

# L'envol des pionniers : berceau de l'aéropostale

## *L'une des plus folles aventures aéronautiques de l'entre-deux-guerres : La « Ligne »*

*"J'ai fait tous les calculs. Ils confirment l'opinion des spécialistes : notre idée est irréalisable. Il ne nous reste qu'une seule chose à faire : la réaliser."*

Pierre-Georges Latécoère

*« Voyez-vous, Robineau, dans la vie il n'y a pas de solutions. Il y a des forces en marche. Il faut les créer et les solutions suivent. »*

Ainsi parle Rivière, le personnage central de « Vol de nuit », récit d'un vol postal en Amérique du Sud. Rivière, dans ce qui est l'un des chefs-d'œuvre d'Antoine de Saint-Exupéry, publié en octobre 1931, est largement inspiré de Didier Daurat, véritable cheville ouvrière de la mythique Aéropostale et de ses figures légendaires. Des pionniers élevés au rang de héros, comme Saint-Exupéry, Mermoz ou Guillaumet, qui ouvrirent les grandes routes commerciales aériennes entre les deux guerres, alors qu'aujourd'hui, il paraît être de bon ton de vouloir « déconstruire » notre histoire.

Alors qu'aucun avion n'était encore capable de le réaliser, ils ont voulu traverser un désert, un océan, et la 2ème plus haute montagne du monde, pour livrer plus vite le courrier, considéré comme sacré.

Pour cela, il fallait ouvrir « La Ligne » en relevant des défis humains et techniques considérables.

Un défi fou qui a rassemblé autour de Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupéry... des centaines d'hommes et de femmes dans une incroyablement aventure qui commence le 25 décembre 1918, lorsque Pierre-Georges Latécoère décolle de Toulouse avec son pilote pour rallier Barcelone.

C'est le début de l'épopée d'une entreprise qui portera son nom et qui fait de la Ville rose la capitale de l'aéronautique française depuis plus de cent ans.

De quoi pavoiser !

### **La Société Générale d'Entreprises d'aviation « Latécoère » SGEA**

En 1917, une année avant la fin de la première guerre mondiale, Pierre-Georges Latécoère relève un défi : la construction d'avions « Salmson », l'aviation étant devenue « la clé de la victoire », raconte à l'AFP Jean-Marc Olivier, professeur d'Histoire à l'université Jean-Jaurès de Toulouse, et auteur de « *Latécoère, cent ans de technologies aéronautiques* ».

L'industriel construit l'usine de Montaudran, près de Toulouse. Quelque 600 avions seront produits en un temps record, « *le début de l'aéronautique à Toulouse* », souligne Jean-Marc Olivier.

Mais l'armistice laisse la France avec des stocks d'avions. Dès novembre 1918, alors que la Première Guerre Mondiale s'achève tout juste, Pierre-Georges Latécoère imagina une ligne aérienne partant de France pour atteindre l'Espagne, le Maroc et l'Afrique, (« *colonie d'avenir* » qu'on ne relie que par bateaux après plusieurs jours de navigation), puis ultérieurement l'Amérique du Sud. C'est le début des lignes aériennes postales françaises civiles. En effet, l'Armée utilisait déjà une ligne aérienne Paris-La Baule pour transporter son courrier.



*13 juillet 1919 : première tentative de liaison postale régulière entre Toulouse et Casablanca (Maroc).*

### **Le Maroc, le Sénégal puis l'Amérique du Sud**

Le 25 décembre 1918, Latécoère effectue un vol à destination de Barcelone, à bord d'un « *Breguet XIV* », dans le matin frileux de ce jour de Noël, qui doit « servir de préface à la création de la Ligne France-Maroc », explique la Fondation Latécoère.

C'est un succès : le « *Salmson* » rejoint la cité catalane en deux heures et vingt minutes. Ce sera la première liaison postale.

Trois mois plus tard, Latécoère se pose à Rabat.

Le 10 mars 1919, les Postes Marocaines signèrent une convention pour l'acheminement du courrier entre la France et Rabat. La Compagnie Générale d'Entreprises Latécoère fut alors rebaptisée « *Lignes Aériennes Latécoère* ».

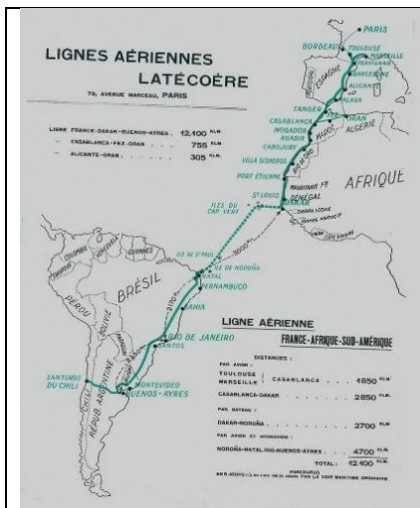
Fin 1919, 9124 lettres avaient déjà été acheminées du Maroc vers la France en 18 heures et 23 minutes.



*Didier Daurat, directeur d'exploitation des Lignes Latécoère.*



*Pierre-Georges Latécoère*



Mais l'industriel a un rêve encore plus fou : relier le Sénégal et même l'Amérique du Sud depuis Toulouse, soit plus de 12.000 kms. « *Il a imaginé cette ligne six mois avant la fin de la guerre* », assure auprès de l'AFP la belle-fille de Pierre-Georges, Marie-Vincente Latécoère, à l'origine de création de la Fondation.

La « *Société générale d'entreprises aéronautiques Latécoère* » fondée en 1919 par Pierre-G Latécoère et dirigée de main de maître par un homme froid, taciturne, mais remarquable organisateur et expert dans la connaissance des hommes : Didier Daurat.

La ligne fut ensuite prolongée jusqu'à Casablanca et Didier Daurat, nommé directeur d'exploitation.

Il en était le directeur technique et en fait, le véritable patron des pilotes.

C'était un aviateur français et pilote de chasse pendant la Première Guerre Mondiale et chef d'escadrille.

Son objectif ? régularité et ponctualité par tous les temps !!! le courrier doit passer ! La seule préoccupation de tous était le courrier, considéré comme sacré !

Les débuts de la compagnie commerciale sont modestes : le transport du courrier sur la ligne Toulouse-Alicante-Casablanca avec du matériel militaire né de la guerre et à peine transformé, comme les « Breguet XIV ». Les sacs sont empilés dans la carlingue dont on a enlevé le berceau de mitrailleuse.

Les années 1920 inaugurent le service postal régulier entre Toulouse et le Sénégal malgré la traversée du désert, les avaries, les accidents, les disparitions.

En 1924, Jean Mermoz, jeune pilote tout juste sorti de l'Armée, entre en contact avec Latécoère et le 13 octobre, il est engagé par Daurat. On raconte qu'il ne fit pas tout de suite une bonne impression à ce dernier qui voulait des pilotes de lignes sérieux, et pas des « acrobates » de cirque, mais Daurat accepta de lui donner une seconde chance. En 1926, Henri Guillaumet et Antoine de Saint-Exupéry entrent chez Latécoère.

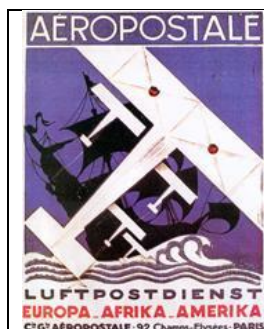
Grâce au courage, à la ténacité de jeunes pilotes, la ligne progresse vers le sud et la liaison Casablanca-Dakar est assurée régulièrement à partir de 1925 au-dessus du désert de Mauritanie, hostile, parcouru par de farouches nomades, sans pitié envers les aviateurs contraints, comme Reine et Serre, à des atterrissages forcés.

### « Latécoère » devient l'« Aéropostale »

En 1925, un vol d'étude est effectué entre Rio et Buenos Aires.

Mais deux ans plus tard, face à « *des difficultés financières et des blocages commerciaux* » selon l'historien, Latécoère cède sa compagnie.

En effet, le 11 avril 1927, Pierre-Georges Latécoère, en proie à des tracas matériels et lassé des difficultés rencontrées en Amérique du Sud, cède 93% de ses parts à Marcel Bouilloux-Lafont\*, industriel et financier français installé au Brésil, rebaptisée par son nouveau propriétaire, « *Compagnie générale aéropostale* » ou plus simplement « *L'Aéropostale* ».



Une publicité en Allemagne pour l'Aéropostale. L'œuvre et la personne de Marcel Bouilloux-Lafont furent victimes en 1931 de l'administration française et de certains industriels qui voyaient d'un meilleur œil un rapprochement avec la Lufthansa plutôt qu'un soutien à un patron jugé trop indépendant, en dépit de l'aspect grandiose de son projet.

Ni l'Aéropostale ni Marcel Bouilloux-Lafont ne profiteront de l'extraordinaire position de force que cette entreprise courageuse avait su acquérir dans le continent sud-américain.

Le 30 octobre 1933, « *l'Aéropostale* » doit alors fusionner avec trois autres compagnies françaises pour donner naissance à la « *S.A. Air France* », qui rachète toutes les actions et reçoit ainsi un remarquable réseau, résultat des

efforts de toute une génération de pilotes enthousiastes comme Reine, Guillaumet, Saint-Exupéry et Mermoz. D'emblée, « *l'Aéropostale* » abandonne à ses concurrents américains et allemands la plupart des lignes sud-

*\*Le 11 avril 1927 Pierre-Georges Latécoère vend 93% des parts de la CGEA à Marcel Bouilloux-Lafont homme d'affaires, banquier, installé au Brésil et à la vision géopolitique hors du commun (Grands Programmes de construction au Brésil et en Argentine, liaisons ferroviaires, routes, ports). Marcel Bouilloux-Lafont est mort en février 1944 à Rio de Janeiro, ruiné et oublié de la plupart des Français alors que son œuvre est célébrée dans toute l'Amérique du Sud.*

Les lignes aériennes « *Aéropostale* » de Latécoère, s'attaquent à l'Amérique du Sud et créent un service régulier sur la ligne Natal-Rio de Janeiro et bientôt Buenos Aires.

Pierre-Georges Latécoère se lance ensuite dans l'aventure des hydravions. Et c'est à bord d'un « *Laté 28* » de l'Aéropostale que Mermoz réussit le 12 mai 1930, la première traversée aérienne de l'Atlantique Sud, au départ de Saint-Louis du Sénégal.

Trois ans et demi plus tard, l'« *Aéropostale* » possédait 200 avions et 17 hydravions, 1500 employés dont 51 pilotes.

### Quel fut le destin de « l'Aéropostale » ?

Venue trop tôt, la société devait connaître dès 1931 des difficultés financières, malgré la somme de sacrifices et de capitaux dépensés. Mais elle nous a légué le souvenir de figures légendaires comme Daurat, qui attendait, dans l'angoisse de la nuit, l'annonce de l'atterrissage de Mermoz ou de Guillaumet qui « *tenaient* », face aux éléments déchaînés : ce sont les héros de l'ère machiniste. Mais le succès ne va pas sans de grosses difficultés financières aggravées par la crise mondiale : « *l'Aéropostale* » est mise en liquidation, en grande partie à cause de la crise économique, depuis le krach de la bourse de New York en 1929, mais également en raison du refus du monde politique français de soutenir « *l'Aéropostale* ».

américaines créées par Bouilloux-Lafont et n'en conserve que le tronçon principal. C'est la fin d'une légende.

Côté construction aéronautique, les usines Latécoère vont poursuivre leur activité jusqu'à nos jours en se spécialisant dans la conception de sous-ensembles.

Quant à la conception d'avions, elle va prendre un nouvel élan à Toulouse dans les années 1960 (Caravelle, Concorde, Airbus) et, pour l'occasion, on va relever le nom de l'« Aéropostale », transformé en « Aérospatiale ».

La compagnie travaille pour Airbus, Dassault, Boeing... Son siège est toujours à Toulouse et elle emploie au total plus de 4.000 personnes sur 21 sites répartis dans 12 pays.

### **L' « aéropostale » et ses dégâts**

Les vols étaient spécialement périlleux à l'époque, le matériel était inadapté, les pilotes naviguaient à vue, sans instruments de bord, sans radio et les atterrissages d'urgence étaient très fréquents!

Les pilotes, entraient dans « *La Ligne* », comme en religion avec foi et dévouement !

Ils devaient connaître par cœur les appareils et savoir les réparer tout seul ! C'est Didier Daurat qui recrutait les pilotes civils.

Malgré les accidents mortels, les pilotes étaient toujours prêts et volontaire pour de nouvelles navigations.

L'Aéropostale relie l'Europe à l'Amérique du Sud, étendra ses lignes jusqu'au Chili, par-dessus la réputée inviolable Cordillère des Andes, et tissera un impressionnant réseau aérien dans le continent sud-américain : Brésil, Argentine, Chili, Venezuela, Bolivie...

Pour « *LA Ligne* » une seule règle : livrer le courrier et le livrer à l'heure !

Ils relèveront ainsi pour cela tous les défis humains, mécaniques, climatiques dont le défi des vols de nuit qui sera une véritable révolution (périlleuse) à l'époque ! Saint-Exupéry dans son roman « Vol de nuit », rapportera le défi du survol de la cordillère des Andes et mésaventures des vols de nuit...

Le courrier de France ne mettra plus désormais que deux jours pour atteindre le Brésil, trois jours et demi l'Argentine et quatre et demi le Chili.

Trois héros de cette histoire seront ainsi au sommet de leur gloire : Saint-Exupéry, Mermoz ou Guillaumet.

Mais deux difficultés subsistent : la traversée de l'Atlantique Sud et le franchissement de la cordillère des Andes, dont les cols dépassent le plafond des avions de l'époque.

Un homme d'exception va réussir à éliminer ces deux obstacles : Jean Mermoz (à suivre le 12 mai prochain)

### **Conclusion**

Ces années sont surtout marquées par des pilotes mythiques comme Jean Mermoz ou Antoine de Saint-Exupéry qui feront partager cette incroyable épopée aéronautique avec leurs livres, notamment « Vol de nuit ».

- Mermoz (qui a établi la ligne Buenos Aires – Rio de Janeiro en 1928, a franchi la Cordillère des Andes en 1929, la traversée de l'Atlantique Sud en 1930) disparaîtra en mer le 6 décembre 1936 au large de Dakar,
- Guillaumet (qui contribua à ouvrir de nombreuses nouvelles routes et considéré comme un des meilleurs pilotes de l'époque) est abattu en vol par un chasseur italien au-dessus de la Sardaigne en 1940,
- St Exupéry ne reviendra jamais de sa dernière reconnaissance aérienne au-dessus de la méditerranée, le 31 juillet 1944.

### **Sources :**

<https://www.europe1.fr/emissions/Au-coeur-de-l-histoire/mermoz-gloire-et-mort-mysterieuse-dune-des-legendes-de-laviation-3970996>  
<http://aerostories.free.fr/pilotes/france/mermoz/>  
<https://www.argentina-excepcion.com/guide-voyage/aeropostale/histoire-aeropostale>  
[http://www.histordefrance.fr/encyclopedie/histoire\\_et\\_religions/h/histoire\\_aeropostale.htm](http://www.histordefrance.fr/encyclopedie/histoire_et_religions/h/histoire_aeropostale.htm)  
<https://fr.hespress.com/18260-laeropostale-une-histoire-qui-a-cent-ans.html>