Persee

Nicolas Neiertz

Argent, politique et aviation. L'affaire de l'aéropostale (1931-1932)

In: Vingtième Siècle. Revue d'histoire. N°24, octobre-décembre 1989. pp. 29-40.

Abstract
Money, politics and aviation. The Aéropostale affair, 1931-1932, Nicolas Neiertz.
In the 1920s and 1930s, thanks to the Compagnie Aéropostale and the exploits of its pilots, France seemed to occupy a choice place in the market of international air navigation, particularly in South America. But the early 1930s were marked by the « Aéropostale affair », which was the talk of the town as it revealed ambiguous links between the business and the political communities. An active and ambitious entrepreneur, Marcel Bouilloux-Lafont ; a series of Aviation Ministers conscious of State prerogatives ; important names on the political stage implicated (e.g. P.-E. Flandin) : all the ingredients were there for a complex political-financial scandai, whose analysis leads to a reflection on the nature and functions of this type of affair in a System of parliamentary democracy.

Citer ce document / Cite this document :

Neiertz Nicolas. Argent, politique et aviation. L'affaire de l'aéropostale (1931-1932). In: Vingtième Siècle. Revue d'histoire. N°24, octobre-décembre 1989. pp. 29-40.

doi : 10.3406/xxs.1989.2183

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/xxs_0294-1759_1989_num_24_1_2183

BY: creative commons

ARGENT, POLITIQUE ET AVIATION
L'AFFAIRE DE L'AÉROPOSTALE (1931-1932)

Nicolas Neiertz

creative commons BY NC ND

Si la mémoire collective a conservé le souvenir des exploits de Mermoz et de Guillaumet auréolant de leur prestige la saga d'une navigation aérienne française conquérante, l'affaire de l'Aéropostale, qui défraya la chronique au début des années 1930, semble en revanche bien oubliée, éclipsée par les scandales Hanau, Oustric ou Stavisky. Pourtant, elle illustre à merveille l'ambiguïté et la complexité des relations entre milieux d'affaires et milieux politiques sous la Troisième République, et permet une réflexion sur la nature et la fonction des scandales politico-financiers dans un système de démocratie parlementaire.

Dans la « série noire » des grands scandales politico-financiers du tournant des années 1930, l'affaire de l'Aéropostale est restée jusqu'à nos jours peu étudiée, voire ignorée. Simple oubli de l'histoire entre deux affaires plus retentissantes, Oustric et Stavisky ? Ce silence s'explique plutôt par la nature tout à fait exceptionnelle de ce scandale, qui tient à la dimension héroïque et mythique de la « Ligne », celle du premier courrier aérien France-Amérique du Sud, auquel restent attachés les noms prestigieux de Mermoz, Guillaumet et Saint-Exupéry.

Dans les années 1920, la navigation aérienne introduit une nouvelle dimension dans les communications et les échanges à l'échelle mondiale. Par là même, elle redessine le réseau des lignes de tension internationales. Le traité de Versailles a inclus en 1919 une convention qui attribue à chaque pays la souveraineté sur la portion de ciel au-dessus de son territoire. Les compagnies aéronautiques se lancent dès lors dans une course aux droits exclusifs de survol et d'escale. Or l'avion devient une technologie de plus en plus coûteuse, une industrie, et les compagnies n'ont bientôt d'autre choix que de fusionner. En France, une concurrence sauvage empoisonne l'atmosphère du milieu de l'aéronautique. Mais le transport aérien, entré dans les mœurs, est considéré comme un service public. Aussi l'Etat doit-il intervenir : il réglemente, subventionne, crée un ministère de l'Air, et va jouer un rôle déterminant dans la constitution d'une compagnie unique : Air France.

C'est dans ce contexte que le constructeur toulousain Pierre-Georges Latécoère se lance dans la navigation aérienne. Sa compagnie, la CGEA (Compagnie générale d'entreprises aéronautiques), s'étend de Toulouse à Casablanca puis à Dakar. Latécoère poursuit la réalisation d'un vieux rêve : ouvrir au transport aérien l'Amérique du Sud, continent neuf aux immenses possibilités économiques et commerciales. Mais il se heurte très vite au refus des autorités de lui accorder les indispensables autorisations de survol et les contrats postaux. Découragé, il décide de se retirer. Il vend sa compagnie à un

Français établi au Brésil depuis vingt ans, Marcel Bouilloux-Lafont, banquier et important entrepreneur de travaux publics, dont le frère, Maurice, est alors, en France, vice-président de la Chambre des députés. Marcel Bouilloux-Lafont comprend tout de suite les enjeux, en dehors des profits considérables, que représente la construction d'une ligne France-Amérique du Sud : le rapprochement des peuples, la lutte contre l'influence nord-américaine dans cette région du monde, l'essor d'une technologie nouvelle à la mesure de ses ambitions. Davantage homme de terrain et d'action que financier prudent, il se laisse gagner par le rêve de Latécoère. La CGEA devient ainsi, en 1927, la Compagnie générale aéropostale[1].

○ « LA LIGNE » DE MARCEL BOUILLOUX-LAFONT

Marcel Bouilloux-Lafont réussit là où Latécoène avait échoué : en quelques mois, il obtient les autorisations des gouvernements argentin, brésilien et des pays voisins[2]. Le prestige des banques et des entreprises Bouilloux-Lafont en Amérique du Sud et l'intervention personnelle du président Doumergue auprès des Présidents argentin et brésilien ont facilité ce complet retournement. Mais en fait, dans une lettre confidentielle au président Doumer quelques années plus tard, Marcel Bouilloux-Lafont avoue avoir constitué un « fonds secret », destiné à financer les dessous de table nécessaires. Ces contrats accordent à la CGA un monopole de fait pour le transport aérien du courrier postal. Cependant, ce privilège est bien fragile : en Argentine, la direction générale des Postes peut résilier le contrat sans indemnités avec un simple préavis de soixante jours. Au Brésil, les autorisations sont renouvelables chaque année. La Compagnie se trouve donc soumise aux aléas d'une conjoncture politique particulièrement mouvante.

Dans un deuxième temps, Marcel Bouilloux-Lafont entreprend la construction des aéroports. Il doit pour cela se plier à la législation locale qui interdit à une société étrangère de construire ou d'exploiter un aéroport sur le territoire national. La société mère de la CGA, la Société générale d'aviation (SGA), constitue un réseau de filiales ayant les nationalités requises. Ces sociétés « sœurs » de la CGA[3] font courir aux intérêts français des risques évidents : d'une part, l'emploi qu'elles feront des subventions de la CGA pour les dépenses de premier établissement ne pourra être contrôlé par l'Etat et, d'autre part, l'existence même de la ligne France-Amérique du Sud sera étroitement liée à celle de ces sociétés exploitantes des aéroports[4], à leur bonne santé financière... et à leur accord. Par la suite, les autres compagnies étrangères ne suivront pas ce modèle de sociétés sœurs et auront leurs propres filiales, placées directement sous leur contrôle.

De 1927 à 1931, la ligne France-Amérique du Sud se met néanmoins rapidement en place. La jonction Dakar-Natal est assurée par un service d'avisos qui ralentit considérablement le service. Pour pallier ce handicap, le jeune pilote Mermoz instaure le vol de nuit, magnifié par Antoine de Saint-Exupéry dans son célèbre livre, et dont la CGA fait sa spécialité. La presse retentit des exploits des pilotes de la Compagnie, des vols de Mermoz par-dessus l'Atlantique-Sud, de la périlleuse traversée des Andes par

1. Les sources consultées comprennent les textes des débats parlementaires parus au *Journal officiel* en mars 1931, mars et novembre 1932, les principaux articles de presse, les archives Tardieu, Dautry et Dumesnil aux Archives nationales, les archives Flandin à la Bibliothèque nationale, ainsi que des archives familiales des Bouilloux-Lafont.

2. La CGA passe des contrats postaux avec le Brésil, l'Uruguay, l'Argentine, le Paraguay, le Chili, le Pérou, la Bolivie et le Venezuela.

3. Les sociétés sœurs sont la Compañía Aeroposta Argentina, la Compañía Aeroposta Uruguaya, la Companhia Aeronautica Brasileira et la Companhia Auxiliar Radio Emissora do Brasil ou CAREB (exploitation des postes de TSF au Brésil).

4. De 1927 à 1931, dix-sept aéroports sont construits, dont douze au Brésil, trois en Argentine, un en Uruguay et un au Chili. Ces constructions sont financées par les fonds publics, par des avances des banques du groupe Bouilloux-Lafont mais surtout par des émissions de bons obligataires : 195 millions de francs sont émis en quatre ans.

Guillaumet, lorsque la ligne française aboutit sur les rives du Pacifique, à Santiago du Chili. La poigne d'un Didier Daurat, chef de l'exploitation en Amérique du Sud, ajoute à cette dimension héroïque la sécurité du courrier aérien dont la rapidité et la régularité font le prestige.

Dès le départ, Marcel Bouilloux-Lafont dépasse le projet de Latécoère. Il tente tout d'abord d'encadrer le continent sud-américain : les sociétés sœurs non seulement exploiteront les aéroports, mais elles construiront aussi leurs propres lignes[1]. La mise en place d'une portion de ligne à la frontière chilio-péruvienne permet de desservir le Pérou et la Bolivie. La CGA affirme ses vues sur le trafic aérien à destination des Antilles par la constitution d'une filiale vénézuélienne. Afin d'éviter à la ligne la traversée du Rio de Oro, territoire espagnol, Marcel Bouilloux-Laffont se tourne vers les colonies françaises d'Afrique. Il crée la Compagnie transafricaine d'aviation (CTA) avec une filiale de la Société Gnôme-et-Rhône[2], Air Afrique. Mais un différend opposant l'administrateur délégué de cette société, Paul-Louis Weiller, au ministre de l'Air provoque la mise en sommeil de ce projet[3]. Enfin, Marcel Bouilloux-Lafont obtient du gouvernement portugais l'exclusivité des droits de survol et d'escale dans les colonies portugaises pour la Companhia Portugueza de Aviaçao (CPA), qu'il fonde encore une fois avec la participation de Gnôme-et-Rhône[4]. La future escale des Açores lui ouvre la route aérienne de l'Atlantique-Nord. Il entame des négociations avec la Panamerican Airways (Panair) et la compagnie anglaise Imperial Airways.

Ainsi, en 1930, la Compagnie dépasse par son chiffre d'affaires toutes les autres compagnies françaises réunies. Mais la CGA est aussi la compagnie qui pèse le plus lourd par ses subventions dans le budget de l'aéronautique marchande. Or l'expansion du groupe Bouilloux-Lafont commence à rencontrer de sérieux obstacles. En 1929, la CGA obtient du ministre de l'Air Victor Laurent-Eynac le renouvellement de la convention décennale signée par la CGEA en 1924, afin de repousser le terme du premier contrat de vingt ans, d'augmenter le capital et d'émettre 250 millions de francs d'obligations, en plus des 150 millions déjà émis depuis 1927. Ces dispositions, libératrices pour la Compagnie mais comportant un engagement important de la part de l'Etat, rencontrent l'opposition du ministre des Finances Henri Chéron. Les présidents du Conseil Briand et Tardieu refusent de les soumettre au Parlement pour ratification. La Compagnie, incapable de rembourser ses emprunts avant 1934, vit dès lors dans l'attente d'une réforme du statut des compagnies de navigation aérienne, qui repousserait les termes des concessions[5].

En outre, la CGA doit surtout faire face à partir de 1928 à la concurrence de la Panair, de la Deutsche Luft Hansa (DLH) et de leurs multiples filiales en Amérique. L'utilisation d'hydravions permet à ces compagnies d'éviter temporairement l'obstacle des aéroports. En 1930, le dirigeable rigide géant « Graf Zeppelin » commet à son tour quelques incartades au Brésil, en dépit des contrats d'exclusivité de la compagnie française. L'Aéropostale se lance dans une « course au clocher » dont le trafic sud-américain constitue l'enjeu, et pour laquelle il s'avère très vite que la clef sera la traversée aérienne de l'Atlantique-Sud. Le 12 mai 1930, Mermoz et son équipage réalisent cette première en vingt et une heures[6]. Tous les espoirs semblent permis.

1. En fait, seule l'Argentine disposera de son propre réseau.

2. Gnôme-et-Rhône est alors le deuxième constructeur de moteurs d'avion en Europe.

3. Laurent-Eynac impose en fait une association à M. Bouilloux-Lafont et P.-L. Weiller, au départ concurrents pour ce projet africain.

4. Voir note précédente. La CGA et Gnôme-et-Rhône constituent ensemble la Sociedade Portugueza de Estudos et Lineas Aereas, ou SPELA, dont la CPA est la filiale portugaise.

5. Cette réforme n'aboutira qu'en décembre 1932 !

6. Il fallait alors cinq jours aux avisos pour effectuer la traversée Dakar-Natal, ce qui mettait Paris à sept jours de Buenos Aires.

Au début de 1931, par le rayonnement national dont elle est l'instrument et par l'aventure prodigieuse qu'elle représente, la ligne France-Amérique du Sud prend donc dans l'opinion publique une dimension symbolique nouvelle, dépassant celle de la Compagnie elle-même. On appelle désormais tout vol commercial un « courrier », et la grande artère Nord-Sud devient simplement « la Ligne », symbole et modèle de toutes les autres. C'est donc à la surprise générale que, le 5 mars 1931, la Direction fait savoir que la Compagnie se trouve en situation de cessation de paiement. L'affaire de l'Aéropostale commence.

○ LE SCANDALE FINANCIER

Comme toujours, l'affaire prend corps parmi quelques initiés, bien avant l'éclatement du scandale. A la suite de l'échec du renouvellement de la convention en octobre 1929, l'Inspection des finances ouvre une enquête sur la situation financière de la Compagnie. Au début de février 1930, les ministres de l'Air et des Finances apprennent que les comptes de 1928 présentent d'importantes irrégularités : un déficit de 18 millions figure notamment de manière « illégitime » au compte des frais de premier établissement, si bien que le compte de pertes et profits affiche un excédent de 559 000 F, sur la base duquel repose la publicité pour les emprunts obligataires de la Compagnie. Les subventions qui auraient dû combler cette insuffisance se trouvent plafonnées par les crédits budgétaires du Ministère, conformément aux dispositions de la convention de 1924 et de son avenant de 1927. Le rapport de l'Inspection des finances conclut que seule une réduction des dépenses d'exploitation, beaucoup trop élevées, permettrait de sortir d'une situation aussi critique. Mais la direction de la CGA se retranche derrière la pression de la concurrence étrangère. A cela s'ajoute l'excédent des engagements de dépenses, et même des simples dettes à court terme, sur le produit des emprunts, qui rend urgente la recherche d'une solution. La CGA ne pouvant alourdir son découvert auprès des banques Bouilloux-Lafont (25 millions), Laurent-Eynac l'engage à accepter une réorganisation financière préalablement à tout nouvel emprunt. Il est convenu que la Compagnie augmentera son capital avec le concours d'un ou de plusieurs groupes extérieurs agréés par le Ministère. En juillet 1930, le quatrième emprunt obligataire depuis 1927 porte sur 45 millions de francs. Cette fois, les prospectus indiquent clairement l'existence d'un déficit.

Cependant, la recherche d'un groupe nouveau échoue et la SGA augmente seule le capital de sa filiale, tandis que le produit de l'emprunt est déposé sur un compte bloqué dans les banques du groupe Bouilloux-Lafont. Or la crise économique et la révolution brésilienne d'octobre 1930 mettent brusquement ces banques dans de graves difficultés : l'une d'elles, le Crédit foncier du Brésil (CFB), doit demander à la CGA de lui rembourser son découvert. La Compagnie se heurte en janvier 1931 au refus catégorique du gouvernement de l'autoriser à procéder à un nouvel emprunt pour faire face à son échéance. De son côté, Marcel Bouilloux-Lafont rejette toute proposition du Ministère tendant à changer la majorité du capital-actions de la CGA. C'est ainsi que l'Aéropostale se retrouve, le 5 mars, en cessation de paiement[1]. Quelques jours plus tard, les banques Bouilloux-Lafont ferment leurs guichets. Le nouveau ministre de l'Air, J.-L. Dumesnil, décide de porter enfin l'affaire devant le Parlement et l'opinion publique : le scandale éclate.

Dumesnil propose aux parlementaires de voter une nouvelle convention comportant le renouvellement du capital en échange de la reprise du passif de la Compagnie par l'Etat. Mais pour les commissions de l'Air et des Finances de la Chambre, la question

1. Le CFB a, au préalable, escompté presque toute sa créance au Banco do Brasil à Rio : le risque de mise en faillite de la Compagnie par ses créanciers brésiliens devient très sérieux.

n'est plus là : le projet de réorganisation vient trop tard. Il s'agit avant tout d'assurer la continuité d'une exploitation à laquelle personne ne songe à renoncer : il y va du « rayonnement du génie français » et de « l'honneur du pays ». Or la révélation à la tribune par Jules Moch du contenu du rapport de l'Inspection des finances fait sensation, et amorce un débat-marathon de trente-trois heures, les 12 et 13 mars. Au terme de ce débat, J. Moch n'aura aucun mal à obtenir le vote de son projet de mise en liquidation de la Compagnie et de nomination d'un comité de gérance.

Le 12 mars, l'opinion apprend notamment que les travaux exécutés pour le compte de la CGA dans les aéroports du Brésil et de l'Argentine par les sociétés de construction du groupe Bouilloux-Lafont, en particulier la Société franco-sud-américaine de travaux publics (SUDAM), auraient été surévalués. Ces majorations de leurs prix auraient permis au groupe de financer le fonds secret utilisé pour payer des dessous de table. L'opération a dû peser sur le déficit, sans entraîner cependant un accroissement des subventions de l'Etat, en raison du plafond budgétaire. Tout au plus 2,5 millions auront été immobilisés sur les emprunts obligataires. Or les contrats passés avec la SUDAM datent d'octobre 1927, c'est-à-dire plusieurs mois avant l'ouverture de la ligne : les Bouilloux-Lafont ne pouvaient pas savoir que l'essor de celle-ci viendrait faire crever le plafond budgétaire par les subventions théoriques, fonctions de l'activité de la Compagnie. Ainsi, il y a eu au départ un risque très important de fraude : mais cela suffit-il pour affirmer, avec J. Moch, que ce risque a été pris délibérément ?

Le débat se porte très vite sur la question des sociétés sœurs, que Dumesnil surnomme les « nourrissons » de l'Aéropostale, puis sur l'énigme des prospectus publicitaires diffusés lors des emprunts obligataires de 1927, 1928 et 1929. Le texte de ces prospectus, extrêmement ambigu, tend à faire croire à une garantie de la santé financière de la Compagnie par les subventions de l'Etat, garantie en fait limitée par le plafond budgétaire, et par conséquent inexistante. Mais les ministres des Finances successifs ont pourtant tous approuvé la rédaction de ces prospectus. Les obligataires croient donc pouvoir se retourner vers l'Etat pour réclamer le paiement du service des emprunts, en cas de défaillance de la Compagnie[1]. Quelle est la responsabilité des uns et des autres dans ce malentendu ? La garantie de l'Etat était-elle implicite dans la convention ? D'après cette hypothèse, le ministre de l'Air n'aurait pas demandé des crédits budgétaires suffisants au Parlement, estimant que les subventions théoriques n'atteindraient pas ce plafond. Le succès de la ligne a en effet dépassé toutes les prévisions. Le Ministère aurait par la suite interprété la convention dans un sens beaucoup plus restrictif. Autre possibilité : pressée par la concurrence étrangère en Amérique du Sud, la CGA n'aurait pas adapté son exploitation au montant des subventions réelles, à l'image des autres compagnies françaises. Elle aurait préféré s'appuyer sur les banques de son groupe. L'échec du projet de convention en 1929 et la faillite de ces banques après les révolutions de 1930 au Brésil et en Argentine auraient ruiné cette téméraire entreprise.

Sur ce thème de l'éventuelle responsabilité de l'Etat se greffe toute une problématique du complot contre la CGA et les Bouilloux-Lafont abondamment développée par ces derniers : les ennemis politiques de Maurice Bouilloux-Lafont ne parviennent-ils pas à empêcher son élection à la présidence de la Chambre en janvier 1931 ? Et les concurrents de la CGA ne lancent-ils pas des campagnes de presse diffamatoires ? En fait, l'examen des principaux quotidiens de Paris ne révèle aucun déchaînement hostile. On déplore en des termes plus ou moins vifs la défaillance financière, mais le mythe de l'Aéropostale

1. Le passif de la CGA à l'égard de ses 40 000 obligataires atteint, au 31 mars 1931, 166 millions de francs sur les 195 millions émis.

tient bon, grâce à ses composantes magiques : l'aventure héroïque et l'exotisme[1]. C'est en réalité un à-côté de l'affaire de l'Aéropostale qui va provoquer la véritable déflagration : il s'agit de l'affaire Flandin.

○ L'AFFAIRE FLANDIN

Pierre-Etienne Flandin appartient à une vieille famille républicaine. Il exerce la profession d'avocat, comme de nombreux parlementaires sous la Troisième République, et, président de l'Alliance démocratique, il est député d'Avallon depuis 1914. Son passage au sous-secrétariat d'Etat à l'Aéronautique dans le gouvernement Millerand en 1920 l'introduit dans les milieux de l'aviation. Il devient par la suite l'un des grands acteurs de la scène politique : ministre du Commerce du second gouvernement Tardieu en 1930, il est, en mars 1931, le ministre des Finances du gouvernement Laval, investi le 26 janvier. Pour les communistes, les socialistes et la plupart des radicaux, il constitue surtout une cible de choix : ils l'accusent en chœur d'avoir été l'avocat conseil de l'Aéropostale, société subventionnée par l'Etat, ce qu'interdit la loi du 31 octobre 1928 sur les incompatibilités parlementaires. Le député Flandin serait intervenu de diverses manières au profit des clients de l'avocat : il aurait notamment participé à l'élaboration du projet Dumesnil qui, en janvier-février 1931, tendait à renflouer la compagnie aux abois.

Flandin dément : il lui est arrivé de plaider pour la CGA mais il n'en a jamais été l'avocat conseil, c'est-à-dire un salarié. Or l'examen de ses archives révèle des liens beaucoup plus étroits avec les sociétés du groupe Bouilloux-Lafont : en mars 1931, Flandin ne dit pas tout. En fait, cette question des avocats parlementaires s'est toujours posée en France, depuis l'instauration d'un régime parlementaire : jusqu'à quel point un député ou un sénateur peut-il s'engager en tant qu'avocat pour défendre ses clients sans paraître aliéner son indépendance ? Selon quels critères peut-on établir qu'il mêle ses deux fonctions ? Le fait même de recourir à ce type d'avocat ne démontre-t-il pas de la part des clients certaines intentions ou certains espoirs ? Inversement, les parlementaires doivent-ils s'interdire toute profession parallèle et se couper ainsi de la vie économique et sociale, du reste de la population ? On comprend qu'il soit un peu trop facile, sur cette frontière mouvante entre les activités publiques et privées, d'accuser d'abus de pouvoir, de trafic d'influence, voire de corruption.

Aux accusations des socialistes au sujet de l'Aéropostale mais aussi d'affaires antérieures, Flandin répond par une violente contre-attaque qui prend ses adversaires de court, et atteint L. Blum et les journaux *Le Populaire* et *Paris-Midi*. Les archives Flandin nous apprennent que le futur ministre des Finances préparait depuis plusieurs mois des dossiers très précis sur de petites « affaires » socialistes. C'est alors seulement que le débat se passionne et que la presse surenchérit, au cours d'un affrontement très politique qui dure plusieurs jours et pour certains journaux plusieurs semaines, à Paris comme en province. *L'Humanité, Le Populaire, L'Intransigeant, La République, Paris-Midi* comparent Flandin à Raoul Péret, garde des Sceaux du gouvernement Tardieu, compromis quelques mois plus tôt dans l'affaire Oustric, et réclament la démission du ministre ou du gouvernement tout entier. *Le Temps, Le Figaro, L'Echo de Paris, L'Ami du peuple* dénoncent quant à eux la « tyrannie du soupçon » et la « besogne antinationale » des socialistes. La répartition par groupes parlementaires du scrutin du 13 mars sur le projet Moch révèle la netteté du clivage gauche-droite sur une question qui faisait au départ l'objet d'un consensus : la survie de la ligne.

La commission d'enquête est saisie mais n'aboutit pas, et l'affaire semble devoir s'arrêter là. Elle rebondit de manière assez spectaculaire en novembre 1932 : le rappor-

1. Celui de l'« El Dorado ».

teur du budget de l'Air à la Chambre, Charles Delesalle, produit à la tribune un document accablant, démontrant de manière irréfutable que Flandin a été l'avocat conseil non pas de l'Aéropostale, mais de deux de ses « sœurs », la Brasileira et l'Argentina, de janvier 1928 à février 1931. Ces sociétés ne tombent pas sous le coup de la loi du 31 octobre 1928, mais elles ont bénéficié indirectement des subventions de la CGA, qui appartient au même groupe industriel et financier. En mars 1931, P.-E. Flandin a menti par omission. Il a beau affirmer avoir ignoré que son compte au CFB continuait à être crédité malgré sa demande après son entrée dans le gouvernement Tardieu, il n'est pas cru, et la correspondance échangée avec cette banque, dans ses archives, prouve le contraire.

Il se lance alors dans une contre-attaque beaucoup plus précise et documentée qu'en mars 1931. Mais cette fois, les débats comme la presse ne semblent guère se passionner, et l'affaire tourne court. Flandin aurait-il bénéficié d'un « équilibre » des scandales ? Il faut en tout état de cause tenir compte, de mars 1931 à novembre 1932, du changement de gouvernement et même de majorité après les élections de mai 1932 : pour les socialistes, en novembre 1932, le jeu n'en vaut plus la chandelle. Deux ans plus tard, le 8 novembre 1934, P.-E. Flandin deviendra président du Conseil. Il ne sera plus jamais inquiété au sujet de ses relations avec le groupe Bouilloux-Lafont, ni pour ne pas avoir prononcé à la Chambre les bons mots au bon moment.

LA LIQUIDATION JUDICIAIRE

Dans cette atmosphère extrêmement agitée de la fin du mois de mars 1931, le Parlement doit décider du sort de la CGA. Pendant que le Sénat et la Chambre des députés perdent un temps précieux en se renvoyant l'un à l'autre des projets de loi plus ou moins favorables à la Compagnie, celle-ci doit déposer son bilan, le 28 mars. Le 31, elle est mise en liquidation judiciaire. Un comité de direction, nommé par le conseil d'administration avec l'agrément du ministère, est chargé d'assister le liquidateur pour préserver l'actif de la Compagnie, gage de ses créanciers [1], et de maintenir l'exploitation de la ligne dans l'attente du vote du nouveau statut des compagnies de navigation aérienne. Ce comité se compose de trois « grands commis » de l'Etat, dont le président, Raoul Dautry, alors directeur général des Chemins de fer de l'Etat, est également membre du Conseil supérieur des Transports aériens. L'administrateur-délégué de la Compagnie, André Bouilloux-Lafont, fils de Marcel, y représente le conseil d'administration. Cette position d'intermédiaire entre le ministère et la direction, que les événements de mars 1931 ont dressés l'un contre l'autre, va rendre la tâche du comité extrêmement délicate.

Mais son œuvre s'avère pourtant tout à fait remarquable : au prix de la suppression des lignes non subventionnées et donc de l'arrêt de l'essor de la Compagnie, d'économies draconiennes, d'une réorganisation complète de la comptabilité, Raoul Dautry et ses collègues parviennent en deux ans à stabiliser puis à assainir la situation financière de l'entreprise Aéropostale. Les obstacles ne manquent certes pas, en particulier avec les difficultés des sociétés sœurs. Constamment au bord de la faillite, elles obligent la CGA, elle-même en liquidation, à leur venir régulièrement en aide, alors même qu'elle ne dispose d'aucun moyen de contrôle sur leur gestion. Cette situation paradoxale aurait-elle pour origine une volonté délibérée de faire pression sur la compagnie subventionnée ? Y aurait-il eu chantage à la faillite comme l'ont affirmé à la Chambre des parlementaires hostiles au maintien des Bouilloux-Lafont à la direction du conseil d'administration ? Cela paraît curieux quand on sait l'indéniable attachement de Marcel

1. Le passif de liquidation, 270 millions de francs, se répartit entre les obligataires (166 millions), les banques (75 millions), les fournisseurs (21 millions) et divers créanciers dont l'Etat (7 millions).

Bouilloux-Lafont à « sa » Compagnie. Raoul Dautry doit pourtant reconnaître, en évoquant les sociétés sœurs, que « les acculer à une faillite au Brésil eût été beaucoup plus préjudiciable à la CGA qu'aux actionnaires des sociétés en question » c'est-à-dire aux Bouilloux-Lafont [1].

Après la mise en liquidation, les Anglo-Saxons mettent fin aux négociations au sujet de la ligne de l'Atlantique-Nord, et Gnôme-et-Rhône se retire de la CPA. La concurrence allemande et américaine au Brésil se précise et rend plus que jamais incontournable la mise en place d'un service aérien par-dessus l'Atlantique-Sud, entre Dakar et Natal. Or Latécoère, créancier intraitable de son ancienne compagnie, refuse de livrer les hydravions mis au point depuis plusieurs années dans ses ateliers. Ce n'est donc qu'en janvier 1933 que Mermoz traverse de nouveau l'océan à bord d'un petit avion, l'« Arc-en-ciel », du constructeur Couzinet. Mais cet exploit arrive trop tard pour la Compagnie en sursis, et le premier service transatlantique aérien régulier entre l'Europe et l'Amérique du Sud ne sera inauguré qu'en novembre 1934 par la compagnie unique Air France. Aussi la pression de la concurrence au Brésil contraint-elle la CGA à négocier, en avril 1932, un accord de pool, avec les filiales de la Panair et de la DLH, pour l'exploitation en alternance des lignes postales intérieures, malgré l'opposition active des Bouilloux-Lafont.

Le changement de gouvernement qui suit les élections de 1932 provoque une détérioration des relations du comité nommé par J.-L. Dumesnil, avec le ministère de l'Air. Ces rapports deviennent même orageux à l'arrivée Boulevard-Victor du jeune turc radical Pierre Cot. Ce net refroidissement s'explique en grande partie par les répercussions de l'affaire des faux, à l'automne 1932.

○ L'AFFAIRE DES FAUX

Dès avril 1931, Dumesnil envoie au Brésil une mission chargée d'enquêter sur les travaux de la SUDAM [2]. A son retour, une instruction judiciaire est ouverte au sujet des majorations. D'après les Bouilloux-Lafont, l'Etat n'ayant pas souffert de celles-ci, cette instruction n'a d'autre sens que de tenter de les écarter de la direction de la Compagnie. Il leur fallait un maître d'œuvre de ce complot : ils croient l'avoir trouvé en la personne d'Emmanuel Chaumié, directeur de l'Aéronautique civile au ministère de l'Air. Ancien député, ancien directeur du service des négociations extérieures de l'Aéropostale au moment de la discussion du projet de convention en 1929, puis entré au service de Laurent-Eynac et demeuré à son poste à travers tous les ministères successifs jusqu'à sa mort accidentelle en 1934, Chaumié est, dès mars 1931, ouvertement mis en cause par les défenseurs de la thèse du complot, à savoir les Bouilloux-Lafont et par une certaine presse comprenant *L'Action française* et *Le Cri du jour*. La vive hostilité de Chaumié à l'égard du maintien à la tête de la Compagnie de ses anciens employeurs, devenus ses ennemis déclarés, a pu passer pour de l'acharnement, et son refus de toute conciliation pour un ostracisme. Le comité de direction lui-même, malgré sa modération et l'habileté d'un Dautry, se heurte de plus en plus à un mur d'incompréhension. Pour les Bouilloux-Lafont, l'inamovible Chaumié se révèle très vite dangereux.

Au cours du printemps et de l'été 1932, André Bouilloux-Lafont produit auprès de diverses personnalités, notamment le ministre de l'Air Painlevé, un dossier de documents tendant à prouver la corruption de Chaumié et sa collusion avec Paul-Louis Weiller, l'administrateur-délégué de Gnôme-et-Rhône, et — trahison des intérêts nationaux — avec la DLH. Une brève enquête suffit à montrer que le fameux dossier ne

1. Raoul Dautry, lettre à Pierre Cot, 10 mars 1933, AN : 307 AP 94.

2. La mission Hederer-Ceccaldi.

comprend que des faux. André Bouilloux-Lafont dit les tenir d'un personnage nommé Lucco. Lucien Colin, alias Serge Lucco, est un escroc doublé d'un faussaire et d'un maître-chanteur professionnel, officiellement journaliste spécialisé dans l'aéronautique, officieusement informateur des Renseignements généraux. Le jeune administrateur délégué de l'Aéropostale utilise ses sources pour enquêter sur les « influences étrangères » autour de la CGA. C'est ainsi que Lucco lui apporte la suite des faux documents compromettant Weiller, Chaumié et bien d'autres personnalités. Or Lucco prétend qu'il a fabriqué les documents sur la demande et à l'aide des indications qu'André Bouilloux-Lafont lui aurait fournies. Une seconde instruction est ouverte : André Bouilloux-Lafont a-t-il lui-même participé à l'élaboration du dossier Chaumié-Weiller... comme la presse socialiste l'en accuse immédiatement ? Ou bien a-t-il été abusé par Lucco, prêt à croire authentiques n'importe quelles pièces susceptibles de porter préjudice à ceux qu'il estime être ses adversaires et ceux de son père, comme le suppose Painlevé ? Mais alors, quels intérêts se cachent derrière Lucco ? Et quel rôle tiennent exactement les Renseignements généraux que l'on rencontre bien souvent dans cette ténébreuse affaire ? A vrai dire, il demeure impossible de le savoir, en raison du manque de sources et de la réserve pesant sur les archives judiciaires pour une durée de cent ans.

Cette seconde affaire Bouilloux-Lafont, moins politisée mais plus mystérieuse encore que celle de mars 1931, a un écho en fait beaucoup plus faible dans l'opinion publique. Pourtant, l'instruction mène à la double inculpation de Marcel et André Bouilloux-Lafont. Pour ceux-ci, l'affaire aboutit donc à une catastrophe : ce nouveau discrédit rejaillit sur la Compagnie et contribue à en précipiter la disparition.

○ L'AÉROPOSTALE SACRIFIÉE ?

Après trois ans de débats et de procédures interminables, le Parlement vote enfin le nouveau statut de l'aviation marchande, qui devient la loi du 11 décembre 1932. Ce texte tend à uniformiser les subventions sur toutes les lignes du réseau exploité par les compagnies françaises, en France et à l'étranger, et à opérer une concentration de ces compagnies et une rationalisation de ce réseau. Pour Pierre Cot, l'aboutissement logique de cette loi doit être la fusion et la constitution d'une compagnie unique. Mais il reste à vaincre les réticences des sociétés privées concernées. Or, au début de mai 1933, Air Orient, Air Union, la CIDNA et la SGTA, les quatre grandes concurrentes françaises de la CGA, acceptent de s'associer pour former la Société centrale d'expansion des lignes aériennes ou SCELA, dont l'Etat reçoit 25 % du capital. Comment expliquer ce soudain retournement ?

Le 11 mai, Pierre Cot ouvre un concours pour l'exploitation du 1er juin 1933 au 31 mai 1948 des lignes aériennes exploitées par la SCELA et la CGA, concours auquel cette dernière, en liquidation judiciaire, ne peut participer. De plus, la date de clôture étant fixée au 23 mai, la CGA ne parvient pas à obtenir dans ce délai de douze jours un concordat permettant à une société alliée, les Chargeurs réunis, de se présenter à cette soumission. Ainsi, c'est la SCELA, candidate unique, qui reçoit à compter du 1er juin l'ensemble des subventions attribuées auparavant aux cinq compagnies pour l'exploitation de leurs lignes. La CGA perd son réseau et, conformément à son cahier des charges, elle doit vendre à la nouvelle concessionnaire son actif « corporel ». A la demande de P. Cot, le Tribunal de commerce de la Seine désigne dès le 10 mai, veille de l'ouverture du concours, un expert chargé d'évaluer cet actif au plus tard pour le 31 mai, la nouvelle concession prenant effet au 1er juin. Pressé par le temps, l'expert ne se rend même pas sur place en Amérique du Sud : il estime appareils, matériels et stocks non pas à leur valeur marchande, mais aux prix d'acquisition minorés d'importantes dépréciations ; il néglige le « fonds de commerce »

de la Compagnie, si bien que la SCELA, avec l'appui du Ministère, propose un prix de 77,25 millions de francs payables sur quinze ans sans intérêt, soit 50 millions en valeur constante à 6 %, alors que la valeur non amortie des actifs corporels était estimée à plus de 244 millions. P. Cot contraint les Bouilloux-Lafont, affaiblis par leurs procès, à céder. La SCELA propose aux créanciers de la Compagnie un concordat prévoyant un remboursement partiel, alors que, compte tenu de l'amélioration très nette de sa situation financière, la CGA aurait pu en assurer l'intégralité. Les obligataires, qui ne l'espéraient plus, acceptent pourtant ce remboursement à 58 %[1]. La CGA continue provisoirement l'exploitation jusqu'au 1er août, date à laquelle le comité Dautry cesse ses activités. Le 30 août, la SCELA devient, par la fusion des quatre compagnies, la compagnie unique Air France[2], qui trouve dans sa corbeille l'actif bradé de la CGA.

L'indignation des Bouilloux-Laffont, l'écœurement du personnel, très attaché à l'aventure hors du commun que représente l'Aéropostale, témoignent des conditions navrantes dans lesquelles s'effectue cette transition. Lors de la négociation du renouvellement des contrats en Amérique du Sud, Air France se heurte aux mêmes problèmes que Latécoère en 1927. Le prestige durable des Bouilloux-Lafont dans ces pays, et peut-être certaines instructions qu'il y auraient envoyées, empêchent la nouvelle compagnie de conserver les privilèges dont avait bénéficié l'Aéropostale pendant six ans. A partir de 1934, l'Amérique du Sud s'ouvre à toutes les compagnies étrangères, portant un coup d'arrêt à l'influence française dans ces pays. En France, les procès se soldent par des condamnations relativement légères, faute de preuves suffisantes[3]. Mais les Bouilloux-Lafont, ruinés, doivent vendre leurs aéroports. La CGA et ses sœurs disparaissent en 1934, à l'expiration de tous leurs contrats.

○ VERS UNE THÉORIE DES SCANDALES

L'affaire de l'Aéropostale prend d'ordinaire place dans la catégorie des grands scandales politico-financiers qui précèdent la crise du 6 février 1934. Pourtant, sur bien des points, on peut s'interroger au sujet de l'éventualité d'un complot ourdi contre la trop puissante compagnie : en Amérique du Sud, l'Aéropostale « gêne » bien évidemment les intérêts américains et allemands ; l'affaire des faux conserve une grande partie de son mystère ; et la chute de la Compagnie en 1933 prend un peu l'aspect d'une curée. Comme toujours, la vérité doit se trouver quelque part entre les deux thèses contradictoires, celle de l'escroquerie et celle du complot. On peut distinguer deux temps, la crise de mars 1931 constituant le tournant de l'affaire. Jusque-là Marcel Bouilloux-Lafont poursuit la réalisation d'une ambition qui dépasse en fait la mesure d'un homme seul. Pour franchir des obstacles de plus en plus importants, sous la pression de la concurrence, il doit prendre des risques, et ne pas hésiter à se placer sur les franges de l'illégalité qu'il appartient à chaque conscience de situer précisément, en tenant compte des enjeux considérables. L'Etat, hésitant encore à l'époque à intervenir dans l'activité économique, le soutient, puis se dédit, en octobre 1929, pour ensuite renier celui dont il précipite la chute en lui refusant une nouvelle concession. Dès lors, à partir de mars 1931, le conflit entre l'Etat et les Bouilloux-Lafont permet aux concurrents français et étrangers de discréditer leurs adversaires, d'autant plus facilement que les Bouilloux-Lafont usent de tous les moyens pour se défendre : cet isolement leur est fatal.

En définitive, l'affaire de l'Aéropostale n'est pas un scandale parmi d'autres : par ses multiples aspects et le poids de ses enjeux, mais surtout par le mythe auquel elle ap-

1. Il s'agit d'un remboursement immédiat à 38 % puis d'un remboursement à 28 % sur quinze ans, soit 20 % en valeur constante à 6 %.
2. Société d'économie mixte, nationalisée en 1945.
3. André Bouilloux-Lafont sera réhabilité en 1942.

partient et qui lui a largement survécu, elle échappe à la « série noire » qui mène de l'affaire Hanau à l'affaire Stavisky. Elle se place en effet sur un tout autre plan, qui fut en son temps celui du scandale de Panama, celui des mystères liés aux lointains pays où existent d'autres lois.

Ainsi, la conjonction des affaires Flandin et de l'Aéropostale s'avère riche d'enseignements pour une étude des scandales politico-financiers en France, particulièrement dans cette période des années 1930. Elle démontre en premier lieu que l'affaire se transforme en scandale par sa politisation. Il y a là, pense René Rémond, une caractéristique bien française de sévérité à l'égard des rapports de l'argent et du pouvoir politique, alors que les Anglo-Saxons, par exemple, accordent davantage d'attention aux mœurs privées des gouvernants[1]. Ainsi les scandales paraissent-ils liés à une majorité : on distingue des « affaires de droite » et des « affaires de gauche ». Leur fréquence au tournant des années 1930 s'explique par la faiblesse d'un régime qui ne parvient pas à trouver un second souffle et à s'adapter aux conditions nouvelles nées de la guerre, mais aussi par ce travers des « années folles » qu'est le règne de la spéculation, et par l'arrivée au pouvoir d'une génération qui n'a pas connu les conquêtes républicaines de la fin du 19e siècle[2] et qui pratique une politique plus professionnelle et plus technicienne, intégrant désormais les grands acteurs économiques. Dans ce contexte de crise et de transition, le scandale consiste beaucoup plus fréquemment en trafics d'influence qu'en véritable corruption.

Par ailleurs, le scandale se caractérise par sa publicité : il est lié de ce fait à la démocratie, respectueuse de la liberté d'expression, mais aussi au capitalisme. Le citoyen doit se sentir lésé comme électeur, comme contribuable et comme épargnant pour que le scandale atteigne sa pleine ampleur, ce qui est ici le cas. Il y parvient d'autant plus facilement qu'il suit de peu plusieurs autres affaires, comme ici l'affaire Oustric, donnant une impression de « série noire ». Les réactions psychologiques par rapport au scandale ont en effet une grande responsabilité dans sa diffusion, et elles sont souvent bien peu proportionnelles à la gravité réelle des faits : au Parlement comme dans la presse, dans le cas de l'Aéropostale, les accusations un peu rapides, voire les contre-vérités abondent. Pour cette raison, les intérêts politiques de ceux qui souhaitent la lumière, du moins une lumière conforme à leurs attentes, et de ceux qui ne la souhaitent pas, peuvent facilement guider cette diffusion qui passe par des phases d'accélération en mars 1931 et en octobre-novembre 1932, et des phases de ralentissement. Le « succès » d'un scandale dépend enfin de la plus moins grande part de mystère qui l'entoure, comme on le voit au moment de la troublante affaire des faux à l'automne 1932.

A cet égard, André Tardieu[3] observe, chez les personnalités politiques mises en cause, une suite de réactions automatiques : silence et course contre le temps en freinant par exemple les procédures, puis négation en bloc même contre les évidences, lutte contre l'isolement politique par la fuite sur le terrain de la politique générale, contre-attaque pour faire diversion et, enfin, appel au jugement de l'opinion. P.-E. Flandin répond parfaitement, sauf pour la première attitude, à ce schéma. La logique de ce comportement réside dans la préservation de la crédibilité. Un accusé ne peut se défendre efficacement que s'il conserve son crédit : le scandale atteint son retentissement maximum lorsque celui-ci commence à être entamé. De ce point de vue, l'affaire Flandin ne va pas jusqu'à son terme — la démission et la condamnation — en mars 1931, contrai-

1. René Rémond, « Scandales politiques et démocratie », *Etudes*, juin 1972.

2. Flandin est né en 1889, Laval en 1883.

3. André Tardieu, *La révolution à refaire*, tome 2, *La profession parlementaire*, Paris, Flammarion, 1937, chap. 12.

rement à ses plus célèbres contemporaines, celles d'Oustric et Stavisky.

L'inhérence des scandales à la démocratie, non parce qu'elle les facilite mais parce qu'elle en permet la révélation, conduit à s'interroger sur leur place dans le fonctionnement du régime. Existe-t-il un « bon usage » du scandale qui serait une « circulation des élites », équivalent moins expéditif des « purges » totalitaires ? Ou bien les scandales n'ont-ils qu'une fonction cathartique, celle de satisfaire certaines passions collectives sans les assouvir, ce qui, en fait, les entretient ? En punissant les coupables, ils montrent par là même leur existence et contribuent à ruiner la confiance des citoyens à l'égard de leurs institutions et de leur système de pouvoirs, favorisant ainsi le progrès des thèses des courants politiquement extrêmes. Ce processus, qui devait mener la Troisième République à la crise du 6 février 1934, pose un juste dilemme entre le châtiment des coupables et la sauvegarde du consensus démocratique. L'on n'a pas fini de débattre pour savoir si les scandales sont signes de bonne ou de mauvaise santé pour une démocratie.

□

Diplômé de l'Institut d'études politiques de Paris, Nicolas Neiertz *poursuit des recherches sur les scandales politico-financiers dans la France de la Troisième République.*