

Mise en ligne : 27 mars 2018.  
Dernière modification : 20 octobre 2022.  
[www.entreprises-coloniales.fr](http://www.entreprises-coloniales.fr)

## COMPAGNIE AÉRIENNE FRANCE-ALGÉRIE Marseille-Alger

S.A., 22 mai 1925.

Compagnie aérienne France-Algérie  
(*La Journée industrielle*, 16 juin 1925)

Sous cette dénomination vient d'être formée une société anonyme ayant pour objet d'effectuer toutes opérations commerciales et industrielles concernant la fabrication, l'achat et la vente de tout matériel aéronautique, ainsi que la création et l'exploitation de toutes lignes de navigation aérienne.

Le siège est à Paris, 79, avenue Marceau.

Le capital est de 1 million en actions de 500 fr., toutes souscrites en numéraire.

Les premiers administrateurs sont MM. John Dal Paz [Cie gén. transatlantique], 5, rue de Téhéran, à Paris ; Pierre Latécoère, château de Ramonville (Haute-Garonne) ; Élisée Sabatier, 36, boulevard d'Argenson, à Neuilly-sur-Seine ; Georges Philippar [Messageries maritimes], 8, rue Vignon, à Paris ; René Fould [Pompey, Penhoët], avenue Malakoff, à Paris ; Georges Lepère, 2, rue Théophile-Gautier, à Paris ; Paul Dhé <sup>1</sup>, 33, avenue des Champs-Élysées, à Paris ; Fernand Lioré, 6, rue de Villers, à Levallois-Perret ; Jacques Bourceret [inspecteur général de la Cie gén. transatlantique], 8, avenue Hoche, à Paris ; Beppo de Massimi, 62, calle Alcala, à Madrid ; Étienne de Planet, château Mervilla (Haute-Garonne) ; Don Francisco Rubio, 10, Principe de Vergora, à Madrid ; Marcel Portrait, 55, boulevard Haussmann, à Paris ; Tessier du Cros, 6, rue des Pyrénées, à Toulouse, et Gabriel Arnou <sup>2</sup>, 23, avenue des Champs-Élysées, à Paris.

Ajoutons que le conseil est statutairement autorisé à porter, en une ou plusieurs fois, le capital à 20 millions.

---

L'AVIATION COLONIALE  
Les routes aériennes France-Algérie  
(*Les Annales coloniales*, 6 juillet 1925)

Les délégations financières réunies à Alger ont eu à examiner les crédits affectés pour assurer le service des liaisons aériennes France-Algérie, lesquelles comportent actuellement les trafics suivants :

---

<sup>1</sup> Paul Dhé (1874-1938) : polytechnicien, lieutenant-colonel d'artillerie, directeur de l'aéronautique en 1919 au ministère de la guerre, puis créateur du Bureau d'organisation économique. Voir encadré : [www.entreprises-coloniales.fr/empire/Bureau\\_organisation\\_economique.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/empire/Bureau_organisation_economique.pdf)

Impliqué dans les affaires Latécoère.  
<sup>2</sup> Gabriel Arnou (1883-1950) ; polytechnicien, administrateur délégué du Bureau d'organisation économique (1919). Voir encadré : [www.entreprises-coloniales.fr/empire/Bureau\\_organisation\\_economique.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/empire/Bureau_organisation_economique.pdf)

1° Alicante-Oran ; 2° Alicante-Alger (provisoirement, en attendant la liaison Barcelone-Palma-Alger, dès que le gouvernement espagnol aura autorisé l'amerrissage à Palma) ; 3° Antibes-Côte du département de Constantine (bifurcation à Ajaccio de la ligne Antibes-Tunis).

Une somme de 1.300.000 francs a été votée par les délégations financières, comme participation à ces liaisons aériennes. C'est le colonel Casse, directeur des services de la navigation aérienne, venu en avion à Alger, qui a exposé l'intérêt du programme aérien dont la réalisation assurera des relations efficaces entre la France et notre métropole du nord de l'Afrique.

Il reste à décider du point d'escale sur la côte du département de Constantine. Philippeville l'emporte au point de vue économique, tandis que Bône est préférable au point de vue technique. Peut-être une solution interviendra-t-elle, laquelle ne fera que copier ce qui existe dans les compagnies maritimes, dont les bateaux font tantôt le circuit Marseille-Philippeville-Bône-Marseille et tantôt le parcours inverse.

Après son voyage en Algérie, le colonel Casse s'est rendu en Tunisie, inspecter la station d'hydravions du service de navigation aérienne, établie sur le lac de Bizerte.

Parfaitement abritée, cette installation sera terminée au début de 1926 ; les finances tunisiennes ont prévu un crédit de participation de 150.000 francs pour l'établissement de ce port qui intéresse la ligne Antibes-Ajaccio-Tunis.

---

La nouvelle ligne aérienne Marseille-Alger  
(*La Dépêche algérienne*, 9 septembre 1926)

(De notre correspondant particulier)

Marseille, 8 septembre. — L'organisation de la nouvelle ligne aérienne Marseille-Alger, est sur le point d'être terminée. On pense que dans une quinzaine de jours, les départs réguliers pourront être organisés pour relier rapidement la Métropole et l'Algérie.

Ce matin ont eu lieu des essais concluants à l'aérodrome de Marignane et dans l'anse de Saumaty. À 16 heures, de l'aérodrome de Marignane, l'hydravion C.A. 21, de la Compagnie aérienne « France-Algérie », prenait son envol. C'est un monoplane muni de deux moteurs Jupiter de 420 chevaux, pouvant emporter six passagers.

L'avion amerrit avec succès dans l'anse de Saumaty ; puis, peu après, il reprit son vol et rentra à Marignane.

À l'issue de ces essais, M. Latécoère a déclaré : « La ligne Marseille-Alger est désormais chose faite, avec départ et arrivée à Saumaty, au lieu de Marignane. Les voyageurs gagneront ainsi une heure sur la durée totale du voyage ».

La vitesse des avions qui assureront ce service est de 180 kilomètres à l'heure, vitesse qui permet de pallier aux effets du mistral.

Un autre avion, le « Météore », sera également mis en service. Les départs seront hebdomadaires. — P. L.

---

L'AVIATION COLONIALE  
Service d'avions avec l'Afrique du Nord et l'A. O.F.  
(*Les Annales coloniales*, 14 septembre 1926)

An nom de plusieurs de ses collègues — MM. Paul Fleurot, André Gayot et Brandon, M. Roberl Bos va saisir le conseil général de la Seine d'un projet de vœu tendant à rétablissement d'un service d'aviation entre Paris et Toulouse, avec escales à

Châteauroux et à Brive-la-Gaillarde, de manière à permettre aux voyageurs du Nord de la France et de la capitale de n'être plus obligés de se rendre par chemin de fer de Paris à Toulouse pour prendre l'avion à destination de l'Afrique du Nord et de l'Afrique Occidentale française.

#### La ligne Marseille-Alger

On sait comment un hydravion a accompli le raid Marseille-Alger et retour.

Cette nouvelle ligne dont la création était depuis longtemps réclamée par les représentants de l'Algérie et de la région marseillaise, doit connaître très rapidement un développement considérable, puisqu'elle met pratiquement notre grand port méditerranéen à 6 heures d'Alger.

Le service en sera assuré par des hydravions Latécoère 21 semblables à l'appareil qui vient d'effectuer d'une façon remarquable le premier voyage.

Ce type d'hydravion, muni de deux moteurs 120 CV, a une capacité de 1.300 kilos de charge utile et il soutient une vitesse moyenne de 100 kilomètres à l'heure. Il réalise un progrès considérable de notre hydraviation, tant au point de vue technique, qu'au point de vue économique.

La ligne « Marseille-Alger » sera exploitée par la Compagnie aérienne « France-Algérie » dont le président est M. Dal Piaz, président de la Compagnie générale transatlantique, et dont M. Latécoère est l'administrateur délégué.

---

#### COMPAGNIE AÉRIENNE FRANCE-ALGÉRIE

S.A. frse au capital de 1 MF.

Siège social : Paris, 79, av. Marceau

Registre du commerce : Seine, n° 219.727 B

(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,

*Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p. 141-142)*

#### Conseil d'administration

DAL PIAZ (John), 5, r. de Téhéran, Paris ; pdt ;  
LATÉCOÈRE (Pierre-G.), 79, av. Marceau, Paris ; v.-pdt adm. délégué ;  
SABATIER (Élisée), 36, bd d'Argenson, Neuilly-sur-Seine ,  
PHILIPPAR (Georges), 13, r. de Turin ;  
FOULD (René), 62, av. Malakoff, Paris ;  
LEPÈRE (Georges), 23, r. Théophile-Gauthier, Paris ;  
DHÉ (Paul), 33, av. des Champs-Élysées, Paris ;  
LIORÉ (Fernand)[de Lioré & Olivier, constructeur d'avions], 6, r. de Villiers, Levallois-Perret ;  
BOURCERET (Jacques), 8, av. Hoche, Paris ;  
MASSIMI (B. de), 21, calle Recoletos, Madrid ;  
PLANET (Étienne de), château de Mervilla (Haute-Garonne) ;  
BRÉAL (Auguste)<sup>3</sup>, à Marseille (Bouches-du-Rhône) ;  
PORTRAIT (Marcel), 76, r. de la Colombette, Toulouse ;  
TEISSIER DU CROS (Henri), 5, r. des Pyrénées, Toulouse ;  
ARNOU (Gabriel), 33, av. des Champs-Élysées, Paris.

#### Commissaires aux comptes

FOYARD (Salvator), 119, bd de Sébastopol, Paris ;

---

<sup>3</sup> Auguste Bréal (1869-1941) : peintre, publiciste, président de la Banque régionale et coloniale de Marseille (129). Voir encadré :

[www.entreprises-coloniales.fr/empire/Banque\\_regionale\\_et\\_coloniale.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/empire/Banque_regionale_et_coloniale.pdf)

GILLE (André), 19, r. du Printemps, Paris.

OBJET. — Toutes ops commerciales et industrielles concernant l'achat, la vente, la fabrication de matériel aéronautique, la création et l'expl. de lignes de navigation aérienne.

Capital. — 1 MF.

Répartition des bénéf. — 5 % à la rés. légale ; 5 % à la rés. spéciale ; 6 % du montant dont les act. st libérées ; 10 % au conseil d'administration. Le solde à titre de deuxième dividende.

---

#### L'aviation commerciale (*L'Africain*, 25 novembre 1927)

La Société française de la navigation aérienne a tenu, hier, à l'hôtel de la Société des ingénieurs civils de France, sa deuxième séance d'enquête technique sur l'aviation commerciale, que présidait le maréchal Lyautey, président du comité français de propagande aéronautique.

M. J. Vivent a fait une causerie sur le réseau aérien intérieur, et M. Ragne, une conférence sur « le rôle des chambres de commerce dans l'organisation et le développement de l'aviation commerciale française ».

Enfin, M. Lebon, directeur de l'exploitation postale, a parlé de l'aviation postale.

Le trafic postal des lignes aériennes françaises, a-t-il déclaré, est en progression constante. De 200.000 correspondances pour l'année 1920, il atteindra environ 7.000.000 de correspondances en 1927. Une seule ligne, réellement conçue dans un but postal, celle de Toulouse à Casablanca avec prolongement hebdomadaire sur Dakar, représente à elle seule les neuf dixièmes du trafic.

M. Lebon a examiné ensuite quelles seront les réalisations futures.

Sept grandes lignes rayonnantes uniront la capitale aux grands centres d'échange des frontières terrestres ou maritimes (Lille, Strasbourg, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Brest, Le Havre).

Cinq grandes lignes transversales Bordeaux (Marseille, Genève, Cherbourg) Strasbourg (Calais, Rouen) combineront avec les premières, pour constituer un ensemble de communications rapides drainant le trafic intérieur et international.

M. Lebon a précisé que, à titre de réalisation pour un avenir prochain, la Compagnie aérienne France-Algérie, que préside M. Dal Paz et dont M. Latécoère est l'administrateur délégué, est en voie de résoudre les dernières difficultés techniques d'une liaison directe Marseille-Alger. Le trajet se trouve abrégé de 24 heures au moins.

Poursuivant la réalisation du projet France-Amérique du Sud, qu'elle présentait, dès 1918, la Compagnie Latécoère organise l'exploitation du parcours Pernambuco-Rio de Janeiro-Montevideo-Buenos-Aires. La liaison Dakar-Pernambouc sera provisoirement assumée par bateaux spéciaux et Buenos-Aires se trouvera à huit jours de la France.

Mais cette situation transitoire sera de durée limitée, la magnifique réussite de Costes et Le Brix en est un sûr garant ; bientôt, le service par hydravions Saint-Louis-îles du Cap-Vert-îles de Noronha-Pernambouc mettra Buenos-Aires à quatre jours de Paris.

---

#### APRÈS L'ACCIDENT D'AVIATION DE VITROLLES

---

Les obsèques des cinq victimes ont revêtu hier, à Marignane, un caractère particulièrement émouvant

(Le Petit Marseillais, 4 janvier 1928)

La vaste piste de l'aéroport de Marignane disparaissait, hier matin, sous la brume ; une pluie fine et glacée tombait. Décor de tristesse et de deuil.

Entre les grands hangars, dans une petite construction basse, cinq cercueils de chêne sont alignés et tout autour s'amoncellent plus de soixante couronnes. Un petit groupe de personnes vêtues de noir est là ; sous la porte, de jeunes femmes sanglotent doucement ; ce sont les parents si brutalement frappés. Tout autour, des personnalités officielles, des amis.

Dans le froid humide, les voitures funèbres viennent se ranger : un petit corbillard attelé d'un paisible et vieux cheval, deux fourgons automobiles ; les lourds coffres de bois sont chargés. Les cinq victimes de l'accident d'aviation de Vitrolles : Enderlin, Mercier, Perret, Berdin et Mattéi, vont accomplir leur ultime voyage.

Un peu ayant le départ de la funèbre procession, deux larges avions des lignes commerciales régulières prennent l'envolée à l'heure rigoureusement prévue par l'horaire, emportant des passagers vers Paris et vers Genève. La vie continue. Il est dix heures précises lorsque le cortège s'ébranle ; il va mettre environ une heure à franchir les deux kilomètres qui séparent le champ d'aviation de la petite ville.

Derrière les voitures, les familles : Mme Enderlin, veuve de l'excellent pilote, sa sœur et son beau-frère Mme et M. Meffre ; Mmes Mercier, épouse et mère, et Mme et M. Gall, sœur et beau-frère ; Mme Perret mère et M. Perret frère ; Mme Berdin épouse et sa mère ; la famille du radio Mattéi n'est pas arrivée.

Viennent ensuite : M. Roux, maire de Marignane, et son conseil municipal ; M. Angeli, sous-préfet d'Aix, représentant M. le préfet des Bouches-du-Rhône ; M. Bon, premier adjoint, représentant M. le maire de Marseille, accompagné de MM. Dusan, secrétaire général, et Mouret, attaché au cabinet ; [MM. de Massimi et Boulloux-Lafont, administrateurs délégués de la Société France-Algérie](#) ; [Oppermann et Bréal, administrateurs de la même société, entourés de MM. Daurat, directeur de l'exploitation ; Moine, ingénieur en chef ; Guéguen, chef de l'exploitation à Marseille](#) ; MM. Girardot, commandant du port aérien de Marignane, représentant M. Foriant, directeur général de l'aéronautique ; M. Merat, du service de la navigation aérienne ; Coubrie, de la C. A. F. ; Taneron, du service technique de la S. N. Aé. ; Cezieux, inspecteur du Bureau Véritas ; Goupil, chef pilote du centre d'entraînement ; Boiron, vice-président de l'Aéro-Club de Provence ; Braun, président des Ailes provençales ; Robert, représentant le Comité français de propagande aéronautique ; Burri, chef pilote, et Gornemont, de la Société provençale de constructions aéronautiques ; le lieutenant de gendarmerie Ficci et les chefs des brigades de Marignane et Rognac ; les officiers et une délégation des corps de troupe des centres de Berre et d'Istres ; Les délégations des sociétés la Mutuelle marignanaise. les Dames de Marignane, la Renaissance et le Cercle de l'Avenir.

Dans l'étroit chemin boueux, les voitures automobiles suivent et l'on arrive enfin à Marignane, où une foule d'habitants attend sur la place de l'Église. La cérémonie religieuse se déroule dehors ; les trois fourgons sont ouverts et M. le curé Jouve dit les prières rituelles. La voix des cloches qui sonnent le glas ajoute au pathétique du moment. Des femmes, simples spectatrices, pleurent et bien des hommes cachent mal leur émotion. M. le curé ayant donné l'ultime bénédiction, lit un télégramme de Mgr l'archevêque d'Aix, qui le prie de transmettre aux familles éprouvées et au personnel de Marignane-Aviation ses condoléances paternelles ; M. Jouve ajoute quelques mots pour associer ses paroissiens à la douleur de tous.

M. Roux, maire de Marignane, dit avec une réelle émotion combien la population de Marignane, tout entière, qui connaît, estime et admire les aviateurs de son aéroport, est attristée par le tragique accident qui met en deuil cinq familles. Il leur adresse en termes excellents le témoignage de la sympathie de ses administrés.

Enfin, M. de Massimi, au nom de la Compagnie France-Algérie, dit un suprême adieu aux cinq victimes. Il célèbre en paroles simples et justes leur valeur professionnelle, leur courage, leur esprit de devoir. M. de Massimi, en terminant, adresse aux familles douloureusement groupées devant les cercueils d'émouvantes condoléances.

Le cortège alors reprend sa marche vers le cimetière, où le corps du mécanicien Berdin est inhumé. Les deux fourgons automobiles transportent les autres corps à Marseille, d'où ils seront dirigés vers leurs lieux de sépulture : celui d'Enderlin à Toulouse, celui de Perret à Marennes, ceux de Mattéi et Mercier à Oran, par le paquebot *Gouverneur-Général-Laferrière*.

Il est midi passé lorsque prend fin l'impressionnante cérémonie. Nous prions à nouveau les familles si éprouvées d'agréer l'assurance de notre sympathie émue. — R.

---

L'Aviation coloniale  
France-Algérie  
(*Les Annales coloniales*, 5 septembre 1929)

L'ambassadeur de France à Londres, accompagné du lieutenant de vaisseau Sala, attaché naval, s'est rendu hier à Rochester où il a assisté aux vols d'essai de l'hydravion commandé par le gouvernement français et destiné à la ligne aérienne France-Algérie.

L'ambassadeur et le lieutenant de vaisseau Sala ont pris place à bord de l'appareil et ont fait un vol.

---

La nouvelle ligne aérienne Marseille-Alger  
(*La Dépêche algérienne*, 24 septembre 1928)

La liaison postale aérienne Marseille-Alger

L'hydravion postal parti d'Alger vendredi, après avoir fait escale à Palma et en être reparti, a été obligé d'amerrir, par suite d'une panne de moteur, au nord des Baléares

L'agence d'Alger de la Compagnie aérienne France-Algérie nous communique la note ci-après :

L'hydravion postal parti d'Alger, le 21, a été dans l'obligation d'amerrir à 35 milles à l'est du cap San-Sebastien, par suite d'une panne de moteur.

L'hydravion a été pris en remorque, presque aussitôt son amerrissage, par le vapeur « Prosper-Schiaffino », qui l'a remis au dépanneur « Jonquille », hier, vers 13 heures.

L'hydravion a été ancré à Palma, à 16 heures, où le courrier et l'équipage ont été débarqués.

Malgré une mer démontée au nord des îles Baléares, l'hydravion a parfaitement tenu la mer.

Le courrier postal transporté par cet appareil sera acheminé sur Marseille par l'hydravion partant d'Alger aujourd'hui.

En raison de la tempête de Nord-Ouest qui souffle avec une extrême violence dans le Nord du bassin méditerranéen, le courrier de Marseille n'a pu partir hier.

\*  
\* \* \*

D'autre part, nous recevons de Marseille les télégrammes suivants :

Marseille, 23 septembre, 8 h.

L'hydravion commercial, piloté par l'aviateur Meresse, assurant le service entre Alger et Marseille, parti d'Alger, vendredi, et qui avait quitté Palma, samedi matin, vers 6 h. 30, a lancé des signaux, vers 8 h. 30, annonçant qu'il était tombé en panne en Méditerranée, à environ 50 kilomètres du cap Palos.

Un avion, piloté par l'aviateur Beauregard, a de suite quitté Perpignan, pour se mettre à la recherche de l'hydravion ; mais il est revenu à 13 heures, ses recherches étant restées sans résultat.

Marseille, 23 septembre, 17 h.30.

L'hydravion commercial, piloté par l'aviateur Meresse, assurant le service entre Alger et Marseille et dont on était sans nouvelles depuis hier matin, 9 h. 30, au moment où il lança un radio annonçant qu'il était tombé en panne en Méditerranée, au large du cap Palos, a été retrouvé cet après-midi par la vedette « La Jonquille », de la Compagnie Aérienne France-Algérie.

L'appareil et ses occupants ont été remorqués à Palma-de-Majorque. Les aviateurs sont sains et saufs.

L'appareil n'est pas gravement endommagé, bien qu'il ait dû soutenir l'assaut des lames et de la tempête qui souffle en Méditerranée.

Le courrier postal aérien de Marseille-Alger de ce matin n'est pas parti à cause de l'état de la mer.

L'hydravion a été avarié au moment du décollage. — M.

#### L'ACCIDENT DE L'HYDRAVION PARTI DE MARSEILLE POUR ALGER

Marseille, 23 septembre, 18 h.

Un hydravion commercial, piloté par l'aviateur Valin, ayant à bord le radiotélégraphiste Pichoux et le mécanicien Gérin, qui effectue le service régulier entre Marseille et Alger, a eu un accident, ce matin, à 8 h. 30, au moment où il prenait le départ pour Alger.

L'appareil est tombé de quelques mètres seulement. Dans sa chute, le fuselage s'est coupé en deux à l'endroit du poste de pilote.

L'aviateur Valin et le radiotélégraphiste Pichoux ont eu des blessures légères. Le mécanicien Gérin paraît le plus sérieusement atteint et porte des blessures à la tête.

Tous trois ont été transportés à l'hôpital de Marseille.

---

Cie aérienne France-Algérie  
(*La Journée industrielle*, 11 janvier 1930)  
(*Les Annales coloniales*, 18 janvier 1930)

L'assemblée ordinaire, tenue le 27 décembre dernier a approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1928 se soldant par une perte de 1.400.261 fr. qui, ajoutée au déficit antérieur, soit 1.228.609 fr., donne un total de 2.688.870 fr. reporté à nouveau.

L'assemblée a ratifié les nominations comme administrateurs de MM. Gustave Bourrageas et Fernand Barry.

---

REPRISE DE LA LIGNE MARSEILLE-ALGER  
PAR LA COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE

Cie AÉRIENNE FRANCE-ALGÉRIE  
(*L'Africain*, 19 décembre 1930)

L'assemblée ordinaire qui vient de se tenir a approuvé les comptes de l'exercice 1929.

Au cours de l'année 1929, la Compagnie n'a eu aucune exploitation à assurer ; le solde créditeur de l'exercice 1929 est de 60.646 fr. 83, venant en déduction des reports des exercices antérieurs, soit 2.688.870 fr. 72, ce qui ramène le solde débiteur du compte de profits et pertes à 2.628.223 francs 89.

En mai dernier, la Compagnie a transféré son siège social, du 92, avenue des Champs-Élysées, au 5, avenue de Friedland.

L'assemblée a réélu administrateurs : MM. Marcel Bouilloux-Lafont, André Bouilloux-Lafont, Arnou, Barry, Bourrageas, Bourceret, Bréal, René Fould, Lioré, P.-G. Latécoère, J. Fraissinet, A. Lazard, Oppermann, Sabatier, Th. de Solages, Teissier du Cros, Paul Dhé, de Massini.

---

Les routes aériennes France-Algérie  
(*Les Annales coloniales*, 1<sup>er</sup> avril 1933)

De M. N. Luciani :

Malgré le concours acharné que leur apporte l'Aéropostale, la démonstration est faite que l'exploitation de la ligne Alger-Marseille ne dépend pas de ces jeux amusants de la ligne droite et du méridien, mais des facteurs qui lui ont fait subir tant d'échecs : 1° Le décollage impossible à Alger ; 2° Le mistral rendant impraticable le golfe du Lion.

En bon Algérien, ayant le souci de voir l'Algérie plus près de la France, nous avons demandé que l'on abandonne les pires errements et que l'on revienne aux choses les plus justes, les plus naturelles.

L'exploitation de la ligne Tunis-Ajaccio-Marseille nous apporte son enseignement.

Depuis des années, cette liaison est assurée avec une régularité constante à 100 %.

L'Aéropostale nous fait informer que la ligne Bône-Ajaccio-Marseille, que nous avons préconisée, serait le premier pas sur une voie qui aboutirait à la suppression de la ligne algérienne au profit de la Tunisie.

Hypothèse inadmissible. Il faut plutôt craindre que les événements n'obligent dans l'avenir l'Aéropostale à interrompre l'exploitation de la ligne Marseille-Alger et qu'elle ne réédite son projet de liaison France-Algérie. par l'Espagne.

Car les Alger-Rois préféreraient encore la ligne du Méridien, ou celle de l'Équateur, à la route aérienne la plus sûre qui aboutit à Bône. Débarquer dans une sous-préfecture quand on est citoyen d'une capitale, quelle humiliation !

Et cependant, malgré toutes les vanités impérialistes, il faudra venir, un jour ou l'autre, à cette liaison idéale parce que l'intérêt de l'Algérie et l'intérêt national finiront par l'emporter sur toutes les coquetteries et les préséances.

---

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 27 juin 1933)

Compagnie Aérienne France-Algérie. — Solde bénéficiaire : 99.084 fr. 11, ramenant le solde débiteur antérieur à 1 million 887.574 fr. 14.

---



## LA GALERIE ALGÉRIENNE DE PARIS

FERNAND LIORÉ

(*L'Écho d'Alger*, 7 septembre 1933)

Un vaste champ sur lequel a poussé, à la manière d'un champignon, un hangar de bois.

Nous sommes en 1909, sur le terrain d'aviation d'Issy-les-Moulineaux.

Un homme chemine d'un pas fiévreux. Une masse grise, d'une quinzaine de mètres d'envergure, surgit du hangar. L'homme, c'est Fernand Lioré. La forme qu'on ne peut distinguer nettement, car le soleil embrase l'horizon de ses feux agonisants, c'est le premier biplan. Un moteur Renault de 50 CV. actionne une hélice en bois démultipliée de trois mètres de diamètre.

Fernand Lioré a conçu l'appareil et l'hélice. Son camarade de promotion de Polytechnique, Witsig [Witzig], doit le piloter. Le moteur démarre et, quoique chargé de 14 kg au cheval, l'avion décolle et s'élève à 80 centimètres. Il conserve cette hauteur pendant 300 mètres et atterrit sans incident. L'inventeur, qui s'est accroupi pour mieux apprécier cette victoire sur la pesanteur, pleure d'émotion. Il se souvient de l'essai qui fut une révélation pour lui, sur ce même terrain, de son ami Blériot, sur son monoplan. Il voit encore cette « magnifique » chandelle de l'avion s'écrasant sur le sol et Blériot émergeant des débris, la figure en sang.

Cette expérience est le premier acte d'une splendide carrière qu'une vocation irrésistible a imposée.

Fernand Lioré a fait toutes ses études au Lycée d'Alger. Plusieurs années de suite, de Galland fut son professeur.

Parce qu'il est un fort en grec et en latin, il saute une classe et récolte tous les prix d'excellence.

Reçu, en 1894, à l'École normale supérieure et à Polytechnique, il choisit cette dernière. L'exercice du professorat ne lui dit rien. Il entre donc à Polytechnique avec l'intention de gagner une « botte » dans les carrières civiles.

La « botte » rêvée lui passe sous le nez à trois places près. Il est vrai que sa promotion se signale par des notes exceptionnelles : un point de plus que les précédentes. Il quitte l'artillerie avec le grade de lieutenant.

Le voici directeur des Établissements Linet\* (engrais et produits chimiques), où il monte successivement la fabrication de l'acide nitrique concentré, puis celle, par un procédé nouveau, du sulfate de cuivre pour l'industrie et l'agriculture, puis celle des cyanures destinés au traitement des minerais d'or.

Ses relations étant restreintes et ses ressources maigres, il organise une affaire à l'échelle de ses moyens.

Il monte une industrie de modelage mécanique qui le mettra en contact avec les inventeurs et lui donnera peut-être la possibilité de réussir dans une voie nouvelle.

Son intuition ne l'a pas trompé.

Dès janvier 1906, il fait la connaissance de Louis Blériot. Il lui fournit les pièces pour ses premiers appareils et suit de très près ses recherches. C'est ainsi qu'en juillet 1907, il assiste à son essai infructueux et qu'il se décide à faire du modelage mécanique pour les pièces d'avion.

Il construit un atelier à Levallois (14 mètres de portée sans poteaux, envergure de nos biplans).

Son succès d'Issy-les-Moulineaux l'incite à prendre part au premier meeting de Juvisy (1909) avec son biplan et à présenter son premier monoplan à deux hélices au premier Salon aéronautique.

En 1910, il sort de ses ateliers le monoplan Balsan (du nom du vice-président de l'Aéro-Club). Cet appareil est le premier qui possède une cabine fermée. L'État français l'accepte à cette époque d'enthousiasme où la campagne de Michelin, du sénateur Reymond en faveur de l'aviation provoque de nombreux dons d'avions à l'État.

Retenu par les frais considérables qu'entraîne la mise au point d'un appareil, — Blériot avait côtoyé la ruine —, Lioré décide de limiter provisoirement ses essais aux études d'hélice.

Il s'associe à Olivier et tous deux fondent, sous leurs noms, à Levallois, des ateliers occupant une superficie de 11.000 mètres carrés et employant 700 ouvriers.

Pendant la guerre, de 1914 à 1918, ils fournissent 2.000 appareils, des biplans Sopwith, des avions de chasse Morane et 600 monoplans Nieuport de chasse pour l'armée américaine. L'exécution de cette dernière commande est interrompue par l'armistice.

Après la guerre, la maison Lioré et Olivier, transformée en société anonyme, s'oriente vers l'aviation commerciale et plus spécialement vers l'aviation transméditerranéenne. Pour cette traversée, elle décide de construire un hydravion trimoteur. L'essai, qui est fait en 1920-21 sur l'étang de Berre, donne des résultats satisfaisants. Flandin demande que ce projet soit abandonné et insiste pour que soit examiné le projet d'une ligne Marseille-Tunis et tout d'abord Antibes-Ajaccio.

Le sous-secrétaire d'État craint le mistral, dont l'action, neutralisée sur les îles, ne doit pas gêner un trafic Marseille-Tunis.

La Société Lioré et Olivier fonde, dès 1921, la société l'Aéro-Navale, première compagnie d'hydraviation en Europe.

En 1926, elle fait adopter par le ministère de la guerre l'avion LEO 20, appareil de bombardement bimoteur, puissant de 840 CV., qui arme successivement les régiments de Nancy, de Chartres et partiellement ceux de Reims et de Paris.

Elle fournit à la marine le LEOH-13, bimoteur d'une puissance totale de 300 CV., également utilisé sur la ligne Antibes-Ajaccio, et, en 1926, le LEO-H-193, monomoteur de 420 CV. qui fait également le trajet Tunis-Antibes.

C'est avec cet hydravion qu'en janvier 1927, le lieutenant de vaisseau Bernard achève son raid France-Madagascar et retour à Paris.

Grâce à Lioré et à Olivier, l'armée est actuellement dotée d'avions de bombardement quadrimoteurs, d'une puissance totale de 1.400 CV. La marine, elle, emploie les hydravions de bombardement à flotteurs, d'une puissance de 1.300 CV.

Lioré-Olivier achèvent actuellement la construction d'un hydravion de 18 tonnes pour la traversée de l'Atlantique Sud et aussi d'un avion terrestre gros porteur, de même tonnage, de même puissance : 2.600 CV.

Ils viennent de fournir à la ligne Marseille-Tunis deux hydravions quadrimoteurs entièrement métalliques d'une puissance commerciale de 1.400 CV. pouvant atteindre la vitesse commerciale de 200 kilomètres à l'heure et transportant douze passagers. Quant à la ligne Marseille-Alger, il existe actuellement un avion bimoteur postal, le LEOH-199, d'une puissance de 700 CV., susceptible de transporter huit personnes ou un poids de courrier équivalent, à la vitesse commerciale de 200 kilomètres. L'appareil peut voler à pleine charge avec un seul moteur.

Lioré-Olivier, qui ont pris une licence exclusive de construction de l'autogire, comptent sortir, avant la fin de l'année, un appareil définitivement au point. La sécurité serait quasi absolue. L'atterrissage se ferait en moins de trois mètres, le décollage en moins de quinze et la vitesse atteindrait 160 kilomètres, — ce qui pour un appareil de tourisme est appréciable.

Depuis 1920, Fernand Lioré était vice-président de la Chambre syndicale des industries aéronautiques.

En 1927, succédant à Bréguet, il occupa pendant les quatre années statutaires la présidence. L'exercice de ces fonctions l'amena à collaborer étroitement avec le

ministère. Quand Laurent-Eynac décida la fusion de l'Air-Union et de l'Aéro-Navale, Lioré devint, à la demande du ministre, administrateur de l'Air-Union.

[la Compagnie aérienne France-Algérie]

Il faut rappeler qu'en 1924, Dal Piaz, président de la Compagnie générale transatlantique, avait prié Lioré de collaborer au sein de la société d'études, la Néréide, à l'examen de la ligne Marseille-Alger. En 1926, ils fondent ensemble, avec le concours de la société Latécoère, la Compagnie aérienne France-Algérie, qui crée le service Marseille-Alger. En 1930, le ministre les oblige à en passer l'exploitation à la Compagnie générale aéro postale.

Depuis deux ans, Lioré fait partie du conseil de direction choisi par le ministre de l'Air pour gérer le réseau de l'Aéropostale et administrer tous ses services, dont celui Marseille-Alger, pendant toute la période de liquidation judiciaire de cette compagnie.

Vice-président de l'Aéro-Club de France et de la Ligue générale aéronautique depuis 1931, Fernand Lioré revendique son titre d'Algérien. Nul ne songe à le lui contester. Les réels services qu'il rend à la cause du progrès lui vaudront de la part des Algériens qui en tirent le bénéfice le plus direct de conserver précieusement son souvenir. — H. F.

---

Cie aérienne France-Algérie  
(*Les Annales coloniales*, 31 mai 1934)

Siège transféré du 5, av. de Friedland au 5, r. de L'Échelle, Paris.

---

EN ALGÉRIE  
(*Les Annales coloniales*, 8 janvier 1935)

M. Malingre, député de la Seine, rapporteur du budget de la Marine, est arrivé à Oran, où il a visité l'aérodrome de La Sénia.

Le rapporteur du budget de la Marine fait actuellement un voyage d'études pour se documenter sur les communications maritimes et aériennes France-Algérie.

---

AÉRONAUTIQUE  
Compagnie aérienne France-Algérie  
(*La Journée industrielle*, 16 juin 1936)

Une assemblée extraordinaire est convoquée pour le 29 juin en vue de statuer sur la réduction du capital actuel de 6 millions par remboursement aux actionnaires.

---

EN ALGÉRIE  
(*Les Archives commerciales de la France*, 22 juillet 1936)

PARIS. — Modification. — Soc. COMPAGNIE AÉRIENNE FRANCE-ALGÉRIE, 5, rue de l'Échelle. — Capital ramené de 6.000.000 de -fr. à 3.900.000 fr. — *Gazette du Palais*.

---

AÉRONAUTIQUE  
(*La Journée industrielle*, 25 juillet 1937)

Compagnie aérienne France-Algérie. — Compagnie générale aéro postale. — Le siège de ces deux sociétés vient d'être transféré au 8, rue d'Artois à Paris

---

AÉRONAUTIQUE  
(*La Journée industrielle*, 28 avril 1938)

Compagnie aérienne France Algérie, — Une assemblée extraordinaire est convoquée pour le 3 mai, à l'issue de l'assemblée ordinaire, en vue de statuer sur la dissolution anticipée de cette société.

---