## histoire

# P.-G. Latécoère, industriel et avionneur visionnaire

Le 15 août 2013, La Poste célèbrera Pierre-Georges Latécoère (1883-1943) par l'émission d'un timbre-poste doublement commémoratif. Retour sur un industriel connu pour son aventure aéropostale et pour ses hydravions.



Pierre-Georges Latécoère, jeune dandy accoudé à la cheminée dans la maison familiale, sans date, probablement avant la Première Guerre mondiale © Fondation Latécoère, DR.

ierre-Georges Latécoère est une des figures les plus marquantes, peut-être la plus marquante, de l'aventure commerciale aéronautique française de l'entre-deux-guerres. L'histoire commune a surtout retenu Pierre-Georges Latécoère comme un capitaine d'industrie, un chef d'entreprise créateur d'une ligne aérienne en 1918, rachetée et développée en 1928 par un autre chef d'entreprise, Marcel Bouilloux-Lafont, qui en fera la célèbre Compagnie générale aéropostale connue par les figures de Jean Mermoz et d'Henri Guillaumet. Le nom « Latécoère » marque aussi l'histoire des technologies et de la modernisation avec les avions, en majorité des hydravions, qui porteront ce nom du début des années 1920 jusqu'à l'après Seconde Guerre mondiale. Une histoire publique parfois nourrie par la légende, mais surtout par le parcours d'un homme visionnaire.

Pierre Charles Georges Latécoère est né le 25 août 1883, à Bagnères-de-Bigorre, fils de Jeanne-Marie Pujol et de Gabriel Latécoère, industriel, fondateur et directeur des ateliers de menuiserie et de mécanique générale Latécoère. Issu d'une famille aisée et après des études au collège de Bagnères-de-Bigorre, Pierre-Georges est envoyé à Paris pour continuer sa scolarité dans un établissement renommé, le lycée Louis-le-Grand. En 1903, il entre à l'École centrale des Arts et Manufactures. Trois ans plus tard, il en sort ingénieur et assiste sa mère dans la gestion de la société familiale, son père étant décédé en 1905. Après l'obtention d'une licence de droit à l'université de Toulouse et le partage de l'héritage entre sa mère et la fratrie – deux garçons et une fille –, Pierre-Georges Latécoère décide de se consacrer entièrement aux ateliers familiaux.

Dès 1908, la « Maison Georges Latécoère » se diversifie dans ses productions : construction de matériel roulant pour les tramways de la Bigorre et de la côte basque, puis de matériel ferroviaire, à destination essentiellement de l'Europe de l'Est et des colonies



▲ La fabrication des avions de reconnaissance Samlson 2 A2 dans les hangars Latécoère sur les terrains de l'Espinet-le-Vieux, au lieudit Montaudran. Ces appareils seront les premiers fournis à l'armée de l'Air par Pierre-Georges Latécoère ; ils seront également les premiers à être transformés pour une utilisation civile © Fondation Latécoère, DR.



Pierre-Georges Latécoère, en voiture sur l'hippodrome militaire de Can Tunis à Barcelone, lors du premier vol entre Toulouse et Barcelone le 25 décembre 1918 © Fondation Latécoère, DR.

françaises. Devant le succès de ses affaires, Pierre-Georges Latécoère installe des bureaux parisiens au 182 boulevard Haussmann et une succursale de son entreprise, l'usine du Pont-des-Demoiselles, à Toulouse, avec une usine équipée d'une forge et destinée à la production de wagons pour la Compagnie des Chemins de fer du Midi. C'est un temps faste pour l'héritier Latécoère, un temps vite assombri par la situation internationale et l'entrée en guerre de la France. Le premier conflit mondial développe l'activité économique des établissements Latécoère. Mobilisé dans l'artillerie, Pierre-Georges est finalement réformé après quatre mois pour cause de mauvaise vue. Les autorités militaires sont également conscientes que ce jeune chef d'entreprise sera plus utile pour la France derrière ses machines qu'avec un fusil. C'est donc en tant qu'industriel que Pierre-Georges sert la France, répondant aux commandes militaires de l'État. Comme de nombreuses entreprises françaises, la Maison Latécoère participe à l'effort de guerre et produit du matériel militaire, obus de gros calibre et cuisines roulantes.

En 1916, alors que l'aéronautique en est encore à ses premiers balbutiements et que les premiers Groupements d'aviation se constituent, Pierre-Georges Latécoère décide de se lancer dans la fabrication d'avions militaires, avec le soutien du ministère de la Guerre. L'année suivante, l'industriel ouvre une seconde usine et un terrain d'aviation à Montaudran, au nord-est de Toulouse, usine qui compte jusqu'à mille cinq cents personnes. Il se spécialise dans les cellules d'avions, obtenant la commande d'un millier d'avions biplaces d'observation Salmson pour l'armée de l'Air française, encouragé par Louis Loucheur, ministre de l'armement. Près de huit cents appareils seront livrés avant l'armistice, fabriqués à la cadence de six par jour à partir de mai 1918 ; les cent premiers sont livrés en sep-



Le pilote, Henri Lemaître (en casquette), Pierre-Georges Latécoère avec le sac de courrier et Jean Walter, directeur des Postes de l'administration chérifienne, au départ du vol Casablanca-Toulouse, le 12 mars 1919, devant le Salmson 2A2 n°457 (non-immatriculé) © Fondation Latécoère, DR.

EMM Durées d'Etay  (prévisions	huo
	) iller Retour
Toulouse -> Barachone 3	R. 48.1/2
Barcelone-alicank 4 Alicank-malaga	
m o	46. 46.1/2
15	· R. 18h.
Ces previsions frement comple du manuais	
lemps dans une large mesure.	

Note de la main de Pierre-Georges Latécoère datée du 28 juillet 1919 sur les prévisions de temps de vol pour les étapes entre Toulouse et Rabat au Maroc. **Des milliers** de petites notes griffonnées par l'avionneur sont aujourd'hui conservées par la Fondation Latécoère, relatant ses pensées. réflexions et observations durant les années d'entre deux-guerres © Fondation Latécoère, DR.

# histoire

# Latécoère, industriel visionnaire





▲ Latécoère 21 au mouillage, non-immatriculé. Monoplan parasol, avec coque à nageoires et moteurs en tandem, il est entré en service en juillet 1926 pour les vols entre la France et l'Afrique du Nord. Il est un des premiers avions utilisés sous la marque « Latécoère » et aura des versions *bis* et *ter*, avant sa transformation en Laté 23 © Fondation Latécoère, DR.

Alignement de Breguet XIV aux couleurs des Lignes aériennes Latécoère devant les hangars de Montaudran, sans date. Avion militaire à l'origine, le Breguet XIV a été l'avion mythique des débuts de « la Ligne » © Fondation Latécoère, DR.

tembre. L'armistice du 11 novembre stoppe brutalement les commandes et la fabrication. Conscient de la fragilité des entreprises ayant participé à l'effort de guerre, l'État multiplie les déclarations apaisantes et affirme vouloir accompagner la reconversion des « marchands de canons » jusqu'en... décembre 1918.

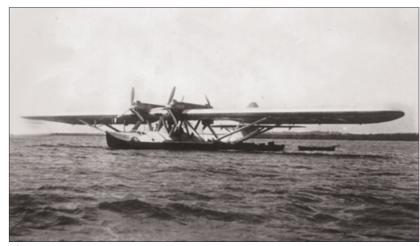
Mais depuis le début de l'année 1918, l'utilisation de l'avion à des fins civiles, pour le transport du fret commercial, a pris forme dans l'esprit de Pierre-Georges Latécoère. Au printemps, il avait fait une proposition dans ce sens aux ministères des Postes et de la guerre. En vain. Relier l'Europe, les colonies d'Afrique et l'Amérique du Sud par la voie des airs devient pourtant un objectif pour l'industriel toulousain. Pour cela, il faut installer des lignes aériennes qui n'existent pas, engager des équipages, organiser une compagnie d'aviation, disposer d'un matériel volant fiable et s'inscrire comme légitime dans cette mission. Les avions Samlson 2 A2 peuvent répondre dans l'immédiat à ses projets - du moins pour des liaisons vers l'Afrique -, dans l'attente des nouveaux progrès à venir pour l'aéronautique. Contre l'avis de tous, Pierre-Georges Latécoère croit dans cette aviation commerciale civile. À Beppo de Massimi, son ami lieutenant d'observation dans l'armée de l'Air, il prononce, dans un entretien du 15 mai 1918, cette phrase devenue depuis célèbre à propos de son projet : « j'ai refait tous les calculs, ils confirment l'opinion des spécialistes : il est irréalisable. Il ne nous reste plus qu'une seule chose à faire : le réaliser ».

Le 25 décembre 1918, la liaison Toulouse -Barcelone est ouverte par Pierre-Georges Latécoère qui accompagne le pilote René Cornemont, sur un Salmson 2 A2 : ce que l'on appellera « la Ligne » est désormais une réalité. Il faut maintenant marquer les esprits pour installer cette liaison aéropostale que l'industriel toulousain définit comme « politique et économique [...] entre la France et son Empire d'Afrique du Nord ». Le 8 mars 1919, la première liaison aéropostale entre Toulouse et Casablanca est assurée, avec une communication appropriée pour faire connaître l'événement et la jeune compagnie créée, les Lignes aériennes Latécoère. Passager de l'avion, l'industriel, en fin diplomate, remet, au gouverneur du Maroc, le général Lyautey, un exemplaire du quotidien Le Temps, daté du 7 mars, et offre à la générale un bouquet de violettes cueillies à Toulouse. Le gouverneur est impressionné: une convention pour le transport postal sera signée avec l'Administration des Postes chérifiennes, assortie d'une subvention annuelle d'un million de francs. Reste à Pierre-Georges Latécoère à organiser « la Ligne » dans la pratique. Une organisation qu'il bâtit seul. Cela lui prend plusieurs semaines, il est nécessaire

de régler les étapes, les trajets et les escales, mais également de préparer les hommes – en majorité des pilotes aguerris. Les années 1919-1922 servent à l'installation de la liaison aéropostale entre la France et l'Afrique du Nord. La rigueur, la régularité – en 1921, les liaisons deviennent hebdomadaires entre Toulouse et Casablanca – et la qualité du service sont les maîtres mots des Lignes aériennes Latécoère. Comme le résume Beppo de Massimi, « Partiret arriver à l'heure : tout le secret de notre entreprise était contenu dans cette formule ».

En 1921, les Lignes Latécoère deviennent la Compagnie générale d'Entreprises aéronautiques (CGEA), l'exploitation des lignes étant séparée de la fabrication des matériels d'aviation, confiée à la Société industrielle d'Aviation Latécoère (SIDAL). L'entreprise s'appuie sur une flotte conséquente de vieux Samlson et d'une cinquantaine de Breguet XIV, anciens appareils militaires transformés pour le transport de passagers et de fret postal, ainsi que sur des pilotes recrutés par un directeur d'exploitation intransigeant, Didier Daurat. L'année suivante, Pierre-Georges Latécoère peut affirmer sans sourciller que la CGEA est « la plus grande compagnie aérienne du monde ».

L'année 1923 est cependant marquée par les premiers freins à l'expansion de « la Ligne ». Si la route aérienne est ouverte vers Dakar au Sénégal, les politiques rechignent à s'engager, les intérêts nationaux entre l'Espagne et la France brouillent les cartes et Pierre-Georges piétine dans le développement de sa compagnie. Par ailleurs, l'homme continue à mener son entreprise avec une poigne de fer, comme en témoignent ses télégrammes et ses notes brèves, sermonnant les hommes, pilotes ou personnel au sol, contrôlant lui-même le matériel, les aménagements des aéroplaces... et les dépenses qui ne cessent d'augmenter. Durant les deux années suivantes, Pierre-Georges voit plus loin. En 1924, il mandate Joseph Roig pour une première reconnaissance en Amérique du Sud, pour le prolongement de « la Ligne » jusqu'en Argentine, afin d'identifier des terrains d'atterrissage possibles et de prendre des contacts. En 1925, « la Ligne » est poursuivie jusqu'à Dakar, les avisos continuant la route postale par la mer jusqu'à Natal, au Brésil. Cette même année, la liaison régulière entre Rio de Janeiro, au Brésil, et Buenos Aires, en Argentine, sera établie. Pierre-Georges se méfie cependant de l'expansion commerciale allemande, avec la firme



Le Latécoère 300 « Croix du Sud », entré en service en octobre 1932. Cet exemplaire disparaît le 7 décembre 1936, avec son équipage composé de Jean Mermoz, Alexandre Pichodou, Jean Lavidalie, Henri Ézan et Edgar Cruvelhier. Un série dérivée, les Laté 301, connaîtra trois exemplaires construits © Fondation Latécoère. DR.



Zeppelin, tout en renforçant la présence française en Afrique du Nord, et ce, malgré les accidents et la mort de plusieurs pilotes.

Les premières difficultés sérieuses se font jour en 1926 ; les limites de rentabilité de la CGEA sont réelles, entre faiblesse des surtaxes postales, insuffisance des subventions gouvernementales, coût de fonctionnement de « la Ligne » et concurrence étrangère. Les discussions diplomatiques en Amérique du Sud découragent les cadres de la compagnie. En 1927, Pierre-Georges Latécoère se voit contraint de céder sa compagnie à Marcel Bouilloux-Lafont, pour des raisons essentiellement politiques et financières. Ce dernier, industriel puissant, ne souhaitait pas a priori investir dans des projets aéronautiques. Son arrivée précipite les choses : de nouveaux appareils sont acquis - produits par la SIDAL, sous les noms de Latécoère 17 et 25 – ; des réseaux politiques sont activés ; une modernisation générale est en route. La continuité du projet reste

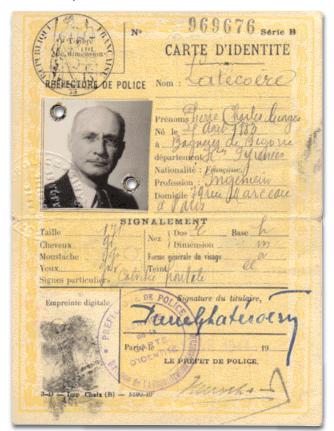
▲ Pierre-Georges
Latécoère, à son bureau
dans ses appartements
parisiens, au 79 de l'avenue
Marceau, sans date
© Fondation Latécoère, DR.

# histoire

## P.-G. Latécoère, industriel visionnaire



▲ Le Latécoère 631, hydravion transatlantique civil, prototype mis au point en juillet 1939. Il sera saisi par les Allemands. La série des 631 comptera 11 exemplaires – construits après la guerre – qui seront retirés du service en 1955 après la perte en vol de quatre appareils pour défaut de construction © Fondation Latécoère, DR.



▲ Carte d'identité de Pierre-Georges Latécoère, datée d'avril 1941. L'avionneur apparaît fatigué, usé par les projets réalisés depuis deux décennies. Un des derniers clichés connus avant sa disparition en 1943 © Fondation Latécoère, DR.

#### Pour en savoir plus :

L. Albaret, *Pierre-Georges Latécoère. Correspondances (1918-1928*), Privat, Toulouse, 2013, avec le soutien de la Fondation La Poste.

L. Albaret, « 1919. La première liaison aéropostale France-Maroc »,

L'Écho de la Timbrologie, 1883 (oct. 2009), p. 40-44.

G. Collot, M. Cornu, Ligne Mermoz, éd. B. Sinais, Paris, 1986.

E. Chadeau, Latécoère, éd. Orban, Paris, 1990.

R. Danel, Les Lignes Latécoère, 1918-1927, tome 1, éd. Privat, Toulouse, 1986.

un souci commun à tous, pilotes et administrateurs, mais les Lignes aériennes Latécoère, officiellement CGEA, deviennent la Compagnie générale aéropostale (CGA). En 1928, Pierre-Georges Latécoère en est, un temps, le vice-président, puis, peu écouté, préfère se retirer.

L'industriel se recentre alors sur la construction d'hydravions de gros tonnage, rachetant à la Société Lorraine-Dietrich les terrains et les bâtiments de son ancienne usine, désaffectée. Le temps du courrier est révolu. C'est celui des hydravions, un dernier épisode, des années peu et mal connues dans la vie de cet industriel engagé. Conscient de la nécessité d'ouvrir ses marchés, Pierre-Georges Latécoère se lance dans la construction d'appareils destinés aux services civils et militaires. Outre les Latécoère 300 et 301 pour la CGA – appareils décriés par les accidents répétés qu'ils provoquent –, il construit des hydravions militaires, comme le bombardier-torpilleur Laté 298, commandé en série sous différentes versions. Dès 1931, il installe ses ateliers à Biscarosse, profitant de l'étang pour ses essais. En 1937, Pierre-Georges fait construire une usine pour la fabrication d'hydravions à Anglet ; elle produira les Laté 521 ou encore l'hexamoteur 522. Ses ingénieurs s'engagent dans la réalisation du Laté 631, celui que l'on surnommera le Géant des Airs. Mais, en 1939, fatigué et malade, Pierre-Geroges Latécoère cède à Louis Breguet ses usines de Montaudran et d'Anglet, ainsi que la base de Biscarrosse.

Avec l'entrée en guerre de la France, les hydravions sont réquisitionnés par l'armée de l'Air. On fait encore appel à Pierre-Georges pour construire des hydravions Laté 611, dont un seul sera réalisé en juillet 1939. En revanche, il finalise le prototype du Laté 631 qui pourra être utile pour la reconnaissance aéromaritime. La déroute et la défaite de juin 1940 brisent les espoirs de l'avionneur, de nouveau souffrant. Limité dans ses déplacements entre Toulouse et la capitale en raison de l'Occupation, Pierre-Georges Latécoère vit mal la situation. La maladie prend le dessus. Il décède le 10 août 1943 à Paris, il allait avoir soixante ans. Il est enterré à Ramonville-Saint-Agne, au sud de Toulouse, selon ses dernières volontés.

Laurent Albaret