

STUDIO DIFFÉREMMENT

Les textes et les illustrations
de cette rubrique historique
sont protégés par l'article L-111-1
du code de la propriété intellectuelle,
pour toute utilisation nous contacter.

© Studio Différemment



→ L'aéroport au temps de l'Aéropostale

Montaudran, la piste d'envol

C'est d'ici que ce sont envolés Mermoz, Saint-Exupéry, Guillaumet. D'ici que Daurat envoyait ses ordres à la nuée d'« aéroplices » qui jalonnaient la « Ligne » reliant Toulouse d'abord au Maroc puis au Sénégal, au Brésil, à l'Argentine et au Chili. Au prix d'une épopée humaine emblématique des débuts de l'aviation commerciale.

« Eng. magistrale », avait noté Mermoz sur son agenda au 17 octobre 1924. Pour « Engueulade magistrale ». Celle que vient de lui passer Didier Daurat, directeur d'exploitation des lignes Latécoère après sa première démonstration aérienne. Enfin sorti des hangars où Daurat faisait systématiquement séjourner les nouveaux pilotes quelques semaines avant leur premier vol, Mermoz voulait éblouir. Après un décollage parfait, il revient en faisant des zig-zags. Et se fait traiter d'acrobate : « Si vous voulez faire du cirque, allez voir ailleurs... » Mermoz comprend vite, reprend le Breguet XIV et applique les règles. Et est rapidement intégré aux équipages, d'abord sur le tronçon Toulouse-Barcelone, le premier

maillon de la « ligne » et pas le plus facile avec les orages méditerranéens qui rabattent les avions sur les Pyrénées.

Tout a commencé par un vol Toulouse-Barcelone et tout a commencé avec Pierre-Georges Latécoère. Héritant d'une scierie à Bagnères de Bigorre, il la transforme en forge puis se spécialise dans les commandes géantes, impossibles, comme ces 1500 wagons pour la Compagnie du Midi qui occasionnent son installation à Toulouse, d'abord au Pont des Demoiselles, enfin à Montaudran. Il rachète la grande exploitation agricole coupée par la ligne de chemin de fer le 8 août 1917 et fait construire de gran-

des halles en béton par des prisonniers allemands. Nouvelle commande géante fin 1917 et qui va être décisive : il s'agit d'assembler 1000 avions pour l'armée. Le délai est de 6 mois...

Une commande qui va décider de la vocation aéronautique de Toulouse. Car Latécoère voit loin, les commandes militaires n'auront qu'un temps. Le 11 novembre 1918, jour de l'armistice, il dépose les statuts d'une compagnie aérienne pour relier la France au Maroc et convoier le courrier dans des délais inconnus jusqu'alors. Le jour de Noël suivant, en smoking sous un épais manteau de fourrure, il s'envole de Montaudran avec un pilote direction Barcelone où il a convoqué

- 
- 1 Laérodrome
 - 2 Direction
 - 3 Hangars
 - 4 Ateliers moteurs
 - 5 Magasin général
 - 6 Salla passagers
 - 7 Entrepot
 - 8 Société Latécoère
 - 9 Hangars de fabrication
 - 10 Logements ouvriers





De gauche à droite, Pierre-Georges Latécoère propriétaire des lignes, Marcel Moine ingénieur, Henri Guillaumet, Antoine de Saint-Exupéry, Jean Mermoz, pilotes, Didier Daurat, directeur de l'exploitation. Et pour les avions, Laté 300, Laté 26, Laté 28 (posé) Laté 17, Laté 25.

la presse. Nouveau vol promotionnel en mars 1919 : Latécoère (qui ne saura jamais piloter) prend place à l'arrière d'un avion pour Rabat où il apporte au maître du Maroc, le général Lyautey, un exemplaire d'un quotidien de la veille et des violettes de Toulouse pour son épouse... Conquis, Lyautey accorde la concession. La « ligne » est née.

Pour la diriger, Latécoère nomme un de ses amis, un marquis italien qui a servi dans l'aviation française, Beppo de Massimi, qui convainc Latécoère d'embaucher Daurat, l'un de ses camarades d'escadrille, comme pilote puis chef d'escala à Malaga. Puis finalement directeur de l'exploitation à Montaudran pour enrayer la terrible série d'accidents qui décime les pilotes et menace la « ligne ».

C'est ainsi que naît la méthode Daurat, qui va marquer Montaudran et tous les pilotes qui y passeront, une méthode rude et efficace, sans sentiments, qui finira par fasciner les pilotes (après bien des conflits) mais rebuttera toujours les mécanos. Les pilotes ? Si possible célibataires (« un pilote marié perd la moitié de sa valeur ») et parqués à l'hôte du Grand Balcon, près du Capitole, sous la surveillance de vieilles demoiselles. Réveil à 3 heures du matin puis l'attente de du « vieil omnibus » « sur le trottoir luisant de pluie » et le voyage brinquebalant jusqu'à Montaudran, serré « sur la banquette entre le douanier mal réveillé et quelques bureaucrates ». À Montaudran, la journée commence à 4 heures...

Tout juste engagé, en 1926, Saint-Exupéry écrira :

« On reproche à Latécoère de mener trop durement ses pilotes mais j'aime assez que l'on ne nous demande pas si cela nous plaît ou non de partir, ni nos impressions ensuite. On s'en fout totalement. » Car tout ce qui compte (en apparence) pour Daurat, ce sont le courrier et l'heure à laquelle il arrive. « Le camarade gelé » comme on l'appelle, toujours montre en main, est le vrai maître des lignes Latécoère, rebaptisées L'Aéropostale en 1927, lors de la vente de la compagnie à l'industriel franco-brésilien Bouilloux-Lafont.

Car la ligne va de plus en plus loin : après Casablanca, c'est Dakar en 1925 puis le Brésil en 1928 (suite page 74)



Mermoz aux commandes d'un Breguet WHJ le jour de son premier vol à Montaudran.

histoire

grâce à un service maritime entre Dakar et Natal puis l'Argentine, enfin le Chili et l'impossible traversée des Andes à partir de 1929. Pour tracer les nouvelles routes aériennes, expérimenter les avions, Daurat a su recruter des aviateurs hors normes qui vont faire de l'Aéropostale une aventure très vite médiatisée: Mermoz, donc, dès 1924, après une période où il a cru toucher le fond, sans un sou à Paris; son ami Guillaumet, qui s'est longtemps ennuyé avec lui dans ce régiment de chasse basé à Thionville, en 1925; Saint-Exupéry en 1926, qui survivait en tentant de vendre des camions. De ces trois-là, aussi différents qu'on peut l'être, l'Aéropostale va faire des héros connus dans toute la France et au-delà. Mermoz par ses exploits, ses raids, son efficacité et son goût du risque. Saint-Exupéry par ses livres. Guillaumet par sa modestie, son extraordinaire épopée andine, si justement contée par Saint-Exupéry dans «Terre des Hommes». Un Ardennais, un Champenois, un Lyonnais venus se présenter un jour à Montaudran, ce grand terrain herbeux au bord de la voie

ferrée, avec ces immenses hangars où s'entend l'accent occitan des mécanos et cette petite maison de maître au milieu, cette petite bâtisse méridionale à toit de tuiles d'où partent des ordres secs qu'on s'empresse d'exécuter à Barcelone, Casablanca, Cap Juby, Rio, Buenos Aires, Santiago...

Le 15 juillet 1931, Mermoz, Saint-Exupéry et Guillaumet se retrouvent à Montaudran. L'Aéropostale est en faillite, la crise économique a emporté l'empire brésilien de Bouilloux-Lafont et l'État, grand pourvoyeur de subventions aux compagnies aériennes, ne veut plus payer sans contrôler. Les trois pilotes sont là pour sauver la tête de Daurat, bien menacé par le grand coup de balai qui s'annonce et qui aboutira trois ans plus tard à la fusion de toutes les compagnies françaises en une seule: Air France. Daurat sera sauvé provisoirement et les trois pilotes retourneront noyer leur nostalgie dans les cafés de Casablanca, toujours à la recherche d'émotions aussi fortes que celles qu'ils ont vécu au service de cette étrange compagnie toulousaine qui a vu tant de pilotes souffrir et mourir pour que quelques sacs de courrier arrivent plus vite à destination de l'autre côté de la Méditerranée, du désert, de l'Atlantique sud.

À lire:

« Courrier Sud », « Vol de nuit » et surtout « Terre des hommes », Antoine de Saint-Exupéry, Gallimard.
« Mermoz » et « Saint-Exupéry », Emmanuel Chadeau, Perrin.
« Toulouse Montaudran, de Latécoère à Air France », Gérard Rey, Loubatières.



Le trajet du courrier de Paris à Santiago en 1928

- Paris 1
- Toulouse 2
- Barcelone 3
- Malaga 4
- Tanger 5
- Agadir 6
- Dakar 7
- Natal 8
- Rio 9
- Montevideo 10
- Santiago du Chili 11



1900 :
Montaudran
avant la vente à Latécoère:
une grande exploitation agricole.



1928 : au temps
de l'Aéropostale: à la fois
usine 1 et «aéroplace» 2.



Aujourd'hui :
une petite piste dans
la ville, les ateliers 4 et
l'Espinet Reynal 5 subsistent.

Illustrations : Philippe Biard
Texte : Jean de Saint Blanquat

- Déjà parus :**
- L'hôtel de pierre (mai)
 - Les grands percements au 19^e siècle (juin)
- À paraître :**
- Godolin et Toulouse au 17^e siècle (octobre)

STUDIO DIFFÉREMENT

Un quartier plein d'avenir

Le berceau de l'aéronautique s'apprête à prendre un nouvel envol. Le site va prochainement accueillir sur 60 hectares, un programme immobilier (1100 logements + 400 pour les étudiants), des équipements publics, le pôle d'activités Aerospace Campus. La mémoire de l'Aéropostale sera bien sûr valorisée. Autour de la piste d'envol (inscrite à l'inventaire des monuments historiques avec le château Raynal et la salle d'attente des passagers), un parc à thème de 12 hectares verra le jour en 2010.