouvelle, puisque, comme on le verra plus loin, son principal appui, M. André Lebon, entre dans les deux conseils des Compagnies Air Union et Franco-Roumaine.

La Compagnie Franco-Roumaine se réserve l'exploitation de la ligne actuelle Paris-Strasbourg-Prague-Vienne-Budapest-Bucarest-Constantinople-Angora, le prolongement probable de cette ligne vers Alep et Bagdad, la ligne actuelle Prague-Varsovie et son prolongement très probable vers Moscou. Le ligne Paris-Constantinople est appelée à rejoindre, en un point du bassin occidental de la Méditerranée, la ligne de la Malle des Indes précédemment définie (dont elle-même peut-on dire, l'embranchement continental). Pour l'exploitation de la ligne de la Malle des Indes en son entier, une entente est nécessaire entre la France et l'Angleterre.

Nous pouvons dire que, dès maintenant, selon les promesses verbales du général Brancker, chef de l'Aéronautique civile anglaise, la répartition des efforts est ainsi prévue : la Compagnie Franco-Roumaine aurait l'exploitation de la ligne Prague-Bagdad, et la Compagnie anglaise l'exploitation du reste de la ligne vers les Indes (De Londres à Prague par Cologne et Berlin et de Paris à Prague par Strasbourg, le service serait effectué comme aujourd'hui par la compagnie anglaise et la compagnie franco-roumaine, respectivement). Au retour du général Brancker qui fait actuellement un voyage d'études vers les Indes, des décisions précises et écrites interviendront sans doute.

L'accord entre les deux compagnies françaises est intéressant parce qu'il supprime quelques jalousies fâcheuses.

L'accord entre l'Aéronautique française et l'Aéronautique anglaise le serait plus encore de tous les points de vue possibles... D'abord, il supprimerait l'occasion même d'une concurrence diplomatique qui est assez souvent aigre et qui ne sert qu'à gêner également les projets ou les entreprises aéronautiques de l'un et l'autre pays, il

permettrait aussi, sans doute, l'établissement de relations plus normales entre l'Allemagne et nous, en ce qui concerne l'Aéronautique marchande. Et en général il donnerait le témoignage — par les heureux résultats économiques qu'il ne manquerait pas de produire — qu'en matière de navigation aérienne commerciale des ententes et même des participations internationales sont absolument nécessaires.

Pour matérialiser leur accord, pour s'assurer en même temps qu'une constante unité d'action, une garantie commune de solidité (ce qui est particulièrement intéressant pour l'État, lequel subventionne largement les compagnies aériennes, escomptant une participation future à leurs bénéfices), l'Air Union et la Franco-Roumaine ont appelé chacune dans leur conseil d'administration des représentants de l'autre compagnie : M. Devies ¹ (de la Banque Nationale de Crédit), administrateur de l'Air Union, et M. Verdurand, directeur général de cette Compagnie, entrent dans le conseil d'administration de la Franco-Roumaine. D'autre part, M. Philippar (vice-président du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie), administrateur de la Franco-Roumaine, et M. Bélard, directeur général de cette Compagnie, entrent au conseil de l'Air Union. Dans l'un et l'autre conseil, enfin, entre M. André Lebon ², représentant la Compagnie P. L. M., laquelle s'était directement intéressée au projet de la ligne méditerranéenne, en étude depuis deux ans. »

.....
Il nous reste personnellement à poser cette question qui a son importance : entre les mains de qui sont actuellement les actions Franco-Roumaine ? On sait qu'antérieurement, la Banca Marmorosch Blank en détenait 19.700 sur 20.000.

R. M.

AÉRONAUTIQUE

La liaison aérienne France-Grèce-Syrie
(*Le Temps*, 10 novembre 1925)

Parti d'Antibes après escale à Ajaccio, Rome, Messine, Brindisi et Corfou, l'hydravion commercial Lioré des Compagnies Air Union et Aéronavale* est arrivé vendredi dernier à 10 heures à Athènes où ses occupants ont été reçus par le ministre de France en Grèce, par le ministre de la guerre et par le ministre de la marine grecs. Étaient à bord de l'avion : M. Louis Arène ³, administrateur de la Compagnie aéronavale, M. Henri Bardel, directeur technique de la Compagnie Air Union et M. Flamanc, directeur technique de la Compagnie aéronavale. Les résultats extrêmement favorables de ce voyage d'études permettent d'envisager pour un avenir très prochain la liaison par hydravions de Marseille avec la Grèce, l'Égypte et la Syrie.

La chambre de commerce de Lyon
vote une subvention à l'Air Union
(*La Journée industrielle*, 22 juin 1926)

¹ Maurice Devies (1872-1952) : vice-président de la Banque nationale de crédit, futur président du Crédit foncier colonial (1931). Voir [encadré](#).

² André Lebon (1859-1938) : ancien ministre du commerce et des colonies, ancien président des Messageries maritimes (1902-1914), président du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie. Voir [encadré](#).

³ Louis Arène (1886-1952) : polytechnicien, ingénieur du Génie maritime. Administrateur de la [Société financière de crédit et de participation](#) et de sa suite, la Banque mobilière privée.

Lyon, 20 juin. — La chambre de Commerce de Lyon a voté une subvention de 250.000 fr. à la société Air-Union, concessionnaire de la ligne aérienne Paris-Lyon-Marseille, pour lui permettre, avec le concours des chambres de commerce de Paris et de Marseille, de maintenir le service de fin septembre à fin décembre, époque à laquelle l'État renouvellera sa subvention à cette société.

L'Air-Union et l'Aéronavale ont fusionné
(*La Journée industrielle*, 23 juillet 1926)

La société l'Air-Union, qui exploite, comme on sait, la ligne Paris-Londres et vient d'inaugurer la liaison aérienne entre Paris, Lyon et Marseille, a fusionné avec l'Aéronavale. Elle ajoute ainsi à son réseau la ligne Antibes-Ajaccio-Tunis, qui doit être prolongée l'année prochaine jusqu'à Athènes.

L'accord entre les deux sociétés a été ratifié par une assemblée extraordinaire tenue le 21 juillet par les actionnaires de l'Air-Union.

1927 (juin) : CRÉATION D'AIR UNION (Lignes d'Orient)
par reprise de la [Compagnie des Messageries transaériennes](#)

Compagnie Air Union-Lignes l'Orient
(*La Journée industrielle*, 8 juillet 1927)

Sous cette dénomination vient d'être constituée une société anonyme ayant pour objet l'étude, l'organisation et l'exploitation de toutes entreprises aériennes en tous pays, plus particulièrement en France, en Méditerranée et en Extrême-Orient et notamment l'établissement d'une ligne reliant la France à la Syrie en passant par la Grèce.

Le siège social a été établi à Paris, 56 *bis*, rue de Châteaudun.

Le capital a été fixé à 6.490.000 fr., en actions de 250 fr., toutes souscrites en numéraire ; il pourra ultérieurement être porté, en une ou plusieurs fois, à 12 millions.

Il a été créé, en outre, 10.000 parts de fondateur ou parts A et 1.000 parts bénéficiaires ou parts B. Ces dernières sont destinées à être attribuées, s'il y a lieu, à l'État français et à lui seul, en rémunération des avantages et subventions qu'il accorderait à la présente société suivant les clauses d'un contrat de dix ans à passer entre l'État français et la société.

Sur les parts A, 2.000 ont été attribuées à la Compagnie Air-Union et 2.000 à M. André Faure ⁴ ; ce dernier a reçu, en rémunération complémentaire de ses apports, une somme en espèces de 450.000 fr. Les parts A restantes ont été remises aux souscripteurs à raison d'une part par groupe indivisible de dix actions souscrites.

Voici la composition du premier conseil d'administration : MM. Louis Allègre, 42, avenue Mozart, à Paris ; Louis Arène, 120, rue d'Assas, à Paris ; Max Bahon, 31, avenue Henri-Martin, à Paris ; Georges-Edgard Bonnet, 82, avenue Henri-Martin, à Paris ; Louis Bréguet, 115, rue de la Pompe, à Paris ; Albert Caquot, 58, rue d'Assas, à Paris ; Maurice Devies, 15, rue Spontini, à Paris ; Hubert Giraud, 232, boulevard Saint-Germain, à Paris ; sir Ian Malcolm, 10, place Edouard-VII, à Paris ; Maurice Margot, 88,

⁴ André Faure (1879-1961) : polytechnicien, fondateur des Messageries transaériennes. Voir [encadré](#).

rue Saint-Lazare, à Paris ; Georges Philippar, 8, rue Vignon, à Paris ; Louis Renault, 88, avenue du Bois-de-Boulogne, à Paris, et Ernest Roume, 1, avenue Montaigne, à Paris.

1930 (8 juillet) : CRÉATION D'**AIR ORIENT** fusion d'Air Union (Lignes d'Orient) et d'Air Asie

Compagnie Air Union (Lignes d'Orient)
(*La Journée industrielle*, 12 juillet 1930)

Une assemblée extraordinaire tenue le 7 juillet a décidé que la société prendrait désormais la dénomination de Compagnie Air-Orient. Elle a décidé de porter le capital de 6.400.000 fr. à 22.400.000 francs.

Le conseil a été composé comme suit : président, M. Ernest Roume, gouverneur général honoraire des colonies ; vice-présidents, M. Hubert Giraud, administrateur des Chemins de fer P.-L.-M. ; M. Georges-Edgar Bonnet, directeur général adjoint de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez ; administrateur délégué, M. Louis Allègre ; administrateurs, M. Max Bahon, directeur général de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez ; M. Paul Baudouin, directeur général adjoint de la Banque de l'Indo-Chine ; M. Louis Bréguet, président de la Compagnie Air-Union ; M. Jacques Bréguet, administrateur de la Compagnie Air-Union ; M. Maurice Devies, administrateur de la Compagnie des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan ; M. André Faure, ingénieur-conseil de la Compagnie Air-Orient ; M. Raphaël Fontaine, président des Distilleries d'Indo-Chine ; M. Maurice Margot, directeur général des chemins de fer P.-L.-M. ; M. Paul Petithuguenin ⁵, directeur de la Compagnie générale des colonies ; M. Georges Philippar, président de la Compagnie des Messageries maritimes ; le marquis de Solages ⁶, administrateur de la Compagnie Air-Union.

La ligne aérienne qui fonctionne hebdomadairement, entre Marseille-Beyrouth et Bagdad, sera prolongée deux fois par mois jusqu'à Saïgon au début de 1931.

Compagnie Air Union
(*L'Information financière, économique et politique*, 20 décembre 1930)

L'assemblée ordinaire, tenue le 16 décembre, sous la présidence de M. Roume, président du conseil d'administration, a approuvé les comptes de l'exercice écoulé, comportant une durée exceptionnelle de 13 mois, allant du 1^{er} janvier 1929 au 31 mars 1930.

Le compte de profits et pertes fait apparaître un total de subventions et recettes diverses s'élevant, à 19.371.808 francs ; les dépenses au titre de l'exploitation, de l'administration, Intérêts et commissions se montent à 15.643.226 francs et les amortissements ont porté sur 3.724.288 francs. Le solde bénéficiaire ressort ainsi à

⁵ Paul Petithuguenin (1876-1955) : diplomate au Siam (1902-1918), représentant en Chine de la Banque franco-asiatique (1919-1923) et de la Société de gestion de la Banque industrielle de Chine (1924), puis directeur de la Compagnie générale des colonies. Voir [encadré](#).

⁶ Thibault de Solages (1889-1972) : des Mines de Carmaux. Administrateur délégué (1921), puis président (1944) de la Compagnie générale industrielle. Voir [encadré](#).

4.294 francs ; formant, avec le report antérieur, une somme de 15.523 fr. 56 qui a été reportée à nouveau.

L'assemblée a ratifié la nomination, en qualité d'administrateurs, de MM. Paul Petithuguenin, Thibault de Solages, André Faure, Baudoin et Fontaine.

L'Aviation coloniale
À l'Air Union : pour la ligne Marseille-Tunis
(*Les Annales coloniales*, 20 février 1932)

Dans son nouveau programme soumis aux constructeurs, voici ce que l'Air-Union modifie parmi son matériel d'hydravion assurant la ligne Marseille-Tunis.

L'Air-Union conserve son type d'hydravion d'un rayon d'action de 1.000 kilomètres par vent nul, une charge marchande de 1.000 kg ; toutefois, la vitesse commerciale doit être portée à 190 kilomètres-heure, préférablement à 200 kilomètres-heure.

Le programme prévoit, en outre, un nouvel hydravion nécessaire pour le développement de la ligne Marseille-Tunis ; les caractéristiques de cet hydravion sont les suivantes : charge marchande, 1.800 kg ; rayon d'action par vent nul, 1.300 kilomètres ; vitesse commerciale minima, 190 kilomètres-heure.

Il est réclamé pour cet hydravion un grand confort pour les passagers, afin de permettre les vols de nuit.

Cet hydravion est tout à fait analogue à celui réclamé par l'Air-Orient.

LA LIBERTÉ DE L'AIR
(*Le Journal des débats*, 12 juin 1932)

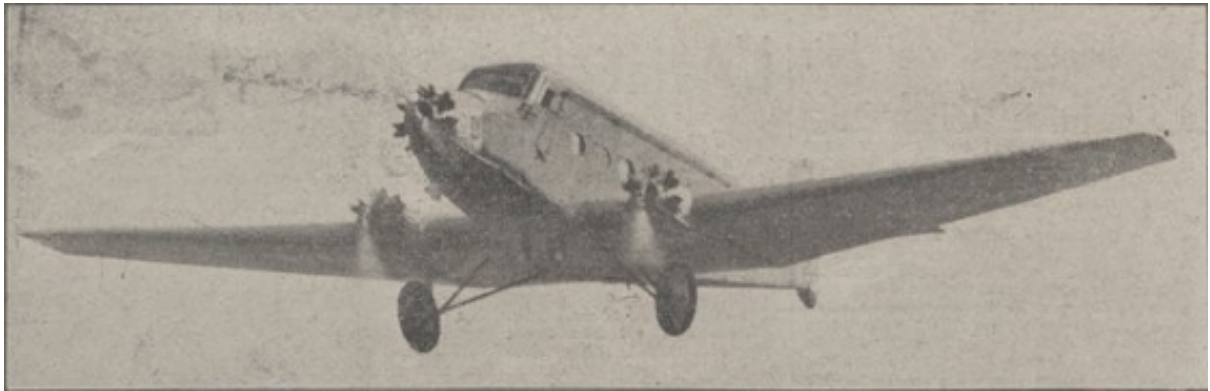
En 1930, la C. A. F. (Compagnie Aérienne Française*) avait assigné, devant le tribunal de commerce de la Seine, la Compagnie Air Union en 500.000 francs de dommages-intérêts par provision pour concurrence déloyale.

La compagnie demanderesse, par l'organe de M^e Le Hénaff, reprochait à sa rivale Air Union, compagnie subventionnée par l'État, d'employer les subventions non seulement à l'exploitation des vols sur des parcours déterminés, mais à des lignes particulières, telles que Marseille-Cannes, Paris-Cherbourg et les « baptêmes de l'air » au-dessus de Paris.

À quoi M^e Jean-Charles Legrand, pour Air Union, avait répondu que cette compagnie avait agi, en l'espèce, dans la pleine limite des cahiers des charges passés avec l'État et munie des autorisations nécessaires. Il ajoutait que les faits incriminés pouvaient justement être considérés comme une propagande utile et nécessaire pour la navigation aérienne. Enfin que, d'une façon générale, aucune concurrence déloyale ne pouvait être retenue, le principe de la liberté de l'air étant absolu et ne pouvant faire l'objet d'aucun monopole.

Par jugement du 29 mars 1930, le tribunal de commerce avait débouté la C. A. F. qui interjeta appel. Le procès vient de revenir devant la 4^e chambre de la cour, présidée par le conseiller Gallardo-Morino. Celle-ci, après les nouvelles plaidoiries de M^e Le Hénaff pour la Compagnie Aérienne Française et de M^e Jean-Charles Legrand pour Air Union, a confirmé la décision des juges consulaires en adoptant les moyens soutenus par cette dernière compagnie.

LONDRES - PARIS - MARSEILLE - TUNIS - BONE
Les chiffres éloquentes de l'Air Union
(*Les Ailes*, 27 avril 1933)



Cet avion Wibault-Penhoët 280 T, entièrement métallique, est un des trimoteurs commerciaux les plus rapides du monde.

Fondée en 1919, la Compagnie Air Union a vu son trafic s'intensifier d'année en année. Exploitant un réseau harmonieux et actif, ses avions ont transporté l'an dernier plus de 31.000 passagers.

LA Compagnie Air Union est l'une des doyennes des sociétés de transport aérien. Fondée en mars 1919, sous le nom de Compagnie des Messageries Aériennes, par son président actuel, M. Louis Bréguet, elle exploite un réseau très harmonieux et très actif ; les lignes Paris-Londres, Paris-Lyon-Marseille, Lyon-Genève, Lyon-Cannes, Marseille-Ajaccio-Tunis-Bône, sont dans son domaine. Elle est la seule compagnie française qui soit bénéficiaire d'un contrat de dix ans avec l'État.

La progression du trafic de la Compagnie Air Union est constante et témoigne de sa vitalité croissante. Quelques chiffres le démontreront :

En 1920. — Kilomètres parcourus : 432.605 ; passagers : 2.706 ; marchandises: 50.119 kg. ; poste : néant.

En 1924. — Kilomètres parcourus : 514.917; passagers: 5.677; marchandises :394.939 kg.; poste: 919 kg.

En 1928. — Kilomètres parcourus : 1.369.223 ; passagers : 13.189 ; marchandises : 442.447 kg. ; poste : 6.847 kg.

En 1932. — Kilomètres parcourus : 2.628.277; passagers: 31.106 ; marchandises : 1.353.800 kg. ; poste : 54.023 kg.

Ces statistiques ont une éloquence particulière, qu'il s'agisse des passagers, des marchandises ou de la poste. Il faut ajouter à cela que la régularité est supérieure à 99 %; sur le nombre de 2.628.277 km. parcourus en 1932, c'est un résultat appréciable.

Le matériel présentement utilisé sur les lignes terrestres se compose de Lioré et Olivier bimoteurs Renault 450 CV, à douze places, et de limousines Bréguet monomoteurs Hispano-Suiza 600 CV et Renault 500 CV, à sept places; sur les lignes maritimes, de CAMS bimoteurs Hispano-Suiza 600 CV, à sept places.

Au cours de cette année, ce matériel va faire place progressivement à des avions plus modernes Wibault et Bréguet trimoteurs à dix places, d'une vitesse commerciale de 200 km. à l'heure, et à des hydravions Bréguet « Saïgon » quadrimoteurs, à 18 places, et Lioré et Olivier quadrimoteurs à douze places.

Grâce à ces avions et hydravions nouveaux, les services seront considérablement améliorés. C'est ainsi que la distance entre Paris et Londres sera couverte en 1 h. 50, au lieu de 2 h. 15.

La Compagnie Air Union possède une phalange de pilotes et de mécaniciens navigants parmi les plus réputés des lignes aériennes. Les pilotes d'avions terrestres ont pour chef Robert Bajac, dont l'adjoint est Paul Codos ; les pilotes d'hydravions sont commandés par Ponce. La Compagnie s'honore grandement d'avoir compté dans son personnel navigant Costes et Bellonte, dont les triomphes sont présents à toutes les mémoires.

Albert GAUCHET,
directeur général de l'Air Union.

PARMI le personnel navigant de la Compagnie Air Union, citons :

ROBERT BAJAC. -- Chef-pilote -- depuis 1923 - à l'Air Union, où il totalise 5.800 heures de vol. A participé à l'organisation des vols de nuit sur Paris-Londres et Londres-Paris-Lyon-Marseille, et mis au point un grand nombre de types d'avions.

PAUL CODOS. Chef-pilote adjoint. Entré dans l'aviation marchande en 1920, a effectué depuis cette date 5.500 heures de vol sur les lignes de l'Air Union. Premiers services d'essais de vol de nuit sur Paris-Londres en 1926 et Londres-Paris-Lyon-Marseille en 1927; premiers vols et voyages avec un appareil utilisant l'essence de sécurité Ferrier. Détient, avec Dieudonné Costes, six records du monde.

A fait, en janvier 1932, le voyage-record Hanoï-Paris en trois jours, 4 heures et 17 minutes, en compagnie de l'ingénieur-pilote Henri Robida.

CHARLES CORSIN. Pilote. Depuis 1921, totalise 8.600 heures de vol et plus de 1 million 200.000 km. sur les lignes et détient le record des heures et des kilomètres effectués dans l'aviation marchande.

ANDRÉ CHAMPALOUX. Pilote. Entré à la Compagnie aérienne française, d'abord, passa à l'Air Union en 1930. Compte actuellement 2.200 heures de vol sur les lignes de cette Compagnie.

EMILE DARYAUD. Pilote. Sous-ingénieur électricien. Compte 4.680 heures de vol sur les lignes.

CHARLES LEBURGUE. — Pilote à l'Air Union depuis le 22 décembre 1926, y totalise 3.600 heures de vol. A participé au premier service postal régulier de nuit entre Paris et Londres (108 heures de vol de nuit commercial).

Louis AGNIS. Mécanicien radio-navigateur. À l'Air Union depuis 1923, où il totalise 5.210 heures de vol, dont 228 heures de nuit.

JOSEPH OLIER. Mécanicien-radio-navigateur. Totalise 4.800 heures de vol sur les lignes.

COMPAGNIE AIR ORIENT

(L'Information financière, économique et politique, 30 juin 1933)

L'ordre du jour de rassemblée extraordinaire, convoquée impur le 20 juillet, comprend : ratification des accords intervenus avec la Société Centrale pour l'Exploitation des Lignes Aériennes, la Compagnie Air-Union, la Compagnie Internationale de Navigation Aérienne et la Société Générale de Transports Aériens, en vue de la constitution d'une société unique pour l'exploitation des lignes aériennes et lu mise à la disposition de cette Société Centrale de l'actif de chacune des autres sociétés.

Air Union
(Roger Mennevée,
La Banque Worms et Cie
Histoire générale (suite)
3^e partie
Filiales et participations
Chapitre 3
De 1925 à 1940 (suite)
(*Les Documents de l'Agence indépendante d'informations internationales*, novembre
1949)

www.wormsetcie.com

À la fin de la même année 1932, Worms et Cie participa également à l'augmentation du capital de la société mère d'une des affaires que nous venons de citer : la compagnie Air Union, fondée le 6 avril 1919, sous le titre de Compagnie des messageries aériennes (statuts : *Petites Affiches* du 12 avril 1919) par diverses sociétés de constructions aéronautiques : Bréguet, Blériot, Caudron, Morane-Saulnier, appuyées par la Banque nationale de crédit, etc., au capital d'un million de francs.

Elle visait à assurer divers services français et continentaux : Paris-Lyon, Lyon-Cannes, Paris-Londres, Paris-Bruxelles, puis Amsterdam, etc.

Par suite de l'absorption d'autres compagnies, la société prit successivement les titres de Compagnie des messageries aériennes et des grands express aériens (Air Union), puis de Compagnie Air Union, Compagnie des messageries aériennes et aéronavales réunies, pendant que, soit en raison de ces opérations, soit par des émissions en espèces, le capital était porté à 14 millions.

Conformément aux décisions des assemblées générales du 13 septembre 1928 et du 19 novembre 1930, le conseil d'administration d'Air Union décida dans sa séance du 25 novembre 1932, de procéder à une augmentation de capital de 11 millions de francs par l'émission de 22.000 actions nouvelles de 500 F, opération dans laquelle la banque Worms et Cie souscrivit 1.338 actions, ensuite de quoi, M. Pierre Edmond Rialan fut appelé au conseil d'administration comme représentant des intérêts Worms et Cie.

Comme sa filiale Air-Orient, Air Union devait être absorbée en 1933 par Air-France.

En effet, le ministère de l'Air poursuivait sa politique de concentration des sociétés de navigation aérienne, et particulièrement depuis l'arrivée au ministère de M. Pierre Cot, envisageait d'établir le système de la compagnie unique, avec participation de l'État dans la gestion et dans le contrôle, en opposition d'ailleurs avec la solution socialiste préconisée par M. Jules Moch qui préconisait le monopole d'État.

Une première formule fut envisagée par les anciennes compagnies elles-mêmes qui constituèrent en mai 1933 :

la Société centrale pour l'exploitation des lignes aériennes,

avec comme objet social l'organisation et l'exploitation des services de transport de voyageurs, messageries et postes, au moyen de tous appareils aériens, le rachat du matériel et des installations d'exploitation de toutes compagnies actuellement concessionnaires d'exploitations de lignes aériennes, ainsi centralisée, elle visait à prendre part à un concours ouvert par le ministère de l'Air pour l'exploitation des lignes aériennes et en être déclarée adjudicataire.

Le caractère de société d'études de la compagnie se révélait à la modestie de son capital 75.000 F en actions nominatives de 100 F, et le conseil d'administration comprenait les représentants des groupes associés et, à ce titre, M. Jacques Barnaud, associé-gérant de Worms et Cie.

Puis, la « compagnie unique » ayant été créée, la Société centrale pour l'exploitation des lignes aériennes était dissoute trois mois après sa constitution.

En fin de compte, l'accord intervenu entre les compagnies et le gouvernement, et à fin août 1933, avait lieu la constitution définitive de la société :

Air-France

placée sous le régime de la loi du 11 décembre 1932 fixant le statut de l'aviation marchande.

Avaient ainsi fusionné Air Union, Air-Orient, Compagnie internationale de navigation aérienne, Société générale des transports aériens et la Société centrale pour l'exploitation des lignes aériennes. Participaient également à l'affaire les anciens groupes industriels ou commerciaux mêlés aux affaires absorbées. La société racheta, en outre, les biens de l'ancienne compagnie générale aéro postale alors en liquidation.

Le capital était de 120 millions en 240.000 actions nominatives de 500 F, dont les souscripteurs puis les acquéreurs éventuels devaient être agréés par le ministre chargé de l'aviation civile. Il avait été créé, en outre, 80.000 actions de jouissance sans valeur nominale attribuées à l'État français conformément à l'article 11 de la loi du 11 décembre 1932.

Le conseil d'administration était composé de 36 membres dont 9 nommés par l'État français, ceux autres que les représentants de l'État devaient être possesseurs de 100 actions et agréés par le ministre compétent.

M. Jacques Barnaud était parmi les administrateurs comme l'un des représentants de l'ancien groupe Air Union auquel, on l'a vu, la banque Worms et Cie était intéressée ; il resta administrateur jusqu'en 1941.

« M. Barnaud - dit le rapport du conseil d'administration à l'assemblée de décembre 1942 - qui participait au conseil depuis la fondation d'Air-France, a estimé que les importantes fonctions officielles auxquelles l'a appelé le gouvernement, ne lui laissent pas la liberté nécessaire pour participer directement à l'administration de la compagnie ; il a, en conséquence, donné sa démission d'administrateur ; votre conseil, malgré les vifs regrets qu'il en a éprouvés n'a pu qu'accepter cette démission, en raison des motifs sur lesquels elle se fondait. »

Mais, lorsque, l'année suivante, M. Barnaud cessa d'appartenir au gouvernement, il reprit sa place au conseil d'administration d'Air-France, et l'assemblée générale du 17 décembre 1943 ratifia ce retour.

M. Barnaud était encore administrateur d'Air-France lorsque cette société fut nationalisée en 1945.

Pour ne pas quitter les affaires d'aviation, anticipons un peu sur les événements, et signalons que, au titre d'administrateur d'Air-France, monsieur Barnaud fut nommé, en juin 1937, membre du premier conseil d'administration de la :

Compagnie Air-France transatlantique

constituée par Air-France et la Compagnie générale transatlantique, dans le cadre général qui assurait l'unité de l'aviation commerciale française, avec l'appui de l'État, conformément à une convention intervenue le 26 mai 1937, entre l'État et les deux sociétés fondatrices.

Cette nouvelle société devait entreprendre les études et essais de la ligne France-Amérique du Nord conformément aux directives données par le ministre de l'Air ; elle était seule chargée par l'État d'exécuter tous les vols d'études et essais, d'assurer l'organisation météorologique et de préparer l'infrastructure dans les mesures utiles d'entreprendre toutes négociations avec les entreprises et les administrations étrangères — réserve faite des négociations officielles. L'État s'interdisait de faire bénéficier aucune autre personne morale ou physique des dispositions prévues à la convention.

L'assemblée générale constitutive du 9 juin 1937 avait nommé comme premiers administrateurs :

— pour Air-France, MM. Allègre, Barnaud, Bonnet, René Mayer et Parquet,

— pour la Compagnie générale transatlantique; le gouverneur général Olivier, MM. Cangardel, Laure, Marie et Fabre.

Le gouvernement avait désigné pour le représenter : M. Couhé, directeur général honoraire au ministère de l'Air, M. Volpert, directeur des constructions aériennes, M. Bourcier, directeur au ministère des Finances, et M. Guenot, directeur de l'exploitation postale.

Nous attirons l'attention sur le nom de M. Volpert qui, par la suite, est devenu fondé de pouvoirs des Établissements Japy Frères, contrôlés par Worms et Cie, de telle sorte que l'on peut se demander si, après les démissions de M. Barnaud en 1941/42, M. Volpert ne représentait pas Worms et Cie au conseil d'Air-France transatlantique.

Suite :

[Air France](#)