

ISBN 2 906 278 173 Copyright Les éditions du Roure 1998 Tous droits réservés Texte et illustrations

Photographie de couverture : Laurent-Eynac devant un F.40 voir page 149 (Collection particulière).

## **Bernard PROU**

## **LAURENT-EYNAC**

(1886-1970)

# LE PREMIER MINISTERE DE L'AIR Des racines et des ailes Le Monastier-Paris

Editions du Roure





#### CANTON DU MONASTIER

#### MES CHERS COMPATRIOTES,

Cédant aux pressantes instances dont je suis l'objet — et ce n'est pas là une formule — je viens solliciter avec vos suffrages l'honneur de vous représenter au Conseil général.

Profondément attaché aux institutions républicaines, je suis de ceux qui savent gré à la République de son long effort démocratique et de sa grande œuvre patriotique : nous lui devons une France prospère, puissante et respectée dans le monde. Passionnément épris des grandes idées républicaines de justice, de tolérance et de fraternité, je m'efforcerai d'être toujours le bon soldat du « progrès dans l'ordre et par l'instruction » le défenseur de toutes les libertés, de la liberté de conscience, comme de la liberté du culte, comme de la liberté d'enseignement.

La défense des intréstés du cauton sera l'objet de toute ma sollicitude et de tout mon dévouement.

lordre et par instruction » le defenseur de toutes les libertes, de la liberte de conscience, comme de la liberte de unite, comme de la liberte de conscience, comme de la liberte de unite de conscience, comme de la liberte de unite de la conscience, comme de la liberte de unite de la conscience de la conscience

rèts de son pays. •

Enfant de ce canton, portant un nom connu de tous, fils d'une famille dont un Président du Con-Enfant de ce canton, portant un nom connu de tous, ills d'une ismille dont un rresident au con-seil a pu dire à la tribune de la Chambre des Députés qu'elle était « une vieille famille républicaine de la Haute-Loire », étroitement rattaché à notre terre par tous mes intérêts comme par toutes mes alléc-tions, laissez-moi, mes chers Compatriotes, vous donner l'assurance que si vous m'envoyer sièger à l'Assemblée départementale, j'y saurai faire entendre la voix de vos intérêts et représenter avec honneur notire cher canton.

Vive le Canton du Monastier ! Vive la République!

V.-L. EYNAC

Avocat, Candidat républicain et de défense des intérêts du Canton.

Le premier combat politique de Laurent-Eynac.

#### Préface

La prise d'indépendance de l'armée de l'Air a donné lieu à de nombreux débats où les parties prenantes furent multiples : institutions, groupes de pression, personnes privées et hommes politiques. André Laurent-Eynac ne fut pas le moindre de ces derniers, ne serait-ce qu'en sa qualité de premier ministre de l'Air. C'est pourquoi l'institution lui est grandement reconnaissante de l'action menée pour cette prise d'identité dont il fut l'initiateur incontestable, même si sa concrétisation n'intervint que quelques années plus tard.

Ainsi m'est-il agréable aujourd'hui de présenter cet ouvrage, fruit des travaux d'un historien qui, s'il n'est pas originaire de Haute-Loire, pays d'origine de Laurent-Eynac, s'y est pourtant totalement investi, donnant à son livre le côté chaleureux que l'on aime à trouver chez

beaucoup d'historiens locaux.

Il sait nous présenter ainsi le portrait vivant d'un homme politique reconnu de cette IIIe République, parfois si décriée, mais qui detient toujours un record de longévité dans l'histoire de nos républiques, soit près de soixante-dix ans. C'est l'un des aspects intéressant de l'ouvrage de nous dépeindre les attitudes, pas toujours cohérentes, pour qui n'est pas imprégné des jeux politiques du moment, de l'homme politique parisien face à celle du provincial.

Pour l'historien de l'aéronautique, c'est une intéressante analyse des intentions et des directives, destinées à lancer cette politique de régénération devenue nécessaire après dix ans pendant lesquels les ailes françaises avaient eu tendance à vivre sur leur réputation de "première aéronautique mondiale" acquise à l'issue du premier conflit mondial. Les efforts financiers consentis à ce secteur d'activité, pris dans l'ensemble de ses composantes, civiles et militaires, industrielles et commerciales, sont alors indéniables, comme est restée

fameuse la politique des prototypes menée de concert avec l'ingénieur Caquot.

Autant, sinon plus intéressante, est l'analyse des résultats obtenus à l'issue de son ministère. C'est un apport important au débat sur les évolutions ultérieures de la toute jeune armée de l'Air qui dut affronter quelques années plus tard les critiques acerbes de ses détracteurs à l'heure des comptes qui suivirent la défaite.

Mais au-delà de l'ouvrage même, dont je laisse au lecteur le plaisir de la découverte, un autre mérite de l'auteur que ne révèle pas explicitement cette lecture, est le travail de recherche des sources auquel il s'est livré. Les papiers de Laurent-Eynac sont en effet au coeur de cet ouvrage et auront été ainsi, dans une certaine mesure, sauvés de l'oubli, ce qui ne pourra que favoriser leur mise en valeur et leur sauvegarde dans des conditions plus dignes de celles qui leur ont été réservées jusqu'à aujourd'hui.

Je souhaite que l'intérêt suscité par ce livre, en Haute-Loire d'abord, mais aussi au plan national chez tous ceux que les développements de l'aéronautique militaire et civile dans l'Entre-deux guerres passionnent, soit un catalyseur qui favorise la résolution des problèmes rencontrés dans la conservation de ce riche fonds d'archives d'intérêt national.

Général Silvestre de Sacy Chef du Service historique de l'armée de l'Air.

#### Introduction

L'origine de ce travail date de deux ans, lorsque Georges Chanon, responsable des éditions du Roure, évoqua devant moi un projet qui lui tenait à coeur : créer une collection sur les personnages singuliers de la Haute-Loire.

Dans la discussion, il glissa le nom de Laurent-Eynac. Le Parisien que je suis ne connaissait pas l'homme en question, mais pour faire bonne figure et masquer mon ignorance, j'acquiesçai.

Ni le Petit Larousse ni le Grand Robert ne mentionnait Laurent-Eynac. Piqué au vif, intrigué et insatisfait, je décidai d'approfondir mes investigations.

Jean Grimaud, journaliste à L'Eveil, eut la gentillesse de publier un article dans lequel il lançait un avis de recherche aux personnes qui avaient connu Laurent-Eynac et à celles qui possédaient des documents sur lui.

Le résultat fut inespéré et porta mes pas près du repère eynacien : Le Monastier, haute bourgade vellave où Laurent-Eynac est encore dans toutes les mémoires.

L'aire de l'Aigle était protégée par les gardiens du sanctuaire, mais quelques eynacophiles avertis me permirent de consulter des archives inédites.

Les familiers du Bouquineur<sup>1</sup> me donnèrent

également quelques pistes locales intéressantes.

Enfin, l'intérêt que je porte depuis toujours à l'aviation m'a permis de dresser ce modeste panorama de l'aéronautique du début du siècle. Elle est indélébilement marquée du sceau de Laurent-Eynac. Mais écrire une biographie exhaustive relevait de l'impossible, tant il a su préserver sa vie privée.

Au Monastier on semble encore ressentir le goût d'un certain mystère autour du personnage dont l'ombre plane toujours sur les hauts-plateaux. Peut-être cet ouvrage fera-t-il apparaître des éléments nouveaux qui nous permettrons de mieux connaître enfin *l'Aigle du Monastier*.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Librairie Le Bouquineur: 58, rue Grangevieille, Le Puy-en-Velay.



L'orateur, vers 1920. (Col. part.)

#### LA FAMILLE EYNAC

Marie Jean André Victor Urbain Eynac<sup>2</sup>, né le 20 août 1856, et Marie Augustine Reynaud<sup>3</sup>, née le 20 juillet 1863, se marient le 24 avril 1884, au Monastier. Les deux époux, également natifs de cette bourgade de la Haute-Loire, vivent à l'aide de leurs rentes, constituées principalement de fermages.

Deux ans après cette union, le 4 octobre 1886, naît Victor André Laurent Eynac, qui restera fils unique et que tout le monde appelle par son premier prénom : Victor.

Dès le début de sa carrière politique, son troisième

prénom, Laurent, sera amalgamé à son patronyme.

Urbain Eynac avait un cousin germain, Ludovic Eynac<sup>4</sup>, avocat au Puy, qui eut une intéressante carrière<sup>5</sup>. Certains l'ont présenté comme le mentor de Victor en politique, ce qui semble peu probable, puisque le futur ministre n'avait que 15 ans à la mort de Ludovic. En revanche, il n'est pas impossible que ce dernier ait inspiré son petit cousin dans sa vocation. D'après un témoignage oral recueilli en 1997 au Monastier, c'est un maréchalferrant et dentiste, Auguste Delolme, mort en 1924, qui aurait lancé Laurent-Eynac dans l'arène et qui lui aurait mis le pied à l'étrier. Ce détail reste à être précisé et confirmé.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup>Décédé le 29 juin 1922 au Monastier.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup>Augustine, décédée le 27 février 1927 au Monastier, avait une cousine germaine, Marie Virginie Juliette Brémond qui épousa Jean-Pierre Margerit (1886-1949). Ce couple eut trois enfants : Léon Jean, né en 1894, Paule Marie, née en 1900 et Germaine Marie, née en 1902. A sa mort, Laurent-Eynac leur léguera une partie de ses biens.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup>Né le 15 juin 1845 au Monastier, décédé le 5 août 1901 à Paris 8<sup>e</sup>. Ludovic contracta deux mariages successifs, avec Berthe Amélie Poirier de Hayes, dont il divorça pour épouser Mathilde Caroline Choubard. Ces deux unions seront stériles. Ludovic avait une soeur célibataire : Marie Clotilde Eynac (Le Monastier : 1843-1915).

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup>1870 : conseiller général du Monastier ; 1879 : secrétaire général de la Haute-Loire ; 1882 : secrétaire général de l'Hérault ; 1885 : préfet du Tarn-et-Garonne ; 1888 : conseiller municipal du Monastier.

On possède actuellement peu de documents sur l'enfance et l'adolescence de Victor.

Une pièce émouvante conservée dans ses papiers personnels est à signaler : le devoir de français d'un gamin de onze ans en butte aux difficultés orthographiques et grammaticales, annoté dans la marge par l'instituteur d'une mention "nul". Cet exercice non assimilé lui vaudra de recopier dix fois un devoir "suplemantaire" (sic) où l'on voit l'écriture de l'enfant, qui deviendra ministre de la République, se dégrader au fur et à mesure des copies successives.

Une photographie prise en 1900, dans la cour des petits du lycée du Puy-en-Velay, alors qu'il était en classe de 5<sup>e</sup> classique, le montre avec ses condisciples autour de leur professeur, Monsieur Brizemur. Victor Eynac y porte cravate sur un costume trois pièces dont le gilet est muni d'une chaîne probablement reliée à une montre de gousset. Debout et symétriquement par rapport à lui, se trouve son camarade Gaston Bonnaure, futur député, qui défraiera la chronique lors de l'affaire Stavisky<sup>6</sup>.

Franc-maçonnerie en Haute-Loire. Bernard Prou et Michel Achard, Editions du Roure, 1993.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup>Gaston Bonnaure (Le Puy-en-Velay: 21-01-1886; Neuilly-sur-Seine: 19-02-1942): après des études de droit il s'inscrit au barreau de Paris. En 1929, il devient le conseiller de Stavisky et l'un de ses amis les plus intimes. Le 8 mai 1932 il est élu député de la Seine dans la circonscription du 3<sup>e</sup> arrondissement de Paris. Inscrit au groupe radical-socialiste, il est nommé membre de la commission du Commerce et de l'Industrie, tandis que Laurent-Eynac est ministre du Commerce. Lorsqu'éclate l'affaire Stavisky, Gaston Bonnaure est mis en cause pour avoir reçu d'importantes sommes de l'escroc. Son immunité parlementaire est levée le 12 janvier 1934. Condamné à un an de prison avec sursis par la cour d'assises de Paris, il meurt six ans plus tard à l'âge de 56 ans. Gaston Bonnaure fut initié à la loge maçonnique ponote "Le Réveil Anicien" en 1910. Il sera exclu de la franc-maçonnerie le 11 février 1934.

Experie lector - Deserve ce 305 +

Consider on Course on Course of the stay of the course of the stay of the did his on the stay of the course of the stay of the course of the stay of the st

1897 : devoir de français de Victor. (Ley)

Jeour systemantaire

J'animal an your is out a princhechail

que l'ame lul remin wec la co cre il live

un peu la tête et ruis refle aussités et ruis réle

ausités puis fait un longreph puis liche a fair

un sout contre son basfaites son sauces of son

pere in grat Dit le marant sorts done

mon solaire su mourres, a est mot relies

D'in just comoure it sons suites sort

sort fair les la bête il fait loss

papad de d'une coupe un troncon le que

la tête



En haut : punition que Victor recopiera dix fois. (Ley)

En bas : en 1900 au lycée du Puy. (APLE). Debout, deuxième à partir de la gauche : Victor Eynac. Debout, deuxième à partir de la droite : Gaston Bonnaure.



Au lycée du Puy-en-Velay, assis au centre : Victor Eynac. (Ley)



Laurent-Eynac vers 1914. (APLE)

#### L'AIGLE DU MONASTIER

Daumier ou Gavarni se seraient réjouis de la silhouette replète et du profil aquilin de Laurent-Eynac.

Le nez busqué au centre d'un visage rebondi, d'épais cheveux noirs et gominés peignés en arrière, un front haut et dégagé, les lèvres fines surmontées d'une large moustache sombre, le menton peu affirmé et des yeux perçants sous de broussailleux sourcils.

L'allure générale reflète l'esprit volontaire et obstiné

des montagnards de son Velay natal.

Les caricaturistes le croquèrent à l'envi, surtout lors de sa nomination comme ministre de l'Air. Aujourd'hui encore, dans la rue principale du Monastier, un buste patiné de vert qui surmonte la stèle à sa mémoire représente l'enfant du pays avec des traits forcés, le nez en étrave, proche d'un masque de carnaval vénitien.

Lui-même, avec humour, appréciait les croquis qui le représentaient. Le hall d'entrée de son appartement parisien<sup>7</sup>, en bordure du Champ de Mars, était tapissé de coupures de journaux satiriques : "On ne critique pas les

pêcheurs à la ligne", disait-il à ses visiteurs.

De nombreuses photographies l'ont figé dans une pose martiale, lui donnant l'air rigoureux et décidé, style qui lui était propre et qu'il affectionnait, du moins en public. Laurent-Eynac soignait son image, il consacrait beaucoup de temps aux revues officielles et appréciait les réceptions protocolaires.

Citons pour le plaisir la description emphatique de Laurent-Eynac par un chroniqueur contemporain de la IIIe

République:

Noir de poil et de cuir. Coiffé d'une aile luisante de corbeau. Proconsulaire de masque et de bedon. Il y a du Romain dans cet Arverne aux épaules massives, aux pectoraux puissants, aux sourcils de belluaire et au torse "noué" de porteur d'eau. Tel quel, il impose une idée d'équilibre tout autant que de robustesse. Une idée de

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup>16, avenue Elisée Reclus, dans le 7<sup>e</sup> arrondissement.

concentration aussi... On le voit serré comme un poing. On le constate calme. On l'imagine obstiné. Millet l'aurait campé aux bras d'une charrue, derrière deux grands boeufs blancs tachés de roux. Et le sillon eût été bien droit.

Dommage, dira-t-on, qu'ayant un aussi beau métier sous le nez, cet homme se soit laissé séduire par le démon politicard. L'appel ancestral du forum, sans doute. Le Romain aura parlé en lui. Et il faut bien qu'on vive avec les

aïeux qu'on charrie dans son sang.

Inévitablement, le temps et les convictions personnelles déforment les témoignages oraux, mais tous les gens qui ont côtoyé Laurent-Eynac sont unanimes pour le décrire comme un homme affable, au geste cordial et au sourire aimable. Beaucoup le dépeignent comme un charmeur prompt à rendre service sans compensation quand il était sollicité.

Au delà de l'aspect physique plusieurs documents écrits par ses contemporains permettent d'en tracer un portrait psychologique et politique <sup>8</sup>.

Jacques Allard, dans le quotidien La Haute-Loire,

le dépeint comme suit :

Poudre et salpêtre. Entrain. Vivacité. Regard noir. Regard malicieux, qui devance, devine et transperce les intentions secrètes de l'interlocuteur, tel apparaît Laurent-Eynac, à qui le voit pour la première fois.

Laurent-Eynac fut un véritable homme politique, dans le sens noble du terme. En quelques années, à la Chambre des députés, il truste les sympathies et acquiert un

prestige et une autorité indéniables.

Ces qualités, reconnues dans les milieux parisiens, l'étaient également en Haute-Loire. Elles lui permirent d'être réélu député sans discontinuité pendant vingt-et-un ans et d'échanger son siège contre un fauteuil au Sénat, en 1935, après le décès du sénateur Julien Fayolle. Il emporta cette élection de maréchal dès le premier tour de scrutin, par 432 voix, alors que son prédécesseur l'avait été au

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup>Cf. un article de l'historien Fernand Hauser dans la revue *Politica* (avril 1929).

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup>Article daté des 20 et 21 mars 1933.

troisième tour avec 348 voix. Cette élection tint pour moitié à son aura personnelle et pour l'autre à son discours politique.

Dans son combat politique il sera souvent servi par la gaucherie de ses amis et la médiocrité de ses adversaires.

Dans un département difficile où les blancs et les bleus sont dressés les uns contre les autres, il est bleu, et il est combatif parce qu'il est forcé de l'être. Bien sûr, il est tout cela avec son tempérament, qui l'éloigne des inutiles violences et des injures. Il n'a aucunement l'esprit de vengeance ni de persécution. Mais ceci n'exclut pas la fermeté de sa conviction, d'autant plus ferme qu'elle est plus calme (...) Sa grande force c'est une philosophie sereine et un sens du relatif très rare chez les hommes jeunes. Sa tranquillité souriante a toujours surmonté les obstacles. Au Puy, il se fit par ses qualités propres et les sympathies naturelles qu'il y conquit, une forte situation. 10

Au cours de sa longue carrière plusieurs journalistes le décriront par une formule concise : "La volonté

tranquille"11.

A la tribune il intervient avec brièveté et maîtrise, seulement quand la nécessité l'y appelle. Dans son département il est populaire sans démagogie et ses pairs le reconnaissent comme un homme fin et courtois.

#### L'aigle à deux têtes

Apparemment l'animal politique est sans défaut. Cependant, ses adversaires lui en attribueront quelques uns. Ils lui reprochent en particulier sa plasticité qui lui fait adopter deux attitudes différentes selon qu'il est à Paris ou en Haute-Loire. Ce bicéphalisme aurait pu lui nuire, mais

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup>La Revue universelle du 1er août 1928. Article anonyme signé par trois étoiles, qui pourrait être de Jacques Bainville, directeur de la

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup>Peut-on rapprocher ce slogan de celui utilisé par le publiciste Jacques Séguéla en 1981, lors de l'élection présidentielle de François Mitterrand: La force tranquille?

comme le fait justement remarquer Auguste Rivet 12:

... il n'y a pas de criantes contradictions entre sa politique nationale modérée et sa politique locale prétendue sectaire, mais il y a entre elles un écart à la fois permanent et élastique. Au Parlement et au Gouvernement, il fait de la "concentration républicaine", dans le département de "l'Union des républicains" qui n'est pas de "l'Union nationale". A Paris il est à la charnière de la gauche et du centre, il s'entend avec la droite modérée et avec la gauche moyenne, en évitant de s'engager avec la droite de combat d'une part et avec les socialistes d'autre part (...) Au Puy, il place un peu plus à gauche le centre de gravité de ses opérations : tout en entretenant de bons rapports avec plusieurs chefs de la droite, Edouard Néron, Prosper de Lachomette, il exclut leurs amis de toutes ses combinaisons : l'insignifiance prolongée du parti socialiste lui permet au contraire de s'associer sans inconvénient aux radicaux-socialistes.

Laurent-Eynac reste en équilibre stable sous l'action de forces opposées qu'il sait concilier par sa diplomatie, son sens tactique et son astuce.

Il donne toute la mesure de son talent de funambule dans les périodes où il appartient à un gouvernement de centre-gauche opposé à ses amis radicaux de la Haute-Loire. Il sait avec art rester sur le fil grâce à ses amitiés personnelles dans les deux camps qui lui permettent de surmonter un clivage politique qui ne le perturbe guère. Il y a parfois de la roublardise paysanne chez cet homme qui sait manipuler autant ses laudateurs que ses adversaires.

Orateur disert, Laurent-Eynac improvise avec facilité. Au Monastier, il répète ses discours tout en marchant dans son jardin. Eloquent, souvent redondant, il manie le verbe avec dextérité. Corrosif sur les idées qui ne sont pas les siennes, parfois virulent, il n'attaque jamais les personnes.

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup>La vie politique dans le département de la Haute-Loire de 1815 à 1974. Editions des cahiers de la Haute-Loire, Le Puy-en-Velay 1979 (p. 596).

Les ors parisiens ne lui font pas oublier son département d'origine. Presque chaque fin de semaine il y revient pour présider de fréquentes réunions officielles : inaugurations, comices agricoles, banquets ou remise du *poireau* à des paysans méritants. Ces nombreux va-et-vient sont la preuve de l'intérêt qu'il éprouve pour ses électeurs quand on connaît les difficultés de communications qui existent alors entre la capitale et Le Monastier.

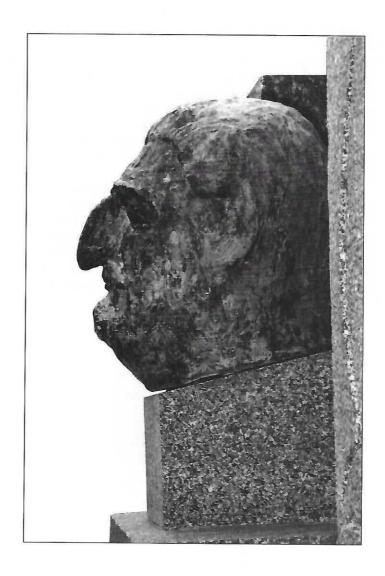
Homme de terrain et homme mondain, il a autant d'aisance à flatter la croupe des salers qu'à deviser dans les

salons parisiens.

Physiquement, du haut de son mètre soixante-et-un, il ne dominait ni de la tête ni des épaules. Politiquement, s'il ne fut pas un géant, son envergure dépassa les limites de la Haute-Loire et lui permit d'être appelé au gouvernement de la France une vingtaine de fois pour diriger différents ministères. Reste que son principal titre de gloire est d'avoir été le premier titulaire du portefeuille de l'Air.



D'après un dessin de BIB, 1935.



Le Monastier-sur-Gazeille, buste de Laurent-Eynac. (B.P.)

### LES DEBUTS EN POLITIQUE

Après de brillantes études secondaires au lycée du Puy-en-Velay, Laurent-Eynac s'engage dans les Jeunesses laïques et républicaines. Militant actif, il en devient le secrétaire général pour la France. Il poursuit son cursus universitaire à la faculté de droit de Paris dont il sort licencié. Avocat, il s'inscrit, en 1912, au barreau du Puy où il plaide peu car la passion de la politique l'accapare et ne le

quitte plus.

Remarqué par les républicains de la deuxième circonscription du Puy qui cherchent un candidat à opposer aux conservateurs, le jeune homme fourbit ses premières armes. Il entre dans l'arène politique en gagnant deux mandats électifs successifs : en 1913 il est élu représentant du canton du Monastier au conseil général dont il devient rapidement le secrétaire et, lors des élections générales du 26 avril 1914. Là, il obtient une victoire à l'arraché dès le premier tour, après un duel violent contre le conservateur Joseph Antier, remporté par 7 892 voix contre 7 672. Pendant la campagne, s'adressant à ses compatriotes, il déclare :

Passionnément épris des grandes idées républicaines de justice, de tolérance et de fraternité, je m'efforcerai d'être toujours le bon soldat du "progrès dans l'ordre et par l'instruction" le défenseur de toutes les libertés, de la liberté de conscience, comme de la liberté du culte, comme de la liberté d'enseignement.

Il a 28 ans quand il pénètre pour la première fois à la Chambre des députés sous l'étiquette des Républicains

de gauche.

Il n'a guère le temps de faire l'apprentissage de son métier et de siéger dans cette législature car le 1<sup>er</sup> août la mobilisation générale est décrétée. Le lendemain, le président de la République Raymond Poincaré signe le décret qui déclare tous les départements en état de siège. Deux jours plus tard, dans un message à la Chambre des députés il confirme la notion d'*Union sacrée* autour de

laquelle, dans un élan quasi unanime les Français se regroupent, abandonnant provisoirement les luttes partisanes, du moins jusqu'en 1917. La censure préventive est instaurée sur les informations militaires, diplomatiques et politiques. Durant les premiers mois de la guerre la vie politique est singulièrement ralentie et le pouvoir exécutif gouverne sans contrôle parlementaire.

#### Le combattant

L'armée enrôle les jeunes membres du Parlement. Certains y restent pendant de très longs mois, voire durant tout le conflit, d'autres rentrent très vite dans la vie civile. Avant de reprendre sa place à la Chambre des députés, Laurent-Eynac veut remplir son devoir de soldat. Mobilisé comme sous-lieutenant, il est d'abord affecté à un hôpital complémentaire puis comme officier d'administration dans le service de l'intendance.

Cette vie végétative ne lui convient pas. Contre l'avis de ses supérieurs qui avaient apprécié les qualités du nouvel élu, il demande à rejoindre l'aviation. Nombre d'officiers supérieurs considèrent alors cette nouvelle arme comme peu sûre et dangereuse. Né avec elle, Laurent-Eynac, qui ne pilotait pas, est fasciné par l'aviation, comme beaucoup d'autres jeunes hommes de sa génération. En 1915 il rejoint une escadrille d'observation et de reconnaissance, puis en 1916, il intègre l'escadrille de bombardement Voisin V 110 qui opère alors à Malzéville en Meurthe-et-Moselle.

Sous-lieutenant aviateur-bombardier, sa brillante conduite lui vaut une citation à l'ordre de l'armée, décernée par le général Franchet d'Esperey, commandant le groupe des armées de l'Est, le 31 décembre 1916, après un bombardement sur les lignes ennemies.

En voici le motif:

Laurent Eynac, sous-lieutenant bombardier à l'escadrille V 110, premier groupe de bombardement. Plein de courage, de sang-froid et d'allant, volontairement aux

armées, a effectué pendant plusieurs mois des croisières de protection au-dessus d'un camp retranché; affecté sur sa demande à une escadrille de bombardement, a dès son arrivée, sollicité une mission de nuit. A pris part à plusieurs expéditions. Dans la nuit du 15 au 16 septembre, a eu son moteur arrêté à l'intérieur des lignes ennemies et n'a pu rentrer qu'en passant les tranchées à faible altitude. A été assez heureux pour atterrir sans avarie dans un terrain difficile.

Quand il n'est pas au front Laurent-Eynac participe aux travaux parlementaires. Titulaire de la croix de guerre, il regagne définitivement la Chambre des députés en 1917, soucieux de participer à la défense de la patrie avec toute

son énergie et les moyens à sa disposition.

Tout naturellement, c'est aux questions relatives à l'aviation que le jeune député consacre son activité. Il s'était rendu compte au front de l'importance croissante de cette arme si décriée alors par les militaires professionnels. Il avait touché du doigt les défauts de son organisation. Avec acharnement, il entreprit de doter l'arme nouvelle d'une organisation rationnelle, d'appareils et d'explosifs appropriés. Et bientôt, on vit des escadrilles s'élever en ordre parfait au-dessus du front des troupes ; l'armée aérienne devenait une réalité <sup>13</sup>.

<sup>&</sup>lt;sup>13</sup> Fernand Hauser. Op. cit.





En haut, à gauche : Laurent-Eynac en 1916. (Col. part.) En bas, à droite : en Champagne en 1916. (Col. part.)

## L'ENVOL POLITIQUE : L'INTERVENTION DEVANT LE COMITE SECRET

#### Laurent-Eynac, orateur

Le 14 mars 1917, au trente-deuxième mois de la guerre, la Chambre des députés, sous la présidence de Paul Deschanel, se constitue en comité secret pour discuter des interpellations sur l'organisation de l'aéronautique militaire et de l'intensification indispensable de l'aviation de bombardement. Le compte-rendu de cette réunion ne fut rendu public qu'en juin 1922 dans les débats parlementaires du Journal officiel.

C'est au cours de cette séance que Laurent-Eynac prend son envol et gagne sa stature nationale d'homme

politique.

Il fait une longue intervention époustouflante, extrêmement documentée et ponctuée de nombreux applaudissements. Dès son élection à la Chambre des députés, il avait entrepris une énergique campagne pour que l'aéronautique fut puissamment dotée d'appareils de bombardement.

Au jour de la déclaration de guerre, l'aviation balbutie. Aucune doctrine ne fixe cette arme nouvelle et cette imprécision entraîne des désaccords persistants extrêmement fâcheux entre l'avant et l'arrière du front. Ces problèmes s'agravent par la dispersion des attributions, c'est ainsi qu'on parlait du régime des quatre colonels : il y avait un colonel directeur de l'aéronautique au grand quartier général, un autre au ministère de la Guerre, un colonel directeur des fabrications à Chalais-Meudon et un quatrième, directeur de la section technique.

Ce manque d'unité et de cohésion ainsi que la dispersion des efforts inversa la supériorité incontestable de

l'aviation française au bénéfice de l'ennemi.

De plus, ces différents bureaux, au lieu de coordonner leurs efforts, se livraient entre-eux à une concurrence effrénée, voire à une guerre fratricide. Pour tenter d'enrayer les conflits incessants engendrés par le fonctionnement parallèle de ces quatre autorités, on décida de mettre au-dessus d'elles un galon supérieur. Ce fut le général de brigade Guillemin, d'une incompétence en matière d'aviation égale à son incontestable bonne volonté. Cette inaptitude éclata durant ce comité secret lorsqu'il dut être suppléé dans ses explications par son adjoint, le colonel Regnier. Au lendemain de la brillante intervention de Laurent-Eynac, le général Guillemin fut appelé à d'autres fonctions.

#### Le militant de l'aéronautique

Au cours du discours qui le révèle à ses pairs, Laurent-Eynac fait siennes les convictions de certaines autorités militaires allemandes selon lesquelles l'aviation peut, sinon décider de la guerre, du moins y jouer un rôle important.

"Nous avons les meilleurs aviateurs du monde, nous pourrions avoir les meilleurs appareils du monde, il serait grand temps de nous servir des uns et de produire les autres" s'écrit-il à la tribune sous les applaudissements de l'assistance.

Les mois précédents, la presse avait orchestré une campagne énergique en faveur de l'avion de bombardement. Cette campagne s'imposait par l'état rudimentaire où se trouvait cette aviation née à la fin de 1914, en réaction à l'utilisation des zeppelins.

Le commandant Girod, élu par la suite député, présent lors du discours de Laurent-Eynac, était alors à la tête du 1<sup>er</sup> groupe de bombardement. Les efforts s'intensifièrent, en 1915, des escadrilles d'au moins vingt avions, bombardèrent la Sarre et les côtes de Belgique. Ces exploits restèrent sans suite car les bombardiers, chargés d'explosifs, étaient malaisés à manoeuvrer et devinrent la proie facile des chasseurs allemands.

Les constructeurs s'étaient trouvés incapables de produire un avion de bombardement de jour susceptible d'engager le combat. On se tourna alors vers le bombardement de nuit en engageant des opérations sur les arrières de l'ennemi, notamment sur ses usines.

En mars 1917, l'aviation de bombardement se compose de cinq groupes et de quelques escadrilles isolées. Les expéditions sont exécutées uniquement grâce au zèle des chefs d'escadrille et par la seule volonté des aviateurs, sans cohésion, sans ordres, sans unité, sans tactique et sans doctrine.

Ces avions sont de types divers : Voisin, Voisin-Peugeot, Maurice Farman, Caproni, Michelin... "C'est la multiplicité dans la diversité et dans l'incohérence" remarque Laurent-Eynac, toujours salué par l'approbation de ses collègues.

A la fin de 1919, les Allemands se mettent également à pratiquer le bombardement de nuit. Les attaques contre des dépôts de munitions et les terrains d'aviation, tels ceux de Cérisy et de Malzéville, font prendre conscience à l'autorité militaire française du

retournement de situation au profit de l'ennemi.

Jusque là, le public et le commandement militaire n'avaient d'yeux que pour l'aviation de chasse. Tout en saluant le courage et la virtuosité de ces pilotes, Laurent-Eynac insiste sur le rôle essentiel qu'il attribue à l'aviation de bombardement et à l'aviation du champ de bataille,

également dénommée aviation d'artillerie.

Au cours de son discours devant le comité secret, le député de la Haute-Loire fait allusion aux opérations de Verdun qui avaient permis de reprendre les forts de Vaux et de Douaumont. Durant cette action les troupes terrestres avaient été efficacement secondées, la nuit précédant l'attaque, par le bombardement incessant des gares de Conflans et des environs par où s'alimentaient les Allemands. Ce fut la première utilisation importante de l'aviation de bombardement.

Laurent-Eynac reprend à son compte la formule selon laquelle l'aviation est l'oeil d'une armée. "Il faut aveugler l'armée car une armée aveuglée est une armée déjà battue". Il rappelle l'épisode de Maurepas, sur la Somme, où les avions français avaient complètement détruit l'aviation ennemie, l'empêchant ainsi de "suivre nos mouvements, et nous avons pu en toute sécurité et en toute liberté suivre les siens".

#### Le stratège

Debout à la tribune, il expose les arguments qui selon lui justifient une intensification de l'arme aérienne. Il insiste en premier lieu sur l'importance capitale de bombarder les zones éloignées pour empêcher, ou tout au moins, retarder l'arrivée des convois de vivres, de munitions et de matériel, et surtout, couper la liaison entre les éléments avancés des combattants et l'arrière qui les entretient et les nourrit. Le second rôle consiste à exercer des représailles sur les villes et les usines ennemies. Il faut d'une part fabriquer du matériel et d'autre part détruire le matériel adverse à sa source.

Il désigne les objectifs immédiats à atteindre : les usines du bassin de Briey, en Lorraine, où l'exploitation du minerai, qui fournissait quatre-vingt pour cent de la production d'acier à l'Allemagne en 1915, a été reprise d'une manière intensive.

Laurent-Eynac n'ignore pas les difficultés de ces bombardements. Il s'agit d'atteindre le but sans danger pour les Français qui y résident sous le joug de l'ennemi. Le hasard veut que la caserne et la gare de Thionville, qui est la plus grande gare allemande sur la Moselle, sont sur la rive droite, tandis que la ville se trouve sur l'autre rive. Ainsi, les objectifs stratégiques pourront être atteints en épargnant la vie de nos compatriotes.

Il cité également les fonderies du bassin de la Sarre et les soixante-cinq hauts-fourneaux installés en Lorraine annexée, qui produisent cinq millions de tonnes par an, c'est-à-dire autant que la France entière. Il envisage, en collaboration avec les Anglais, des raids aériens sur Ludwighafen et sur Essen, respectivement centre chimique et centre de matériel de l'Allemagne. A vol d'oiseau, ces objectifs situés à 300 km de Dunkerque, peuvent être atteints par les appareils alors disponibles, en quatre ou cinq heures aller et retour.

Lucide, Laurent-Eynac sait que ces bombardements ne pourront pas détruire totalement les usines, mais il espère que de telles opérations porteront le trouble, la perturbation et la démoralisation chez l'ennemi.

En face d'un auditoire attentif, il développe sa conception de telles actions en distinguant nettement le bombardement de jour et le bombardement de nuit, car les tactiques, les moyens, les objectifs, les manoeuvres et les doctrines sont différents.

Le bombardement de jour, exécuté par des escadrilles, est une action de stratégie aérienne, une force de fixation au sol de l'ennemi, tandis que le bombardement de nuit, au contraire, est une manoeuvre individuelle, sur des objectifs qui doivent être plus faciles à atteindre.

Certaines cibles ne peuvent être touchées qu'en plein jour : certaines gares, des noeuds ferroviaires ou des terrains d'aviation dissimulés. De même, à l'époque, les clichés photographiques ne peuvent être réalisés que de jour, ils permettent en particulier de contrôler les résultats des raids nocturnes.

Les objectifs des bombardements de nuit sont réservés notamment aux grandes concentrations industrielles, les grandes gares, les grands bivouacs et les hauts-fourneaux visibles par leurs coulées de métal rutilant.

Le jeune député suggère de développer une expérience nouvelle et probante : l'utilisation de fusées éclairantes depuis un avion moniteur qui arrive le premier sur place. Les fusées illuminent l'objectif pendant de longues minutes, permettant aux bombardiers qui suivent de ne pas se tromper de cible.

L'élu vellave sait capter l'attention de ceux qui l'écoutent, il poursuit par la description des avions qui doivent remplir ces différentes missions de bombardement dont il est l'ardent défenseur.

Le bombardement de jour nécessite des appareils

qui doivent voler en groupes pour contrer la tactique collective de l'ennemi. Selon les conditions, il fallait deux types d'avions:

> l'avion armé et ultra-rapide ; - l'avion rapide et ultra-armé.

A ce moment de la guerre, les appareils qui répondent à ces exigences sont en construction. Ces avions qui devaient agir en groupes, se défendre et accepter le combat, n'étaient pas encore opérationnels :

- le Sopwith à moteur Clerget de 130

chevaux;

- le Spad HP à moteur Hispano, biplace ultra-armé et rapide;

- le Letort, muni, à l'avant et à l'arrière de

mitrailleuses sur tourelle;

le Breguet, hélice avant.

Quelques tentatives d'utilisation d'avions lourds et lents se soldèrent par des échecs retentissants, en particulier le raid d'Obernsdorf sur les usines de fusils Mauser, au cours duquel seize aviateurs furent abattus.

En ce qui concerne le bombardement de nuit, il existait de nombreux appareils dont les principaux étaient :

le Voisin-Peugeot;
le BM 4, bourré d'explosifs mais difficilement manoeuvrable;

- le trimoteur Caproni, un peu démodé.

Laurent-Eynac demande que sur ces avions soit généralisée la double commande qui permet à l'observateur bombardier de suppléer le cas échéant le pilote défaillant. Il demande aussi une organisation plus homogène, l'intensification et la coordination des escadrilles de bombardement, limitée chacune à dix appareils.

Contrairement à l'orientation choisie par le ministre de la Guerre, Laurent-Eynac exige l'unité des escadrilles car la multiplicité des appareils sous le même hangar rend les changements de pièces irréalisables et les réparations impossibles. Dans son élan patriotique il demande non seulement l'augmentation de l'apprentissage technique des aviateurs mais également le développement de leur éducation morale, dans des écoles à feu qui permettraient

l'entraînement intensif des pilotes.

En jetant ainsi la perturbation dans les usines, en éteignant les hauts fourneaux, en désorganisant la production, en jetant la panique parmi le personnel recruté à grand'peine, on fera oeuvre fort utile, car nous savons d'une façon très précise qu'il y a eu souvent en Lorraine annexée des perturbations graves parmi le personnel qui ne voulait pas reprendre le travail dans les usines bombardées. Je veux dire que, par ces actions multipliées, vous arriverez à désorganiser, à jeter la perturbation, et, si le travail ne peut pas reprendre avant quelques semaines, c'est un résultat fort appréciable.

Afin que l'aviation de bombardement joue pleinement son rôle il faut la maintenir en liaison étroite avec le commandement. Laurent-Eynac fait le procès de certaines autorités militaires qui n'ont pas suffisamment cru à l'aviation et ne l'ont pas assez utilisée, la considérant comme une fantaisie et une organisation de francs-tireurs.

Pour lui, l'aviation ne doit pas se borner à être l'oeil de l'artillerie, il faut tirer tout le rendement possible de cette arme nouvelle : "Vous n'avez pas le droit de limiter son effort, il faut le prolonger, il faut l'amplifier."

Laurent-Eynac termine sa longue intervention en

citant le mythe d'Icare:

Parce qu'il était le maître de tous les chemins de la terre et des routes de la mer, Minos était sûr de garder Dédale et Icare éternellement prisonniers. Mais Dédale et Icare se donnèrent des ailes et, selon le mot énergique du poète, violentèrent la nature.

Monsieur le ministre de la guerre, parmi les routes que doivent se frayer et que se frayeront nos armes, la route

de l'air est ouverte. Il faut que par là nous passions.

Tandis que le général Lyautey vient le féliciter pendant la suspension de séance qui suit sa descente de la tribune, après de vifs applaudissements répétés, Lucien Millevoye salue l'exposé de Laurent-Eynac par ces mots : "Je voudrais parler et j'écoute encore!" A Mounium humant- Eyoua Sour-Secretaire D'Etat à l'aisonantique sincère hommany

Comored Lawrence En me land and Promesion !

Control de Cida Promesion !

Control de Con

to mon our lawent Lynar,

for in a tougour seferite,

souteur it encourage,

son been considerment.

him Col

Dédicaces de Clément Ader, René Fonck et Louis Blériot à Laurent-Eynac. (Ley)

#### SES MULTIPLES ACTIVITES

Dès le début de son premier mandat de député Laurent-Eynac s'active dans diverses commissions parlementaires : Paix, Armée, Budget, Métallurgie.

En 1919, il est élu secrétaire de la Chambre des

députés.

Le jeune élu plaide également la cause des ruraux et celle des victimes de la guerre : mutilés, veuves, anciens combattants pour lesquels il s'emploie à obtenir des

compensations.

Afin d'enrayer l'exode des campagnes, il est le promoteur, avec Queuille, député de la Corrèze, d'une proposition de loi organisant une caisse de secours pour permettre aux victimes de la guerre d'acquérir des propriétés rurales.

Il fait adopter la création du Crédit national en faveur des commerçants et des industriels victimes de la guerre et dépose une loi pour attribuer aux victimes militaires le plus grand nombre possible d'emplois publics.

Il prend la défense des producteurs et des cultivateurs et s'élève contre la taxation qui paralyse la production sans améliorer la situation du consommateur.

Dès la signature de l'armistice il se consacre à l'oeuvre de rénovation économique du pays ; il collabore à des organes de presse pour le relèvement industriel et commercial. On trouve sa signature dans Le Soir, L'entente, Le Journal de la Chambre de Commerce...

Il publie d'intéressantes études sur la dentelle du

Velay dans L'Exportateur Français.

C'est à la quasi-unanimité de la Chambre qu'il est

élu secrétaire de l'importante commission de la Paix.

Lors des élections législatives du 16 novembre 1919, Laurent-Eynac est le seul élu de sa liste de concentration républicaine pour le relèvement économique du pays. Il entre à la Chambre bleu horizon avec 22 284 voix sur 62 685 votants, après s'être prononcé dans son programme "contre le bolchevisme qui n'est qu'une des

formes du péril allemand". Pour assurer son élection sans s'aliéner le courroux des radicaux-socialistes, il ratifie un accord avec eux en abandonnant à Victor Pagès<sup>14</sup> la

présidence du conseil général.

Malgré un accident de voiture qui l'empêche de mener campagne pour les élections au conseil général du canton du Monastier de décembre 1919, il se glorifie de ses services militaires et civils et "donne de la voix" par l'intermédiaire de ses partisans qui caballent pour lui.

Mon activité d'hier vous est la sûre garante de mon

dévouement de demain.

Quand vous avez eu à m'exposer vos affaires, vous avez toujours été les bienvenus ; quand vous m'avez écrit aucune de vos lettres n'est restée sans réponse ; ma maison a été ouverte à tous.

C'est en pleine confiance, sans peur comme sans reproche, avec le sentiment du devoir accompli que je sollicite le renouvellement de mon mandat de conseiller

général.

De fait, les électeurs du canton le suivront et lui accorderont leur confiance sans discontinuer jusqu'en 1937. Bien implanté dans son pays natal, sa passion de l'aviation ne le lâche pas. Simultanément enraciné et muni d'ailes il servira avec zèle ses deux exigeantes maîtresses :

la politique et l'aviation.

À la fin de la guerre 14-18 l'aviation militaire et l'aviation maritime étaient indépendantes l'une de l'autre et l'aviation commerciale allait naître. En 1919, tandis que le ministre des Colonies jette les bases de ce qui va devenir l'aéronautique coloniale, on tente de les réunir à travers un "organe de coordination générale" remplacé un an plus tard par un sous-secrétariat d'Etat dont le premier titulaire est Pierre-Etienne Flandin, nommé par Millerand.

<sup>&</sup>lt;sup>14</sup>Victor Pagès-Ribeyre (1856-1940) : Liquoriste-distillateur, initié à la loge maçonnique du Puy-en-Velay, "Le Réveil Anicien", le 27 décembre 1893.



Certificat de bonne conduite. (APLE)

#### REPUBLIQUE FRANÇAISE

## ÉLECTIONS AU CONSEIL GÉNÉRAL

du 14 Décembre 1919

### AUX ÉLECTEURS

### CANTON DU MONASTIER

#### MES CHERS AMIS,

J'aurais voulu pouvoir visiter longuement nos communes et m'entretenir avec vous des aïlaires qui intéressent notre petite patrie. Je suis à peu près complètement remis des suites de l'accident à l'occasion duquel vous m'avez témoigné tant de chaudes et réconfortantes sympathies.

Je ne pourrai sortir cependant qu'à la fin de ce mois de décembre et je vous promets, dès que ce me sera possible de faire, à toutes nos communes la visite que je leur dois. C'est un devoir qu'il me sera profondément agréable de remplir. J'aurai plaisir à vous revoir tous, et à vous remercier de vive

voix pour le magnifique témoignage de confiance que vous m'avez manifesté à l'élection législative du 46 novembre en m'apportant spontanément une imposante majorité.

Vous avez acclamé le nom de l'enfant du pays fidèle à sa terre, à ses compatriotes, à son drapeau.

Vous avez réélu le député qui — permettez-moi de le dire sans fausse modestie — a su se faire sa place, votre place, au Parlement, et défendre énergiquement les intérêts des populations laboricuses

de nos campagnes à la tribune de la Chambre des Députés.

Au sein des grandes Commissions parlementaires dont j'ai eu l'honneur de faire partie, à la Commission de la Paix, aux Commissions de l'Armée et du Budget, au groupe de la Défense Paysanne, l'ai travaillé à servir bien notre pays, et notamment à plaider la cause des ruraux, des paysans qui sont l'honneur et la force de notre race, des victimes de la guerre, mutilés, réformés, veuves, anciens combattants ponr qui je me suis employé à obtenir justice : ils ont droit à la reconnaissance de la Nation. J'ai fait voter la loi sur les avances aux victimes de la guerre pour l'achat de propriétés rurales, et fait

adopter la création du Crédit National en faveur des commerçants et industriels.

A l'Assemblée départementale, j'ai veillé avec sollicitude à la sauvegarde des intérêts de toutes nos communes.

Pendant la guerre mon action vigilante a été assez heureuse pour obtenir le maintien de la ligne

Elections au conseil général de la Haute-Loire.

#### LE SOUS-SECRETARIAT D'ETAT A L'AERONAUTIQUE (1921-1926)

Dans le premier numéro de la revue L'Air, paru en

juin 1919, Laurent-Eynac écrivait :

Que faisons-nous ? Rien ou pas grand chose. Ce n'est pas la dispersion actuelle qui réalisera l'effort indispensable. Cela nous réserve un joli fouillis d'attributions entremêlées, un jeu inouï de concurrences, rivalités et conflits ; bref une belle unité de vues ! La vraie solution est dans un organisme puissant, maître des programmes, des matières premières et de la fabrication, et qui alimentera les divers départements ministériels consommateurs d'aviation. Un organisme qui ait assez d'autorité pour faire prévaloir ses directions : le Ministère de l'Air.

Ces quelques lignes résument d'une façon fulgurante l'idée prophétique de Laurent-Eynac sur l'aéronautique française, pratiquement 10 ans avant sa réalisation.

Le 2 juin 1920, Millerand confie à Laurent-Eynac son premier poste de gouvernement en le nommant commissaire général aux essences et aux pétroles. Le député de la Haute-Loire est confirmé à ce poste technique dans le cabinet suivant, celui de Leygues, le 24 septembre 1920.

Recevant en cette qualité la visite de Basil Zaharoff, venu s'informer si la France disposait à son bénéfice de quelques concessions de pétrole en Mésopotamie, le redoutable mécène lui dit, avec son indicible accent grécoslave :

"Ce qui m'intéresse, Monsieur le Ministre, c'est la

lampe du pauvre!"

"Vous-êtes un bien bon apôtre" lui répondit Laurent-Eynac.

#### Le maroquin de l'Aéronautique

Le 17 janvier 1921, dans le septième gouvernement constitué par Aristide Briand, Laurent-Eynac est nommé sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique et aux transports aériens. Il est le deuxième titulaire de ce portefeuille succédant à Pierre-Etienne Flandin qui lui transmet ses fonctions. Il occupe ce poste pratiquement sans interruption jusqu'au 19 juillet 1926, successivement dans les cabinets Poincaré<sup>15</sup>, Herriot, Painlevé<sup>16</sup>, puis de nouveau Briand.

Cette longévité ministérielle à travers tous les changements de gouvernements constitue à l'époque une

performance exceptionnelle.

Si quelque jaloux lui demandait : "Enfin, Monsieur le ministre, à qui êtes-vous ?"

Il répondait simplement : "Aux Ailes !"

Si ses ailes le portent, il n'oublie jamais ses racines.

Ainsi, le 15 août 1921 au Puy, Laurent-Eynac préside un concours de gymnastique. Il fait venir à cette occasion un Caudron G3 aux commandes duquel se trouve un certain Pierre Prou(!), chef-pilote du centre d'entraînement d'Orly. Celui-ci effectue à basse altitude plusieurs passages au-dessus de la place Michelet, détournant ainsi les Ponots de leurs pieux exercices du jour, au grand dam de l'évêque.

Le 9 juillet 1923, lors de la visite officielle du président de la République Alexandre Millerand au Puy, Laurent-Eynac l'accompagne, partageant une voiture avec

Le Troquer et Bompard.

En 1924, parallèlement à ses fonctions ministérielles, Laurent-Eynac mène sa campagne pour les

<sup>&</sup>lt;sup>15</sup>Entre le 29 mars et le 14 juin 1924 Laurent-Eynac n'a pas d'attribution ministérielle.

<sup>&</sup>lt;sup>16</sup>Le secrétariat d'Etat à l'Aéronautique est supprimé durant quatre jours (du 17 au 20 avril 1925). Il est transformé en haut-commissariat aux travaux publics ayant la charge de l'aéronautique et des transports aériens. Il s'agit seulement d'un changement d'attribution dont Laurent-Eynac est le titulaire.

élections législatives. Le système électoral<sup>17</sup> oblige les partis à s'unir, c'est ainsi que deux grandes formations s'affronteront : Le Bloc national<sup>18</sup> et le Cartel des Gauches<sup>19</sup>.

Affilié aux modérés de la Gauche radicale, Laurent-Eynac qui, en Haute-Loire, a formé sa liste d'Union des Républicains, voit cette dernière, le 11 mai, emporter les quatre sièges de députés du département par 38 690 voix sur 68 087 votants.

Sur le plan national, légèrement battu en voix par le Bloc, le Cartel l'emporte en sièges grâce à l'adjonction des 40 modérés de la Gauche radicale. Matois, Laurent-Eynac a joué la bonne carte, ce qui lui permet de rester titulaire de son portefeuille, passant sans encombre du Bloc au Cartel.

Fidèle à sa passion, il n'oublie pas les pionniers de l'aviation. Le 19 octobre 1924, il se rend à Muret, dans la Haute-Garonne, rendre hommage à Clément Ader, trop longtemps oublié, qui avait sacrifié ses affaires, sa fortune et son temps pour donner des ailes à la France. Sept mois plus tard, Laurent-Eynac se rendait de nouveau à Muret pour accompagner la dépouille du premier homme qui avait volé. Il y retournera une dernière fois, le 21 septembre 1930, accompagnant Vincent Auriol devant le monument élevé au héros local.

Le 23 juillet 1926, dans de difficiles circonstances, Poincaré forme son quatrième cabinet. Par mesure d'économie il supprime le sous-secrétariat d'Etat à l'Aéronautique, remplacé par une direction générale de

<sup>&</sup>lt;sup>17</sup>Scrutin de liste départemental proportionnel, avec une prime à la majorité qui donne la totalité des sièges à la liste recueillant plus de 50% des voix.

<sup>&</sup>lt;sup>18</sup>Sous le vocable de *Bloc national* on entend d'une part, l'ensemble des ministères de 1919 à 1924 (Millerand, Leygues, Briand, Poincaré) et d'autre part, la coalition anti-socialiste du centre et de la droite pour les élections législatives de 1924.

<sup>&</sup>lt;sup>19</sup>Le Cartel des Gauches est constitué dès 1923 en prévision des élections de l'année suivante. Il est constitué par l'alliance de la SFIO (Section française de l'internationale ouvrière), du Parti républicain/radical et radical-socialiste, du Parti républicain socialiste et de la Gauche radicale.

l'Aéronautique rattachée au ministère du Commerce. A sa tête, l'inspecteur général Fortant.

Couronné de lauriers, Laurent-Eynac reste sur la touche pendant 26 mois.



D'après une caricature de Georges Villon, 1921.

Hispano 500 chevaux.

C'est encore sous l'autorité de Laurent-Eynac que de nombreuses randonnées d'aviateurs français sont suivies par le monde entier :

- Paris-Constantinople-Belgrade par le capitaine

Weiss;

- Paris-Téhéran par Noguès;

- Paris- les Balkans et vol circumméditerranéen en avion de tourisme par Fronval et Couret accompagnés de l'ingénieur Hirschauer;

- circuit méditerranéen de Macheny, Corouge et

Flamenc;

- Paris-Omsk par Girier;

- Paris-Varsovie par le lieutenant Thoret à bord d'une avionnette consommant à peine plus qu'une petite voiture automobile.

C'est toujours sous l'autorité et l'impulsion de Laurent-Eynac qu'est créé le corps des ingénieurs de l'aéronautique. Pour assurer le futur recrutement de ces spécialistes, il initie des cours à la faculté des sciences, dans les écoles des Arts et Métiers et dans des écoles professionnelles. Simultanément, il développe les laboratoires du service technique à Issy-les-Moulineaux.

Laurent-Eynac quitte ses fonctions le 19 juillet 1926. Peu après son départ, les choses changent et les records passent à d'autres pays. Il n'y avait bien sûr aucun rapport de cause à effet, les autres pays s'étaient simplement éveillés. Cependant, naïvement, on attribua ces déboires au départ de Laurent-Eynac.

Un hommage indirect lui fut rendu par Pierre

Renaudel, rapporteur du budget de l'Air pour 1929 :

Nous nous étions habitués, au lendemain de la guerre, à nous considérer comme les maîtres en matière d'aviation. Les initiatives hardies, les entreprises audacieuses partaient de chez nous. Les plus belles performances appartenaient à nos appareils et à nos pilotes. Depuis quelques années, il n'en était plus tout à fait de même. Les records ne prouvent pas tout ; ils prouvent cependant quelque chose. Or, dès 1927, les records

#### L'ACTION EN FAVEUR DE L'AERONAUTIQUE (1921-1926)

#### Laurent-Eynac sur un nuage

Laurent-Eynac jouissait d'une très grande popularité car sous son secrétariat d'Etat de multiples expéditions et de nombreuses performances avaient eu un extraordinaire retentissement en mettant en valeur d'une façon

exceptionnellement brillante le matériel français.

Il avait chargé, crédits à l'appui, l'Aéro-club de France d'organiser les grandes épreuves destinées à doter l'aviation marchande française d'avions et d'hydravions rapides, robustes et puissants. En 1924 il est le promoteur des concours d'avions de tourisme. Ceux-ci cesseront dès 1926 faute de crédits.

Il avait stimulé l'effort des constructeurs par l'attribution de primes substantielles aux appareils qui ramèneraient en France les grands records internationaux. Il patronne ces grands voyages aérien qui rendent certains aviateurs aussi célèbres que les grands as de la guerre.

24 avril - 9 juin 1922 : raid Paris-Tokyo par le lieutenant Pelletier Doisy sur l'avion métallique Breguet 19 à moteur Lorraine 400 chevaux. Pelletier Doisy fut le premier à relier Paris à Bagdad en trois jours, Paris à Karachi en six jours, et Paris à Saigon en sept jours.

11 décembre 1924 : le record du monde de vitesse est porté à 448 km/h par le pilote Bonnet sur avion Bernard-Hubert à moteur Hispano 600 chevaux. Ce record

ne fut battu que huit ans plus tard.

3 février 1925 : record du monde de distance sans escale, Etampes-Villa Cisnéros, dans le Rio de Oro : 3 167 km en 24h30mn par Arrachart et Lemaître sur Breguet 19 à moteur Renault 480 CV. En 1926, ce record est battu successivement par le commandant Girier, par le capitaine Challe, et, en octobre, il est porté à 5 936 km (Paris-Djask) par Costes et Rignot sur Breguet 19 à moteur

passaient à d'autres pays : le record de vitesse passait à l'Italie, le record d'altitude à l'Amérique, le record de durée à l'Allemagne, le record de distance en circuit fermé à l'Allemagne, le record de distance en ligne droite sans escale à l'Amérique, le record de vitesse sur 1 000km avec 1 000kg de charge à la Suisse. L'Atlantique était franchi par un aviateur américain, Lindbergh; le mois suivant, l'exploit était renouvelé à deux reprises par Chamberlain-Levine et par le commandant Byrd et ses compagnons; en sens inverse le parcours était effectué plus récemment par un appareil allemand, le Bremen. Les prouesses accomplies par nos compatriotes Pelletier Doisy et Gonin sur le circuit méditerranéen, Challe et Rapin de France en Indochine, Costes et Le Brix par dessus l'Atlantique Sud, les deux Amériques, l'Asie et l'Europe ne parvenaient pas à effacer l'impression produite par le naufrage de l'Oiseau Blanc de Nungesser et Coli, par la disparition de l'hydravion de Guilbaud et d'Admunsen, par la fréquence avec laquelle repassait dans la Presse, la rubrique des accidents d'aviation.

Enfin, le développement de la navigation aérienne internationale, en facilitant sur les lignes et les aérodromes la comparaison entre nos appareils et ceux de l'étranger, amenait à constater que les nôtres n'étaient ni les plus rapides, ni les plus économiques, ni les plus puissants, ni

les plus confortables.

#### La réception de l'Aéro-club de France

Quand Laurent-Eynac quitte le sous-secrétariat d'Etat, de toute part se manifestent les protestations et les regrets. Dans un élan unanime de gratitude et de reconnaissance il reçoit une grande plaque de vermeil avec l'inscription: "L'Aéro-club de France<sup>20</sup> à Laurent-Eynac, sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique (1921-1926), en souvenir des services rendus à l'aéronautique française".

<sup>&</sup>lt;sup>20</sup>L'Aéro-club de France compte à cette époque 40 associations et 20 000 membres.

Pendant la même cérémonie il reçoit la grande plaquette "Science et Progrès" de la Ligue aéronautique de France<sup>21</sup> par son président, le lieutenant-colonel Renard et un bronze d'art des mains du député Couhé avec cette inscription : "L'Union des pilotes civils de France à Laurent-Eynac, en témoignage de la reconnaissance des pilotes".

Cette fête est suivie d'un banquet de plus de 300 invités regroupant le gratin de l'aéronautique française et étrangère, et chacun de prononcer des paroles dithyrambiques : Flandin, Louis Breguet, Sardier, Bathiat, Bellenger, de la Vaulx, Jacobs, respectivement présidents de l'Aéro-club de France, de la Chambre syndicale des industries aéronautiques, de l'Aéro-club d'Auvergne, des Vieilles Tiges, de la Chambre syndicale de l'hydraviation, de la Fédération aéronautique internationale, de l'Aéro-club

de Belgique.

Le "beau linge" militaire n'est pas en reste, on y entend des interventions élogieuses du général Niessel, inspecteur général de l'aéronautique militaire; de l'amiral Frochot, directeur de l'aéronautique maritime; du maréchal anglais Brancker, au nom de la commission internationale de la navigation aérienne; du général Piccio, directeur de l'aéronautique italienne; du colonel Smyth Pigott, attaché aérien à l'ambassade d'Angleterre, du capitaine Willy Coppens, attaché à l'aéronautique de l'ambassade de Belgique... C'est le maréchal Lyautey en personne qui clôt ce flot de louanges.

Maîtrisant mal son émotion, Laurent-Eynac se lève sous une unanime ovation et prononce à son tour un discours dans lequel il remercie les intervenants et soulève

les applaudissements par le style qui lui est propre :

Nous l'aimons notre aviation pour ses jours de tristesse comme pour ses heures de gloire; nous la chérissons dans la peine plus encore que dans la joie; nous l'acceptons telle qu'elle est avec ses ombres et ses clartés; nous en avons la fierté, et la foi nous anime en son immense avenir qui ne fait qu'entrouvrir ses ailes sur les

<sup>&</sup>lt;sup>21</sup>La ligue regroupe alors 40 000 membres.

horizons infinis ; tous ici n'avons-nous pas une même âme, une seule volonté : porter aux sommets l'éploiement de nos ailes.

Puis il termine par ses mots:

Avant hier, la Manche, hier la Méditerranée ont été survolées ; demain l'Atlantique sera traversé. Après-demain suivront les relations régulières. Chimère, diront les derniers incrédules. Faisons des moteurs puissants et donnons des ailes robustes à la chimère et qu'elle s'en aille porter nos espoir dans les cieux de la paix.

#### L'accueil de Charles Lindbergh

Le samedi 21 mai 1927 une émotion singulière se répand dans un Paris printanier. Les informations lumineuses et les agences de presse annoncent l'arrivée dans la capitale d'un jeune pilote américain de vingt-cinq ans, parti la veille à midi trente de New-York dans l'incrédulité de ses compatriotes. En France, personne n'ose croire au succès d'une telle aventure, après la disparition, le 8 mai, de *l'Oiseau Blanc*, ayant à son bord Coli et Nungesser qui tentaient la traversée de l'Atlantique dans le sens Est-Ouest.

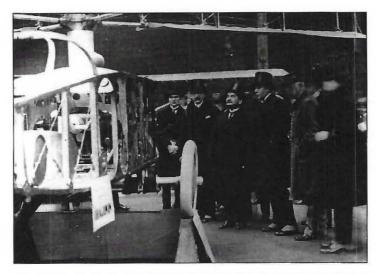
Après trente-trois heures de vol, au long de plus de 6 000 km, Charles Lindbergh pose son *Spirit of Saint Louis* sur le terrain du Bourget à 22h 20.

Lindbergh est porteur d'une lettre adressée à Laurent-Eynac depuis New-York par l'ingénieur américain Charles Laurence qui a étudié à Paris durant quatre ans.

L'ingénieur y présente ses respects à l'ancien soussecrétaire d'Etat à l'Aéronautique et exprime sa peine pour Nungesser et Coli qu'il espère encore vivants.

Remise en mains propres par Lindbergh à Laurent-Eynac dès son atterrissage, cette lettre, la première de l'aéropostale transatlantique Ouest-Est en vol direct, constitue un précieux souvenir du plus glorieux fait de l'aviation moderne.

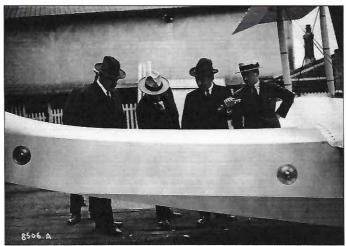
Si nous possédons la transcription de ce document, l'original, lui, a disparu.





En haut : visite au salon de l'aéronautique après la 1<sup>re</sup> guerre mondiale. A sa droite : Louis Blériot. (SHAA)
En bas, de gauche à droite : Latécoère, Laurent-Eynac, Segond, Clément Ader. (Ley)





En haut : visite aux usines FBA (French britannique aviation) à Argenteuil, le 11 août 1923. Cette firme mit au point le premier hydravion à coque. A gauche, avec le canotier : René Fonck. (SHAA) En bas : le même jour aux usines FBA. (Ley)





En haut : examen de la coque d'un hydravion. (Ley) En bas : descente de l'hydravion après un vol de démonstration. (Ley)





En haut : sur l'aéroport de Nice, de gauche à droite : Fonck, Blériot, Sadi-Lecointe, Laurent-Eynac. (SHAA)

En bas : Laurent-Eynac accueillant le lieutenant Smith, le 14 juillet 1924, lors du passage des américains qui exécutèrent un tour du monde aérien du 4 avril au 28 septembre 1924. Derrière, Louis de Goÿs. (SHAA)





En haut : dans son bureau, au Monastier-sur-Gazeille. (Col. part.) En bas : après un déjeuner, sous le charme d'une jeune fille déclamant. (Col. part.)

#### LA CREATION DU MINISTERE DE L'AIR

#### Genèse

Le 2 septembre 1928, à Toul, Maurice Bokanowski, ministre du Commerce, chargé de l'Industrie, des PTT et de l'Aéronautique, trouve la mort dans un accident d'avion, peu après le décollage, alors qu'il se rendait à Clermont-Ferrand pour y présider une cérémonie.

L'enquête révèle que le pilote, Gabriel Hanin, avait du s'y prendre à trois fois pour mettre le moteur en marche, celui-ci ayant des ratés. Il avait fait part aux officiels que le moteur était trop froid mais l'un d'entre-eux l'avait pressé de décoller : on ne fait pas attendre un ministre! Trois fois avant l'envol, l'avion retouche le sol. C'est en amorçant un virage à droite à une altitude d'environ 150 m qu'une baisse de régime entraîne la perte de vitesse et la chute. Tous les occupants périssent carbonisés.

Cet accident succède à beaucoup d'autres et à une longue série d'échecs, aussi prend-il un caractère symbolique. L'opinion publique y voit la preuve que l'aviation française traverse une grave crise et réclame des

remèdes immédiats.

Cette crise était connue des initiés. Entre 1924 et 1927, plusieurs rapports avaient jeté de véritables cris d'alarme. Raymond Poincaré lui-même, en 1924, à la tribune de la Chambre des députés disait : "S'il était possible de créer un ministère nouveau, le ministère de l'Air serait celui que je créerais le plus volontiers."

De fait, la crise de l'aéronautique date de sa naissance, elle tient à la nature même de l'aviation soumise intensément à la loi du progrès et condamnée à un bouleversement incessant. De 1910 à 1938, on assiste à

une quinzaine de combinaisons différentes :

1910 : création de l'inspection permanente de l'Aéronautique au ministère de la Guerre.

1913 : création de la  $12^{\rm e}$  direction au ministère de la Guerre.

1915 : création du sous-secrétariat d'Etat à l'Aéronautique.

1916 : rétablissement de la 12<sup>e</sup> direction.

1917: rétablissement du sous-secrétariat d'Etat.

1919 : rétablissement de la 12<sup>e</sup> direction.

1919 : création de l'organe de coordination, rattaché à la 12<sup>e</sup> direction.

1920 : rétablissement du sous-secrétariat d'Etat.

1925 : création du haut-commissariat à l'Aéronautique.

1926: rétablissement du sous-secrétariat d'Etat.

1926 : création de la direction générale de l'Aéronautique, rattachée au ministère du Commerce.

1928: création du ministère de l'Air.

1932 : création du ministère de la Défense nationale, englobant la Guerre, la Marine et l'Air.

1932 : rétablissement du ministère de l'Air.

1938 : rétablissement du ministère de la Défense nationale.

Si on ajoute les changements internes pendant la même période, près de 100 modifications ont été opérées.

Ce manque de stabilité dans une administration jeune et qui ne dispose pas de traditions séculaires est à la base de l'état d'incertitude et du manque de continuité qui caractérisent la politique de l'Air lorsqu'on l'observe dans son ensemble à travers un quart de siècle.

Quelques quotidiens avaient déjà entrepris une campagne pour l'unification des aéronautiques civiles<sup>22</sup> et militaires<sup>23</sup>, sous la même autorité. Dès le 7 mai 1919, Le Matin titrait : "A quand un ministère de l'Air ?" ; le 27 août 1920, la première page de L'Action Française comportait un article intitulé : "Pour un ministère de l'Air".

En 1926, la revue Les Ailes , mène une ardente campagne. Pendant deux ans, sous le pseudonyme d'André Morvan, celui qui était alors le capitaine André Langeron, tente de démontrer l'impérieuse nécessité d'unifier les

<sup>&</sup>lt;sup>22</sup>Coloniale, commerciale et postale.

<sup>&</sup>lt;sup>23</sup>Guerre et Marine.

différents services de l'aviation et lance la formule du *Ministère de l'Air intégral*. Il fallait effectivement que ce ministère fut total, c'est-à-dire qu'il englobât tout ce qui était disséminé entre plusieurs ministres.

Louis Couhé, président de l'Association des officiers de réserve de l'Aéronautique soutenait cette action. Le général Girod, héros de la guerre, appuyait la même thèse :

Le ministère de l'Air, c'est une économie de frais généraux. L'aviation ne sortira des tâtonnements et même du marasme que si elle est plus ou moins détachée du ministère de la Guerre par la voie d'un ministère de l'Air

De son côté la Chambre des députés avait désigné une commission d'enquête sur l'aéronautique, présidée par Pierre-Etienne Flandin, restée sans conclusion. Enfin, le Conseil national économique avait chargé Raoul Dautry de conduire une étude sur la question de l'aéronautique marchande sans résultats probants.

# L'action du Comité français de propagande aéronautique

Le Comité français de propagande aéronautique<sup>24</sup> allait jouer un rôle déterminant. Son comité de direction comprenait d'influentes personnalités :

Président : le maréchal Lyautey.

Vice-président : l'industriel André Michelin, fondateur de l'association. Il apporte un soutien financier non négligeable dans la croisade en faveur de l'aéronautique, en particulier par une prise de participation dans le journal Les Ailes, vecteur médiatique du comité.

Directeur : le général Boucabeille, ancien chef de cabinet du ministre de la Guerre, le maréchal Galliéni.

Aux Archives nationales, le fonds Lyautey recèle d'intéressants documents sur ce comité, en particulier une longue lettre dactylographiée d'une vingtaine de pages<sup>25</sup>,

<sup>&</sup>lt;sup>24</sup>Reconnu d'utilité publique le 23 novembre 1921.

<sup>&</sup>lt;sup>25</sup>Cote: 475 AP100-101

datée du 23 juillet 1927, de Boucabeille à Lyautey, qui réside alors à Thorey en Meurthe-et-Moselle.

Boucabeille n'y va pas par quatre chemins et étale le

peu d'estime qu'il voue à certains politiques :

Il faut admettre en fait, qu'un imbécile à la tête d'un ministère de l'Air ne fera qu'accroître la gabegie actuelle, alors qu'un idoine, dans toute la force du terme, pourra faire de l'excellente besogne, quel que soit le titre dont on pare ses fonctions.

Dans cette lettre, le général Boucabeille relate une discussion qu'il a eue quelques jours auparavant avec Flandin et Denain au cours de laquelle ils avaient longuement évoqué la démarche à entreprendre auprès des pouvoirs publics en vue de la création d'un ministère de l'Air.

Flandin affirme que Poincaré ne met pas en cause l'utilité de la nouvelle institution mais qu'il se refuse à imposer à Bokanowski, en charge de l'Aéronautique, une diminutio capitis que ce dernier assimilerait à un blâme.

Un an plus tard, le décès providentiel de

Bokanowski apaisera les états d'âme de Poincaré.

Concernant le titulaire de la fonction, Flandin en envisage trois : Girod, Laurent-Eynac ou lui-même, mais, avec une modestie qui ne le caractérise pourtant pas, il affirme qu'il n'y tient pas plus que ça et que son acceptation serait l'accomplissement d'un devoir dans les circonstances actuelles.

Toujours selon Flandin, Girod ne serait pas candidat car il lui faudrait abandonner sa place de questeur et les avantages matériels qui en découlent et auxquels Girod, sans fortune, ne renoncerait pas aisément. En outre, sa situation de président de la commission de l'Armée est de nature à lui assurer une influence et un rôle parlementaire plus stables que les situations ministérielles.

Finalement, par voie d'élimination, le candidat idoine serait Laurent-Eynac qui s'agite et se démène dans

les coulisses.

Boucabeille, quant à lui, considère qu'aucun des trois n'est apte à la fonction.

Le finassier Flandin traîne un lot de casseroles. Sa générosité en faveur des maisons d'aviation avait fait en son temps l'objet d'âpres débats à la Chambre. De plus, Flandin était toujours l'avocat conseil largement rétribué des Breguet, Blériot et autres. On pouvait alors s'interroger sur l'indépendance de l'avocat salarié par ces firmes et sur sa volonté de réagir énergiquement à l'emprise de ces constructeurs sur l'aéronautique française.

La probité de Laurent-Eynac est reconnue, il ne laisse prise à aucune critique de cette nature, mais toujours

selon Boucabeille:

Il est infiniment moins intelligent que Flandin; il est en outre, l'auteur responsable de la politique des raids, de cette politique tamtamesque qui a laissé au public français l'illusion que nous conservions en aéronautique une place hors de pair, alors qu'en réalité, il ne s'agissait que du triomphe momentané d'une demi-douzaine d'appareils et d'une demi-douzaine de pilotes : idées d'ensemble, programme général, organisation adéquate, aucun soupçon ne s'en trouve dans l'oeuvre des cinq années que Laurent-Eynac a passées à l'avenue Rapp.

Si la probité de l'homme est hors de conteste, celle de quelques uns de ses collaborateurs ne l'est pas ; par ailleurs, toute la haute bureaucratie responsable, pour une bonne part, du néant actuel a été introduite par lui dans l'administration de notre aéronautique. De sorte, que si Flandin, pour l'oeuvre à accomplir se trouve très gêné par ses compromissions avec le personnel extérieur, Laurent-Eynac, lui, l'est au moins autant par ses compromissions avec le personnel intérieur : et moins que Flandin encore, il n'est de caractère suffisamment accusé pour réagir jusqu'à

la limite voulue.

Le Comité français de propagande aéronautique n'était pas le seul à oeuvrer. Début 1928, deux résolutions avaient été présentées à la Chambre des députés en vue de la création de la commission de l'Aéronautique.

La première fut proposée par Laurent-Eynac<sup>26</sup>, la seconde par Boucheron et Etienne Riché, ancien commandant de l'escadrille 74. Adoptées à l'unanimité par la commission du règlement, la Chambre en fait une réalité le 29 juin, en nommant la nouvelle commission de 44 membres, chargée d'examiner toutes les questions concernant l'aéronautique civile, commerciale, militaire, maritime et coloniale.

Dans les milieux parlementaires et ceux de l'aviation, on évoquait de plus en plus souvent la création d'un ministère de l'Air qui permettrait d'appliquer les remèdes avec l'autorité nécessaire. Plusieurs noms circulaient : Bouilloux-Lafont, Dumesnil, Flandin, Laurent-Eynac, Le Troquer, Henry-Paté, Rollin, Tardieu.

Le 22 avril 1928, les élections législatives voient le retour du scrutin uninominal. Elles ne sont qu'une formalité pour Laurent-Eynac, de nouveau candidat dans la deuxième circonscription du Puy, élu dès le premier tour avec 9 001 voix sur 16 926 votants, battant largement ses deux adversaires, Cabanès et Paysal qui obtiennent respectivement 6 191 et 1 209 voix.

Toujours grandiloquent, sa profession de foi se terminait par ces mots :

La raison d'être de la République c'est l'évolution dans le progrès.

Ayons foi en elle ; barrons la route au fascisme et au communisme souvent coalisés.

Mes chers compatriotes, pour notre petite patrie, pour le progrès social, pour la paix, pour la souveraineté de la démocratie républicaine, pour l'oeuvre sacrée de la prospérité française, je vous fais appel. Au drapeau!

Vive la République!

<sup>&</sup>lt;sup>26</sup>Appuyé par le colonel Brocard, Chaulin-Servinière, de Fels, Flandin, Guilhaumon, Henry-Paté, Maginot, Moliné, Moncelle, Renaitour, Scapini.

#### La presse et la création du ministère

Marcellin Hodeir, actuellement conservateur de la photothèque du service historique de l'armée de l'Air (SHAA), a publié en 1988 un article extrêmement intéressant sur la création du ministère de l'Air à travers la presse parisienne de l'époque<sup>27</sup>. Pour cela il a systématiquement analysé 9 quotidiens sur l'année 1928 :

4 journaux de la presse de grande information : L'Echo de Paris, L'Intransigeant, Le Matin, Paris-Soir ;

3 journaux de droite : L'Action Française, Le Figaro, Le Temps ;

2 journaux de gauche : L'Humanité, Le Populaire.

L'accident d'avion de Bokanowski est le détonateur qui accélère les décisions. Deux sortes de réactions animent la presse :

La première est d'ordre médiatique, la mort du ministre fait la une des journaux. On loue les pilotes mais on dénonce la qualité des matériels.

La seconde, plus élaborée, analyse les causes

profondes de la crise et les solutions possibles.

Autour de la succession de Bokanowski, l'agitation est fébrile, les postulants s'agitent. Pierre-Etienne Flandin, qui, malgré ses dénégations de 1927, a l'ardent désir d'être le premier ministre de l'Air, ne perd pas son temps. Les cendres de Bokanowski sont encore tièdes, qu'il convoque un reporter d'un grand journal du matin dans la petite ville de l'Yonne où il villégiature, pour lui confier ses vues sur l'aéronautique en général. Cette attitude laisse Laurent-Eynac pantois.

Soumis à la pression de l'opinion publique et à la réalité politique, Poincaré doit maintenir l'équilibre dans son ministère d'union nationale sans favoriser un parti plutôt qu'un autre. Le 5 septembre, le conseil des ministres accepte le principe d'un ministère de l'Air. Plusieurs combinaisons sont envisagées, mais, dans ce jeu des

<sup>&</sup>lt;sup>27</sup>Marcellin Hodeir: La création du ministère de l'Air vue par la presse parisienne (septembre, octobre, novembre 1928). Revue Historique des Armées. 1988; n°4.

chaises musicales, la marge de manoeuvre est étroite.

Au ministère du Commerce, le défunt Bokanowski ne peut être remplacé que par une personnalité politique du même groupe : Henry Chéron, rapporteur général du budget fera l'affaire.

On annonce que Tardieu quitterait les Travaux publics où il serait remplacé par Le Troquer, pour prendre la direction du nouveau ministère. "Je ne veux pas d'une voie de garage" dit-il à ceux qui le pressentaient, car le député de Belfort pense son heure venue pour être président du Conseil.

Le Canard enchaîné du 12 septembre ironise :

Et dame, au ministère de l'Âir il y aura du travail pour plusieurs années. On n'aura pas le temps de faire de la politique!

Les paris vont bon train. Le Matin pronostique Tardieu, Le Populaire donne Dumesnil gagnant, mais le nom qui revient le plus souvent dans la presse d'opinion est celui de Laurent-Eynac.

Force est d'admettre que ce dernier est désigné par élimination des autres postulants. Dans l'esprit de Poincaré, Laurent-Eynac n'est qu'une roue de secours pour ce nouveau poste. Le président du Conseil a mal digéré la participation du député de la Haute-Loire dans les gouvernements du Cartel des Gauches, c'est-à-dire dans les cabinets Herriot, Painlevé et Briand, entre 1924 et 1926, où Laurent-Eynac a été sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique.

Après avoir évincé certains impétrants pour des raisons de dosage politique, après avoir écarté d'autres prétendants pour cause d'inimitié personnelle, et après avoir essuyé le refus de certains ministres déjà en place qui ne veulent pas lâcher leur poste, Raymond Poincaré, en accord avec la majorité des membres de son gouvernement, sort le joker Laurent-Eynac, lors du conseil des ministres du 14 septembre 1928. Ce dernier est prévenu par téléphone<sup>28</sup> à son domicile parisien.

L'atmosphère d'intrigues et de manoeuvres qui entoure la recomposition ministérielle est amplifiée par la

<sup>28</sup>SOL (férino) 44 64.

presse. Le 14 septembre, jour de la nomination de Laurent-Evnac, André Chaumière signait un article en première page du Figaro, intitulé: "Divertissements parlementaires."

L'essentiel est de trouver une combinaison aux députés, aux commissions, aux groupes, aux loges, aux journaux du cartel. Depuis quelques jours, des mots graves et barbares retentissent. On n'entend parler que de dosage et de gauche homogène. Ce ne sont pas là, comme un public ingénu pourrait le croire, des remèdes contre la crise de l'aéronautique, ce sont des recettes de couloirs pour conjurer les sorts des parlementaires...

La nomination de Laurent-Eynac a un double avantage : elle satisfait l'opinion publique et maintient l'équilibre politique du gouvernement car le nouveau ministre appartient à la Gauche radicale, groupe centriste, charnière par excellence, auquel Maurice Bokanowski avait

adhéré peu avant sa mort.

Laurent-Eynac a été un sous-secrétaire d'Etat heureux, sous lequel l'aviation française avait remporté des succès certains. Il est donc the right man in the right place.

On le rappelle avec des pouvoirs infiniment plus étendus. On pense qu'il sera le sauveur de l'aviation française. Tout ce qu'il demandera lui est accordé à l'avance. Il peut tout.

Un décret le nomme ministre de l'Air avec charge de faire adopter en conseil des ministres les décrets

d'attribution et de forger l'institution.

Le Président de la République française, Sur la proposition du président du conseil, ministre des finances,

Décrète:

Art. 1er. - M. Laurent Eynac, député, est nommé ministre de l'air et chargé, en cette qualité, des services de l'aéronautique. Art. 2. - Le président du conseil, ministre des finances, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 14 septembre 1928.

Ce décret, signé conjointement par Gaston Doumergue et Raymond Poincaré, paraît au Journal officiel

du 15 septembre.

À part quelques notes discordantes du journal Les Débats et quelques piques de L'Action Française, cette nomination est saluée dans la presse par un concerto de louanges, à droite comme à gauche:

LE FIGARO: Nul mieux que M. Laurent-Eynac n'était qualifié pour remplir ces fonctions, auxquelles pendant cinq années, il s'était consacré avec un rare bonheur. Sous sa direction, en effet, l'aviation française avait pris un magnifique essor et se trouva rapidement à son rang, c'est-à-dire le premier.

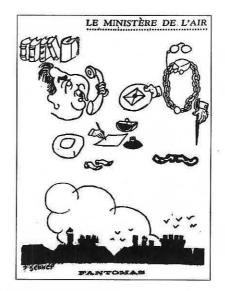
LE JOURNAL: Dans le monde de l'aviation, comme dans celui de la politique, l'on applaudira à l'ascension de ce jeune député, qui, l'un des premiers, a vu l'intérêt primordial qui s'attache à l'aéronautique et s'est voué avec passion à la développer et à la renforcer non seulement par la parole, mais par des actes.

LE TEMPS: Heureux choix. On peut dire que l'opinion publique était unanime à demander cette création. On sentait le besoin d'un chef ferme et clairvoyant assuré de la confiance totale du personnel navigant et de la nation. M. Laurent-Eynac est l'homme qu'il faut à la place qui lui convient.

Les autres articles sont de la même veine.



Caricature de Sennep dans L'Echo de Paris, 14 septembre 1928. (SHAA; DR)





Dessins de Sennep dans L'Echo de Paris.

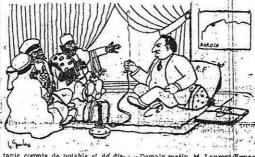
En haut, 15 septembre 1928 : allusion au manque de pouvoirs de Laurent-Eynac au début de sa prise de fonction. (SHAA; DR)
En bas, 26 septembre 1928 : allusion aux pouvoirs soustraits à la Guerre (Painlevé) et à la Marine (Leygues) pour être attribués à Laurent-Eynac. (SHAA; DR)

### LA CREATION DU MINISTÈRE DE L'AIR OBTIENT UN GROS SUCCES AU MAROC

Une délégation de Maures est reçue par M. Laurent-Eye

One neut qualifier d'unanime et mome de général le suchanime et mome de général le suchanime et mome de général le suchanime et mome de général et mouveau miliatre de l'Air.

Parmi les innomables itamolganges d'upprobalion qui ac capages d'upprobalions du Capages d'upprobalions d'uppro

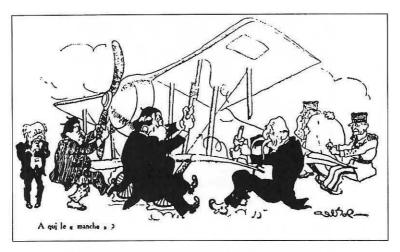


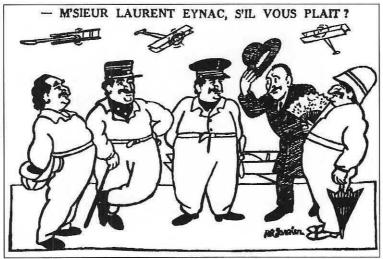
tanic compte de notable et dd dislingué. Ces nobles personnages soni
pour le moins cheiks, catte, aghas,
pashaghas i L'un d'eux a mêmo obtonu, jadis, les galons de premier
soldat au 4 régumont de tirallieurs
senégalais i
Assis par terre, à la mode arabe,
ils disent en termes hyperboliques
la reconnaissance que leurs compatriotes professent à l'égard de
notro pays.
N'est-ce pas à la France que ces

Demain matin, M. Laurent Tymee accompagners la délégation au Bourget, où aura lieu une intéressante démonstration de panes de motour, atterrissages involontaires, chutes en terrain accidenté, etc.

L'après-midi, visite à quéques-uns de nos grands constructeurs auxquels les délégués veulont exprimer la gratifude des tribus qui les envoient.

Le Canard enchaîné du 1er octobre 1928.





En haut, l'Humanité du 25 septembre 1928 : résistance de la Guerre et de la Marine à la constitution du ministère de l'Air. De g. à dr. : Poincaré, Laurent-Eynac, Painlevé, Leygues. (SHAA; DR)
En bas, Paris-Soir du 30 septembre 1928 : la victoire de Laurent-Eynac sur la Guerre, la Marine et les Colonies. (SHAA; DR)

#### LAURENT-EYNAC PREMIER MINISTRE DE L'AIR

Deux jours après sa nomination, le dimanche 16 septembre, Laurent-Eynac est reçu à Rambouillet par le président de la République, puis il s'entretient au ministère des Finances avec Poincaré.

L'aéronautique française était écartelée entre quatre ministères : la Guerre, la Marine et les Colonies, pour les attributions militaires, les Travaux publics ou le

Commerce<sup>29</sup> pour l'aviation civile.

Laurent-Eynac ne désirait qu'une chose : administrer les services dont il avait reçu la charge, ce qui revenait à concevoir un organisme rassemblant sous une direction unique tous les secteurs de l'aviation française éparpillés çà et là. Ce nouveau ministère auquel incombait la tâche de réorganisation et de coordination que le gouvernement avait décidé d'entreprendre ne pouvait se borner à un organisme de pure exécution comme l'avait été l'ancien sous-secrétariat.

Le ministère regroupait un millier de personnes. Il s'installa provisoirement dans l'ancien collège Lacordaire, rue Saint-Didier, l'aviation marchande resta avenue Rapp, non loin du pont de l'Alma, et les services techniques à Issy-les-Moulineaux.

Laurent-Eynac s'entoura de personnalités compétentes pour constituer l'état-major du nouveau ministère. Son directeur de cabinet fut Louis Couhé, et le chef de son secrétariat particulier, Félix Volle, Ponot d'origine, qu'il appelait familièrement *l'interprète du ministre*, et qui, dit-on, était marié à une femme qui ne laissait pas le fringant Victor indifférent.

<sup>&</sup>lt;sup>29</sup>Le sous-secrétariat aux Transports aériens dont le titulaire n'était ministre qu'en matière d'aéronautique marchande, dépendait tour à tour de ces deux ministères.

#### L'hostilité des militaires

Mesurant l'importance de sa mission, le nouveau ministre va se heurter à de nombreuses difficultés et tenter d'éviter les chausse-trapes des militaires.

Outre les nécessités de cohésion et d'unité, la création du ministère doit correspondre au souci trop longtemps méconnu par le haut-commandement, de développer en plus du registre auxiliaire de l'aviation d'observation ou de reconnaissance, l'emploi offensif de l'armée aérienne.

Laurent-Eynac s'emploiera à défendre la doctrine sur le rôle décisif du bombardement aérien devant le gouvernement, à la tribune du Parlement, au Conseil supérieur de la Défense nationale et contre les chefs d'étatmajor acharnés à contester ou à limiter les possibilités d'emploi de l'arme aérienne, à en nier l'efficacité et à les rejeter dans un avenir lointain.

Le conflit est rude au sein du gouvernement, il est répercuté au Parlement et dans la presse, tandis que les militaires s'agitent. En plein débats, le 20 septembre 1928, André Tardieu, ministre des Travaux publics, écrit à Poincaré:

Le ministère de l'Air n'a de sens que s'il est maître des crédits de matériel et de personnels. Faisons donc le ministère de l'Air réel et complet avec l'armée de l'air et l'aviation civile. Eynac en conçoit avec une grande clarté l'organisation et le fonctionnement. Il suffit pour les étatsmajors, car eux-seuls résistent, et non les exécutants, de venir à une meilleure vision de notre intérêt général. Il suffit pour le gouvernement de rester fidèle à sa décision car nous avons décidé.

Laurent-Eynac finit par l'emporter et imposer l'institution du ministère de l'Air intégral que réalise effectivement le décret du 2 octobre 1928, malgré la conjuration qui dresse Guerre et Marine contre le nouveau département militaire de l'armée de l'Air, constitué le 13 novembre 1928.

Le ministère est l'outil qui doit forger l'armée de

l'Air. L'organisation des forces aériennes valut à Laurent-Eynac de nombreuses polémiques et campagnes de presse.

Pendant quelques temps, "Il fut l'homme le plus

injurié de France".

Jusque là les aviateurs conservaient leur arme d'origine : ils étaient artilleurs ou chasseurs à pied... Laurent-Eynac déclencha inopinément la *Guerre des boutons* lorsqu'il décida de donner aux aviateurs une tenue qui s'apparentait à celle des marins : casquette et vareuse droite à cinq boutons en drap bleu marine, dit *bleu Louise*, l'aile du navigant remplaçant l'ancre marine. Cet uniforme, entraîna la fureur de la Marine, depuis les simples matelots jusqu'aux amiraux de la rue Royale, alors qu'il devait contribuer dans l'esprit de ses inventeurs, à renforcer l'esprit de corps.

Le nouveau ministre de l'Air étudia même les nouvelles appellations qu'il convenait de donner aux officiers de l'Air. Il fut envisagé d'appeler les généraux, des aviraux et le commandant en chef, le connétable de

l'Air. Ces titres restèrent à l'état de projet.

Parmi les réactions hostiles, on peut également citer l'aveuglement du général commandant l'école de Saint-Cyr qui obtint du ministère de la Guerre, en octobre 1928, la suppression d'une section aéronautique dont la création avait été décidée.

Dans son numéro du 1<sup>er</sup> novembre 1928, la docte Revue des Deux Mondes agressait le nouvel organisme et son titulaire à travers un article intitulé : *Un cas de folie collective*. Cette diatribe anonyme, avait pour auteur : "une personnalité hautement compétente pour tout ce qui touche à l'organisation de la Défense nationale". L'armée de l'Air y est présentée comme un nid de sédition et l'instrument rêvé du pronunciamento.

On vient de créer une armée de l'Air indépendante, soustraite aux traditions de discipline, de modération, de réserve politique des deux vieilles armées de terre et mer. On vient de donner l'indépendance à une armée de métier, à une armée de cadre où le goût du risque, de l'aventure, est général. Cette armée si facilement excitable apparaît comme

une victoire de la démocratie sur le militarisme. Cet ensemble de conditions ne fait-il pas de l'armée de l'air l'armée du coup d'Etat par excellence ?

Ce n'est pas le Gouvernement qui a choisi le Ministre, c'est le personnel mi-civil, mi-militaire qui s'agite

dans les coulisses de l'aéronautique.

La Marine continue de tirer à boulets rouges par l'intermédiaire du commandant Thomazi, habitué des salons de la rue Royale, qui publiait chez Payot la traduction d'un ouvrage anglais inspiré dit-on par l'Amirauté, *Une illusion : la conquête de l'Air*.

La puissance aérienne est une illusion et la suprématie de l'air un feu follet. Le développement de l'aviation militaire ne conduit qu'à gaspiller des hommes et de l'argent, mais il constitue en outre un grave danger car se fier à des armes aussi incertaines est un sûr moyen de se faire battre. C'est une arme indigne de confiance, inefficace, qui ne rapporte rien.

Les idées novatrices sont parfois lentes à pénétrer les esprits. Dix ans plus tard, le maréchal Pétain n'écrivait-

il pas en parlant des forces aériennes :

Leur action directe dans la bataille est aléatoire car les troupes engagées dans les combats sur terre sont disposées pour recevoir des coups et pour les rendre.

#### L'action du ministre

Le ministre des Affaires étrangères Aristide Briand, dont Laurent-Eynac avait été le collaborateur, lui dit :

Faites cette armée de l'Air dont vous avez le dessein, mais ne le criez pas sur les toits! Ne mettez pas sur mes bras une armée de plus à défendre dans les conférences internationales où nous sommes qualifiés de bellicistes.

Le 23 novembre 1928, tandis que Raymond Poincaré soutenait son ministre devant le Conseil économique et social, ce dernier, à l'Aéro-club de France traçait les lignes générales de son plan en trois points qu'il développera avec talent à la tribune du Parlement lors de la discussion du budget 1929 : l'organisation, le programme, les projets.

En ce qui concerne l'organisation, deux solutions

étaient possibles :

- celle de l'ancien sous-secrétariat dans laquelle on se perdait dans des conflits sans fin d'attributions et de querelles d'autorité. C'était la politique du *chacun pour soi* adoptée par les Etats-Unis. Le ministre qui portait en apparence la charge de l'ensemble des services techniques et industriels n'était pas le maître du jeu. Les utilisateurs gardaient inévitablement leur souveraineté sur l'établissement des programmes, le choix des matériels et l'emploi des crédits. Durant dix ans cette option avait fait la preuve de son inefficacité;

- l'option eynacienne, qui consistait dans le rassemblement d'éléments épars sous une autorité unique :

le ministère de l'Air.

Pour son programme, Laurent-Eynac est clair:

Fixation d'une doctrine commune, homogénéité des personnels, unification de l'enseignement et des écoles, des matériels et des ravitaillements, techniciens et utilisateurs étroitement associés, forte armature technique donnée à l'ensemble par l'augmentation des corps d'ingénieurs et d'agents; par l'institution des officiers mécaniciens, autant d'avantages et d'éléments de force que comporte la constitution de l'armée de l'Air...

Messieurs, le ministère de l'Air est donc établi sur trois bases essentielles. D'une part l'aviation nationale qui est faite de la coordination des aéronautiques militaires maritimes et coloniales ; d'autre part, l'aéronautique marchande réunissant les voies et communications, le service de la navigation aérienne, et toutes les attributions civiles et postales, enfin le fondement essentiel de l'ensemble, la direction fortement charpentée, faite pour l'action, des services techniques et industriels.

En ce qui concerne les projets, on les retrouve dans ses déclarations au Parlement dans l'exposé des motifs portant création et organisation de l'armée de l'Air. Les moyens aériens nécessaires à la conduite d'une guerre moderne sont considérables. Une telle puissance mal connue ou mal employée risque d'épuiser le pays en temps de paix sans garantie de sécurité pour le temps de guerre. Or les progrès réalisés ouvrent à l'aviation des horizons nouveaux. L'aviation sera apte à des expéditions de bombardement à longue portée qui seront menées avec une brutalité et une instantanéité dont les exemples du passé ne peuvent donner aucune idée.

Alors qu'on le traite d'utopiste, il rétorque : "L'utopie est vérité qui ne fait que se tromper de date."

Effectivement, ses prévisions sont trop en avance, les états-majors n'y croient pas. Soumis au Conseil supérieur de la Défense nationale (CSDN), ses projets se heurtent à l'opposition de Pétain et des chefs d'états-majors de l'armée et de la marine.

Afin que Laurent-Eynac obtienne une majorité au sein du CSDN, pour mener à bien ses projets, Poincaré doit par décret, en modifier la composition en y intégrant

tous les membres de son gouvernement.

L'imagination militaire, très fertile quand il s'agit de battre en brèche le pouvoir civil aboutit à une ruse tactique : le CSDN où domine l'élément politique ne sera que rarement réuni, l'état-major lui préférera dans la pratique, le Comité permanent, où l'on est entre soi.

Le ministère de la Guerre ayant toujours voulu garder par devers lui l'artillerie antiaérienne, l'unité de la défense aérienne ne sera jamais effectivement réalisée. Les conséquences de cette situation pèseront lourdement en

1940.

Pour les matériels nouveaux, la politique des prototypes porte ses fruits, en dépit de toutes les critiques. L'émulation des ingénieurs, la fièvre des bureaux d'études et des usines, font naître des appareils qui s'illustreront dans les innombrables compétitions et les grands raids, entre 1928 et 1932.

La position du nouveau ministre est claire et réfléchie :

Il nous paraît essentiel de rendre leur liberté à nos

bureaux d'études, de ne pas leur imposer je ne sais quelle orthodoxie officielle, de fixer simplement les règles essentielles sans les alourdir par des prescriptions

impératives qui viennent juguler la libre recherche.

La décentralisation géographique des usines est engagée par Caquot, directeur technique du ministère de l'Air. La construction aéronautique cesse d'être exclusivement parisienne. Les ateliers d'aviation sont créés dans les ports de l'Atlantique et de la Méditerranée ainsi que dans le Sud-Ouest et le Sud-Est de la France<sup>30</sup>.

Laurent-Eynac a également l'intention de dissoudre les consortiums d'intérêts superposés comme Farman et la Compagnie générale aéropostale qui exploitent leurs propres lignes aériennes avec des appareils construits dans leurs propres fabriques, c'est-à-dire séparer la fabrication

de l'entreprise de transports aériens.

Une autre mesure, héritage du passé, donne cours à la critique : la conclusion de contrats pour 30 ans avec les compagnies de navigation aérienne. Cette durée est exagérée aux yeux de Laurent-Eynac qui tente d'y mettre fin. Seul un visionnaire pouvait dire sans le moindre doute comment apparaîtrait l'aéronautique 30 ans plus tard.

La concurrence joua. Cinq constructeurs de moteurs rivalisaient alors qu'il ne restera que deux monopoles en

1939.

L'exportation des matériels d'aviation est florissante. Des missions françaises sont ici et là en service à travers le monde. Un grand nombre d'étudiants étrangers s'inscrit aux cours de l'Ecole nationale supérieure de l'Aéronautique qui vient de s'ouvrir sous l'égide du ministère de l'Air. Laurent-Eynac fonde des bourses pour attirer les élèves des grandes écoles dans cet établissement.

L'aviation militaire française est alors la plus importante d'Europe. Son maintien, alors que l'aviation militaire allemande est enserrée dans les clauses du traité de Versailles, inquiète les alliés. La presse anglo-saxonne se demande ce que la France entend faire d'une telle force dans une Europe désarmée.

<sup>&</sup>lt;sup>30</sup>Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux, Bourges, Toulouse, Marseille.

Alors que l'atmosphère de la conférence de Genève ne favorise guère un tel effort, Laurent-Eynac réussit la gageure de porter les crédits du ministère de l'Air à deux milliards en 1930 et à deux milliards et demi en 1931<sup>31</sup>.

A propos de l'établissement de ce dernier budget,

Laurent-Eynac écrit au président du Conseil :

Il faut se résigner à accepter la nécessité d'avoir chaque année des budgets de l'Air en augmentation. Les budgets croîtront forcément du seul fait des progrès techniques. Il faut mettre sur pied un projet de constitution des réserves de guerre, faute de quoi, l'armée de l'air ne sera plus qu'une façade crevée aux premières semaines des hostilités.

Les crédits seront très sensiblement réduits dans les budgets suivants alors qu'ils eussent dû être augmentés après l'arrivée d'Hitler au pouvoir, fin janvier 1933. Cet événement avait bouleversé les données de la situation générale en Europe.

Attachées à la paix, les démocraties occidentales seront trop lentes à s'émouvoir et à s'engager dans la course aux armements déclenchée par l'Allemagne. Les crédits de guerre ne se transforment en matériels de bataille

que trois ans après leur vote 32.

C'est dans une atmosphère hostile que Laurent-Eynac doit s'imposer. Dans cette oeuvre d'ensemble et de longue haleine, il faut souligner le rôle joué par le directeur général Caquot. Le délai de deux ans demandé par Laurent-Eynac fut insuffisant. Son optimisme avait trop escompté des capacités de la machine administrative, comme des possibilités de réalisations rapides de l'industrie française.

De 1928 à 1930, poursuivant l'oeuvre réalisée par le sous-secrétariat d'Etat, le ministre de l'Air consacre d'importants crédits à des travaux considérables dans l'équipement des routes aériennes, à l'établissement des communications radio-électriques, à la protection météorologique et la à construction d'appareils commerciaux. A la fin de 1930, l'apparition de nouveaux

<sup>&</sup>lt;sup>31</sup>Un franc de 1930 équivaut à 2,8 F de 1995. (Source : Quid 1997).

<sup>&</sup>lt;sup>32</sup>Note de Laurent-Eynac.

appareils performants permit l'expansion des réseaux de

l'aéronautique marchande.

La création du service de la Sécurité aérienne, l'institution de l'office national météorologique et l'ouverture de l'aéroport d'Orly, sont dues à Laurent-Eynac.

En 1930, le réseau aérien français est long de 33 000 km, il comprend vingt lignes exploitées par six compagnies réparties de la façon suivante :

- les lignes continentales reliant Paris aux capitales

européennes et le réseau intérieur;

- les lignes d'Orient vers la Syrie, et d'Extrême-

Orient en direction de l'Indochine;

- les lignes d'Afrique du Nord prolongées vers le Congo et Madagascar et les lignes vers l'Afrique occidentale française et, au-delà de Dakar, vers l'Amérique du Sud prolongées jusqu'à la côte du Pacifique. Ces lignes survolent neuf pays et unissent trois continents sur un parcours de 14 000 km.

Dans le même temps, Laurent-Eynac conclut tous les accords internationaux nécessaires avec les nations survolées en Europe, avec les pays riverains des itinéraires orientaux (Pologne, Tchécoslovaquie, Yougoslavie, Roumanie, Italie) et les puissances voisines de l'empire colonial français: Angleterre, Belgique, Portugal, Siam<sup>33</sup>.

Dès 1930, sous la responsabilité de Laurent-Eynac, le réseau aérien français a trouvé son aspect général, conforme aux positions géographiques de la métropole et de ses colonies. En 1933, ces lignes seront unifiées par Pierre Cot avec la création de la compagnie Air France.

En 1930, la France possède une véritable avance en Europe et une situation privilégiée. Les compagnies subventionnées groupent 125 pilotes, 400 avions et parcourent dix millions de kilomètres en Europe.

Cette année est un succès sans précédent qui enregistre la consécration de l'effort français. Lors du concours international de Bruxelles les appareils de chasse

<sup>&</sup>lt;sup>33</sup>Conventions signées avec l'Espagne en mars 1928, l'Italie en mars 1929, le Siam en avril 1929, la Belgique en mai 1930.

français se placent en tête devant tous les matériels étrangers concurrents.

Sur 98 records internationaux homologués par la Fédération aéronautique internationale, la France en détient 31<sup>34</sup> contre 30 à l'Allemagne, 20 aux Etats-Unis et 10 à l'Italie. Vingt-deux mois auparavant, sur 81 records établis la France n'en possédait que 12 contre 27 à l'Allemagne, 22 aux Etats-Unis, 6 à l'Italie et 6 à l'Angleterre.

## L'exploit du Point d'Interrogation

En ces années 1929-1930, le calendrier des raids et des grands voyages aériens est bien rempli, couronné par la traversée de l'Atlantique, du 1<sup>er</sup> au 3 septembre 1930, de Costes et Bellonte sur un Breguet XIX Super TR, baptisé *Le Point d'Interrogation*. Les deux aviateurs portent les ailes françaises au sommet de la gloire par leur raid Paris-New-York. Dieudonné Costes, chef des essais chez Breguet avait choisi Maurice Bellonte comme navigateur. Ils décollent du Bourget à 10h54 et atterrissent 37h18mn plus tard à l'aéroport de Curtiss Field à New-York au milieu d'une foule de 30 000 personnes après avoir parcouru les 5 153 km à la vitesse moyenne de 167 km/h.

En fait, Costes et Bellonte concouraient pour le prix Easterwood, du nom d'un homme d'affaires d'origine irlandaise. Une prime de 25 000 dollars devait être attribuée au premier équipage reliant Paris à Dallas, d'un seul vol.

Quelques jours avant leur départ de Paris, les deux hommes avaient réussi à faire modifier le règlement de l'épreuve au colonel Easterwood : l'arrivée à Dallas devait avoir lieu dans les quatre jours suivant le départ de Paris, avec une seule escale. Cet amendement sur mesure permit à Costes et Bellonte d'empocher le chèque dont le fac-similé en couleurs fut expédié en hommage par le colonel Easterwood à Laurent-Eynac.

<sup>&</sup>lt;sup>34</sup>Records de vitesse, de vitesse avec charge, d'altitude, d'altitude avec charge, de durée avec charge, de distance en ligne droite, de distance en circuit fermé ...

Après une tournée triomphale aux Etats-Unis, les deux hommes regagnent Le Havre avec leur appareil ancré sur la dunette arrière du paquebot *France*. Le 25 octobre, l'avion est remonté sur le terrain de Bléville et, d'un saut de puce, les deux héros nationaux regagnent Le Bourget sous la pluie, accueillis par une foule considérable et par le ministre de l'Air, Laurent-Eynac.

Le gouvernement et la ville de Paris fêtent le retour de Costes et Bellonte, ambassadeurs de l'expansion française, par des manifestations publiques d'un éclat inusité : réception à l'Elysée par le président Doumergue entouré de son gouvernement, réception à l'Hôtel de Ville et à l'Aéro-club de France, toujours en présence de

Laurent-Eynac.

Dans ses colonnes du 20 décembre, Le Monde

Illustré pousse des cocoricos:

Et un jour, le grand jour de notre aviation "Le Point d'Interrogation" s'envole du Bourget emportant les belles espérances de la France et les vertus de toute une race. Et quelques heures plus tard, cette machine française, dont l'âme et le cerveau sont deux Français, atteste aux yeux du monde entier étonné et ému, que les ailes françaises ont triomphé de l'océan, que la mort de Nungesser et Coli est vengée, et qu'avec Lingbergh sont faits chevaliers de l'azur deux preux de la lignée d'Ader.

Laurent-Eynac quitte ses fonctions de ministre de l'Air, le 13 décembre 1930, lorsque Théodore Steeg devient ministre du Conseil. Pendant deux ans il reste sans maroquin dans les ministères Laval, Tardieu et Herriot.





En haut, de gauche à droite : Costes, Laurent-Eynac, Bellonte. Le Bourget, 25 octobre 1930. (SHAA)

En bas : chèque de 25 000 dollars endossé par Costes et Bellonte.

MINISTÈRE DE L'AIR

LE MINISTRE

Mon cher aun.

Raminy aus auri : la campagne
dechamer contri la muncher

et la Munche de l'air a try

Completeure echene : aux

Parlement ex eux explicatory

devant la Common els finens

en aut fant pute.

Inclusion a most a with injohne

aunita : area au a grabbende

es eux fibels rentument

l'aurently une

l'aurently une

Lettre de Laurent-Eynac à Ulysse Rouchon, évoquant l'échec de la campagne entreprise contre lui au moment de la création du ministère de l'Air. (Col. part.)



Turin 1930. Derrière lui, avec un noeud papillon, Louis de Goÿs. (SHAA)

#### BILAN DE SON ACTION 1928-1930 : du rêve à la réalité

A la tête du nouveau ministère, Laurent-Eynac s'était fixé quatre objectifs :

- l'organisation du ministère de l'Air;

- la réorganisation technique et industrielle ;

- la création de l'armée de l'Air;

- la réorganisation de l'aviation commerciale.

## L'organisation du ministère de l'Air.

Laurent-Eynac entreprit deux organisations successives du ministère de l'Air. La première date du 18 janvier 1929, sa structure était la suivante :

- le cabinet du ministre avec trois bureaux :
  - courrier, archives et chiffre,

- renseignements,

- propagande, missions, décorations;

- le secrétariat général;

- la direction générale technique ;

- l'état-major de l'Aéronautique nationale avec deux directions :
  - personnel militaire,

- matériel;

- la direction de l'aéronautique marchande ;

- la direction du contrôle et du budget ;

- l'office national météorologique relevant directement du ministre.

Cette première organisation fut modifiée par un arrêté pris le 21 mai 1930 sur les principes suivants :

- donner aux questions militaires une part plus importante au sein du cabinet en créant un cabinet militaire en relation directe avec le ministère;
- séparer le commandement exercé par l'état-major des organes d'exécution assurés par les directions ;

- attribuer directement au ministre, l'inspection

générale des forces aériennes et l'inspection générale technique ainsi que l'office national météorologique.

Cette organisation fut à l'origine des réactions du ministère de la Marine et du personnel de l'aéronautique maritime qui considéraient l'aviation comme une spécialité de la marine et les aviateurs comme des marins avant tout.

Par la suite cette organisation sera modifiée plusieurs fois. La première, le 10 janvier 1931, trois semaines après le départ de Laurent-Eynac.

# La réorganisation technique et industrielle

Neuf mois après sa nomination, le 13 juin 1929, devant la commission sénatoriale de l'Air, Laurent-Eynac expose son programme d'organisation technique et industrielle en quatre points :

-- un effort scientifique indispensable pour

appuyer l'innovation technique;

- la mobilisation industrielle axée sur les matières premières, les machines outils et les moyens matériels;

- une vigoureuse politique d'encouragement en vue de la réalisation de nouveaux matériels : la politique des prototypes ;

- une politique de rationalisation avec deux objectifs essentiels :

objectifs essentiers:

- la décentralisation en province des

industries aéronautiques concentrées à Paris,

- la concentration des industries éparses de l'avionnerie. Laurent-Eynac voulait réduire la trentaine de grandes maisons d'aéronautique à 8 ou 10 firmes. Dès le 29 septembre 1928, il avait déjà indiqué la nécessité de réduire le nombre de constructeurs, dans une lettre adressée à la Chambre syndicale de l'Aéronautique.

Il s'était fixé deux à trois ans pour que cette

politique porte ses fruits.

Quand il devint ministre de l'Air, les matériels de l'aviation militaire étaient de type très anciens.

Pour l'observation: des Breguet 14 datant de la fin de la guerre et des Breguet 19 A2 inadaptés aux exigences du combat aérien et aux commodités de l'observation, ainsi que des Potez 25 A2 mis en service en 1926.

Pour la chasse : des Nieuport 29, des Spad 81, des Gourdon 32 mis en service fin 1927 et des Nieuport 62 mis

en service début 1928.

Pour le bombardement de jour : des Breguet 19 B2. Pour le bombardement de nuit : des Breguet 19BN2, des Farman 60 et 63, des Lioré-Olivier 20.

Il faut noter que les cellules des Farman 63 n'avaient pas été conçues pour recevoir les puissants moteurs Jupiter de 420 chevaux qui les équipaient. De graves accidents se produisaient régulièrement avec ces appareils, si bien que Laurent-Eynac prit la décision de les interdire de vol en octobre 1930, au moment où, sur 42 avions de ce type, trois seulement étaient en état de vol.

Sans tirer de conclusions trop générales de ces cas particuliers, ils montraient que les matériels de série n'étaient pas à l'abri des reproches et qu'un renouvellement

des méthodes techniques s'imposait.

# L'organisation générale des forces aériennes

Il suffit de suivre la chronologie des lois, décrets et arrêtés pour s'apercevoir que, dans ce domaine, peu de choses furent faites sous le ministère de Laurent-Eynac. Malgré les assurances d'autosatisfaction de ce dernier, les actes décisifs furent pris par ses successeurs, Pierre Cot et le général Denain.

1<sup>er</sup> avril 1933 : décret fixant les principes généraux d'emploi et d'organisation de l'armée de l'Air. C'est par ce décret qu'apparaissent les structures modernes de l'armée de l'Air avec un inspecteur général, vice-président du conseil supérieur de l'Air et un chef d'état-major général.

18 octobre 1933 : décrets portant réorganisation des fonctions de l'armée de l'Air et des établissements spéciaux

de cette dernière.

2 juillet 1934 : loi fixant l'organisation générale de l'armée de l'Air : l'emploi d'inspecteur général est supprimé, ses attributions sont exercées par le chef d'étatmajor général qui devient le "patron" de l'armée de l'Air.

9 avril 1935 : loi fixant le statut du personnel des

cadres actifs de l'armée de l'Air.

## La réorganisation de l'aviation commerciale

A la nomination de Laurent-Eynac comme premier ministre de l'Air l'aviation commerciale était en plein marasme caractérisé par :

- une crise de matériel ;

- l'imperfection des structures ;

- un manque d'organisation claire, saine et stable.

La crise de matériel fut partiellement résolue avec des constructeurs français si l'on excepte les commandes de trimoteurs F VII/3m passées à la firme germano-hollandaise Fokker.

Sous la responsabilité de Laurent-Eynac, un premier programme d'équipement du territoire pour les besoins de l'aéronautique commerciale et touristique fut établi en juin 1930<sup>35</sup>. Malgré les efforts réalisés ces mesures ne permirent pas de rattraper le temps perdu et laissèrent inachevé l'ensemble de l'infrastructure et de la superstructure de grands centres comme Paris, Orly, Marseille et Villacoublay.

Laurent-Eynac avait promis une charte de l'aviation commerciale et une loi destinée à régler le régime des conventions aériennes passées avec les compagnies subventionnées. Sans entrer dans le détail il faut noter qu'à la suite des observations présentées par la commission de l'Aéronautique de la Chambre des députés, le ministre ne fut pas en mesure de maintenir les projets qu'il avait proposés et que rien n'était réglé à son départ. En revanche,

<sup>&</sup>lt;sup>35</sup>Ce programme fut entrepris par le conseil supérieur des Transports aériens, présidé par Théodore Tissier, vice-président du Conseil d'Etat.

les demandes de crédits pour les sociétés subventionnées présentées par Laurent-Eynac doublèrent entre 1928 et 1930. "Cette course aux subventions doit finir", déclarait le rapporteur sur le budget de l'Air pour 1930.

#### Les résultats concrets de son action

Les discours sont pleins de bonnes intentions, les déclarations remplies de promesses, mais si nous établissons un bilan au départ du ministre, la réalité des faits contredit son bel enthousiasme.

Tous les appareils en service au début de 1928 le sont encore au début de 1931 quand Laurent-Eynac quitte les rênes du ministère. On n'introduisit que très peu de matériel neuf sous son autorité, pas plus qu'en 1931 et en 1932.

L'effort scientifique. Pour chacun des exercices 1929, 1930 et 1931, Laurent-Eynac demanda 9 millions pour la recherche et l'enseignement scientifique et technique en vue de la création :

- d'instituts de mécanique des fluides à l'université de Paris et en province ;

- d'une école de dessinateurs d'aviation et de mécaniciens de précision ;

- d'une chaire de mécanique animale dans ses rapports avec l'aviation, au Collège de France.

A titre de comparaison, pour les mêmes années, les Etats-Unis consacrèrent respectivement pour ces mêmes tâches, l'équivalent de 15, 32 et 182 millions de francs.

Fin 1932, Laurent-Eynac n'avait pas vaincu l'inertie des industriels en matière de décentralisation. Peu de constructeurs avaient délocalisé leurs usines<sup>36</sup>.

Les résultats étaient minces comparés au reste de l'industrie qui restait concentrée en Ile-de-France. En fait, en 1936, au moment de la nationalisation des usines

<sup>&</sup>lt;sup>36</sup>Latécoère, Latham, Potez, la Société aérienne bordelaise, la Société des ateliers et chantiers de la Loire, la Société générale aéronautique et la Société provençale de constructions aéronautiques.

aéronautiques, bien après le départ de Laurent-Eynac, un nombre très important de firmes d'aviation se trouvait

encore à Paris ou dans la région parisienne<sup>37</sup>.

Le 2 juillet 1931, quelques mois après le départ de Laurent-Eynac, et le bref intermède de Paul Painlevé à ce poste, J.-L. Dumesnil, ministre de l'Air, dépose devant la commission sénatoriale idoine. Il se trouve dans une situation extrêmement critique car les engagements de dépenses, pris sous le règne eynacien, ont totalement épuisé son budget, qu'il s'agisse du matériel ou de travaux immobiliers. Dumesnil n'a plus un sou de crédit.

Je l'ai dit aux constructeurs, je vous le dis à vous ; évidemment ce n'est pas une chose à crier sur la voie publique. Mais cela me conduira dans le courant de l'année, à demander au Parlement certains concours, analogues à ceux que M. le ministre de la Guerre demande, par exemple, aujourd'hui même au Sénat, pour les fortifications. Il faudra que, hors budget, on me donne les crédits nécessaires ; sans quoi je serais obligé de diminuer les effectifs. Je n'ai pas de crédits de paiement. Je ne peux, pour le matériel de série, que donner des commandes aux constructeurs, sur les crédits d'engagement, payables à partir du 1<sup>er</sup> avril 1932 ; je voudrais que vous vous rendiez compte de la difficulté de ma tâche.

Pour mieux enfoncer le clou, Renaudel, rapporteur du budget de l'Air pour l'exercice 1931-1932, rappelle que les règles de la comptabilité publique doivent être rigoureusement observées, ce qui n'a pas été le cas sous Laurent-Eynac. Des commandes ont été lancées sans que le contrôle des dépenses engagées ait pu s'exercer. Ces dépenses n'ont pu être régularisées que par le vote de

<sup>&</sup>lt;sup>37</sup>Blériot à Suresnes, Breguet à Courbevoie et Villacoublay, CAMS à Sartrouville, Caudron-Renault à Billancourt et Issy-les-Moulineaux, Farman à Boulogne-Billancourt, Les Mureaux aux Mureaux, Levasseur à Paris, Lioré-Nieuport à Issy, Lioré-Olivier à Argenteuil, Morane-Saulnier à Puteaux. Sans parler des usines de moteurs, Hispano-Suiza, Gnome, Salmson et Lorraine ainsi que les nombreuses entreprises de construction d'accessoires : appareillage de bord, compas, hélices, trains...

250 millions de crédits supplémentaires.

Le rapporteur insiste pour que de tels procédés irréguliers ne se reproduisent pas.

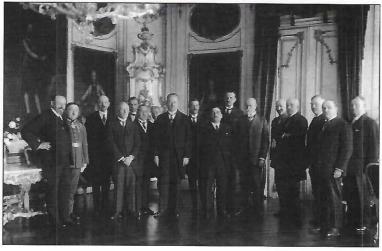
Laurent-Eynac fut-il l'homme providentiel de l'aviation? A-t-il été le sauveur de l'aéronautique?

Tout au long de son mandat il est indéniable qu'il voulut rendre crédible une politique d'ensemble aux yeux de l'opinion publique et des responsables financiers, mais l'équilibre fut difficile à maintenir, même pour un funambule expérimenté, car les problèmes politiques et financiers se mêleront continuellement. Pour autant l'impulsion était donnée.



Caricature d'après Georges Bastia, 1938.





En haut : à Varsovie avec le général Denain, chef de la mission

militaire française. (Ley) En bas : Prague, chez le président Masaryk. (Ley)

#### LA POLITIQUE DES PROTOTYPES 1929-1933

Dès qu'il fut en charge de l'aéronautique, Laurent-Eynac intervint auprès des industries navales et des compagnies de chemins de fer pour qu'elles élargissent leur champ d'activité et investissent dans la construction aéronautique. A la suite de ces démarches, les mesures financières prises par les Chantiers de Saint-Nazaire Penhoët et la Compagnie du Midi permirent respectivement aux ingénieurs Michel Wibault et Emile Dewoitine, de concrétiser leurs talents à travers la construction de nouveaux appareils civils et militaires.

Laurent-Eynac usa également de son influence afin que les banques financent la fusion entre le motoriste Lorraine-Dietrich et cinq constructeurs de cellules : Amiot, CAMS (Chantiers aéro-maritime de la Seine), Hanriot, Nieuport et SPCA (Société provençale de constructions aéronautiques). Simultanément, les investisseurs de cette opération spéculèrent en Bourse et entraînèrent la faillite, en partie frauduleuse, du groupe industriel ainsi constitué.

Les crédits étaient attribués et répartis selon un système d'influences personnelles entre les constructeurs, les politiques, les fonctionnaires et les militaires.

L'écheveau de ces réseaux d'influence est extrêmement subtil à démêler. Il demanderait une étude particulièrement difficile à mener en raison du caractère ténu et secret de ces relations.

Des liens d'affaires et d'amitiés souvent issues de la guerre, unissaient certains d'entre eux dans des relations informelles dont les résultats récompensaient souvent le prestige plutôt que la compétence. C'est ainsi qu'en 1929, sans résultats probants, la firme Farman rafla 70% des crédits concernant les gros porteurs.

Grâce à des brevets anglais achetés par le gouvernement français, la firme Breguet put construire des hydravions de fort tonnage pour les lignes méditerranéennes et asiatiques, ce qui lui permit de prendre

une avance considérable dans le domaine des gros porteurs

pour les vingt ans à venir.

Pendant la guerre de 1914-1918, des entreprises de moteurs d'avions comme Hispano-Suiza et Salmson, s'étaient largement développées, puis, à partir de 1920 elles s'étaient tournées vers l'automobile. Soutenues financièrement par l'Etat elles revinrent à leur vocation initiale et construisirent de nouveaux moteurs dans la plage des fortes puissances.

De 1920 à 1928, trois milliards de francs furent consacrés à la fabrication et à l'entretien des escadrilles militaires, coloniales et navales tandis que les sommes destinées à l'expérimentation et aux études préalables étaient dix fois moins importantes. Durant ces années les constructeurs français avaient produit peu de nouveautés, il

fallait rapidement innover.

Ên 1929, Laurent-Eynac change la répartition des crédits et en confie l'exécution à Albert Caquot, ingénieur des Ponts et Chaussées qu'il avait nommé directeur général des services techniques. Ce dernier initie la politique de progrès plus connue sous l'expression de politique des

prototypes.

En restant dans le cadre de la politique voulue par Poincaré, Laurent-Eynac s'attache à des préoccupations de prestige national. Avec l'aide de Caquot il utilise des techniques nouvelles apparues en 1929-1930, telles la construction métallique et la suralimentation des moteurs, et lance une série de bombardiers multimoteurs et de grands avions de transport comme le Dewoitine et le Breguet.

La fabrication en bois était une servitude qui imposait des moyens de garage et de protection incompatibles avec d'éventuelles opérations de campagne. D'autre part les bois utilisés n'étaient pas français ce qui constituait un handicap sérieux. La construction métallique donnait des conditions de durée et de rendement bien supérieures.

Les deux hommes avaient deux objectifs :

- promouvoir des ingénieurs de talent et des idées neuves qui ne pouvaient s'exprimer alors faute de moyens financiers;

- faire évoluer les techniques pour éviter de

construire trop d'appareils rapidement caducs.

Les cervelles bouillonnèrent d'autant plus que le nouveau système permettait de favoriser la réalisation de projets élaborés par des ingénieurs équipés d'une simple règle à calculs. L'attribution de paiements anticipés atteignait 80%, versés à l'inventeur avant que son projet ne fut mis à exécution. Les subsides coulaient à flots pour celui qui avait une idée originale. Il pouvait entreprendre sans attendre les études et la construction d'un avion de plusieurs millions germé dans son esprit et esquissé sur une table à dessins. En contrepartie l'Etat devenait propriétaire de l'invention et prenait la décision de le faire construire ou non.

Sous le seul ministère de Laurent-Eynac, d'octobre 1928 à décembre 1930, les dépenses engagées furent d'environ 300 millions de francs<sup>38</sup>. Pour se faire une idée, l'ordre de grandeur des prix des avions en 1929 était le suivant<sup>39</sup>:

Avion d'observation : 150 000 F Chasseur : 160 000 F Bombardier de nuit : 500 000 F

Trente-cinq firmes industrielles bénéficièrent de ces marchés eynaciens dont huit reçurent des commandes supérieures à 10 millions. Le favoritisme joua. A elle seule, la maison Farman reçut une vingtaine de millions pour onze avions, un hydravion et des moteurs. Latécoère reçut la commande de 27 hydravions sur 35 représentant 80% des subventions. Deux firmes étrangères furent également sollicitées et créditées : Rohrbach en Allemagne et Short-Bros en Angleterre.

Une certaine équivoque régnait dans les milieux aéronautiques. L'esprit de combine animait certains constructeurs et certains membres du ministère. Cette ambiguïté est confirmée par une lettre ouverte de Georges

<sup>&</sup>lt;sup>38</sup>Environ 900 millions de francs de 1998.

<sup>&</sup>lt;sup>39</sup>1 F de 1929 correspond environ à 3 F de 1998. (Source : Quid).

Houard, rédacteur en chef de la revue Les Ailes<sup>40</sup>, à Laurent-Eynac.

Il y a une ruée immorale vers l'Air, non pour lui apporter des appuis, des concours, des collaborations, mais pour tirer de son formidable budget de deux milliards, tout ce qu'une telle somme mise à la disposition d'un service d'Etat permet d'exempter sous forme de commandes, de subventions, de courtages, d'honneurs et autres avantages plus menus. L'Aéronautique ? Secondaire ! Le business d'abord!

Les constructions de prototypes sous le patronage de Laurent-Eynac se résument à :

- 115 avions (79 monomoteurs, 32 bi ou trimoteurs, 4 quadrimoteurs);

- 35 hydravions;

- 124 moteurs d'une dizaine de modèles.

Cette politique généreuse dura jusqu'au printemps 1933, bien après le départ de Laurent-Eynac. Pendant une période de 4 ans et demi les subventions versées permirent de commander 250 avions et hydravions de 180 types différents dont 53 militaires ainsi que 160 moteurs d'une quarantaine de modèles.

Orchestrées par certains constructeurs qui voyaient d'un mauvais oeil l'apparition soudaine de nombreux concurrents, de violentes critiques se développèrent.

Les railleries fusèrent sur des projets d'avions qui n'avaient aucune chance de s'envoler. On ne tarit pas de sarcasmes lorsque la voilure du *Bratu*, trimoteur commercial, s'écroula sous son propre poids au centre d'essais de Villacoublay.

Laurent-Eynac avait sous-estimé la réalité et les possibilités industrielles du pays lorsqu'il s'était accordé deux ans pour mener à bien ses projets. Ses prévisions furent largement dépassées ainsi qu'on s'en apercevra avec les délais d'entrée en service des avions prototypes du programme de 1928.

<sup>40</sup> Les Ailes, n° 451; 6 février 1930.

Le tableau ci-après montre clairement que cinq, six, sept et huit ans s'écoulèrent avant que les appareils prototypes de 1928 puissent entrer en service dans les formations.

Catégorie	Appareil	Mise en service
Appareils d'observation	Breguet 27	1933
Biplace A2	Potez 390	1933
Appareils de chasse C1	Morane 225	1933
Multiplaces de combat	Amiot 143	1935
Bombardiers de nuit	Bloch 200 Farman 221	1934 1936
Avions de reconnaissance.	Les Mureaux 113	1935

Malgré les échecs et les abus, la politique des prototypes eut des résultats probants et surtout elle révéla des constructeurs talentueux, tels Marcel Bloch, qui ne s'appelait pas encore Marcel Dassault, Emile Dewoitine et Michel Wibault.



Le Canard enchaîné du 30 octobre 1929. Laurent-Eynac est représenté en roi de coeur.

#### LE SCANDALE DE L'AEROPOSTALE

C'est sous le ministère de Laurent-Eynac, en raison d'une insuffisance de contrôle, que se nouèrent les

opérations illicites de l'Aéropostale.

Pierre-Georges Latécoère, fondateur en 1918, le jour de l'armistice, de la Compagnie des lignes Latécoère, connait des difficultés financières dès 1925. Pour 30 millions de francs il cède son entreprise à un financier français du Brésil, Marcel Bouilloux-Lafont, dont la famille est très liée avec la droite. Son frère, André, député, est l'ami de Pierre-Etienne Flandin.

Marcel Bouilloux-Lafont prend donc le contrôle de la société Latécoère avec l'accord du ministre Bokanowski. Il en modifie aussitôt l'intitulé, qui devient la Compagnie générale aéropostale (CGA) connue plus simplement sous

le nom de l'Aéropostale.

Dès 1924, afin d'étendre les réseaux de transports aériens français, le gouvernement subventionne largement la modernisation de leurs flottes et l'extension de leurs

lignes à travers le monde.

En 1929, toujours pour une question de prestige national et d'impérialisme, le ministère, sous la tutelle de Laurent-Eynac, décide que l'attribution des crédits sera fonction de la longueur des lignes plutôt que de la masse de fret transportée.

L'Aéropostale possède à l'époque un réseau extrêmement étendu sur la surface de la planète du fait de sa mission spécifique. Elle est pour cette raison la principale bénéficiaire de la manne distribuée par le ministère et rafle

la plus grande partie des subventions.

Le 13 mars 1931, Jacques-Louis Dumesnil, ministre de l'Air<sup>41</sup> successeur de Laurent-Eynac, répond

<sup>&</sup>lt;sup>41</sup>Dans le cabinet Laval(du 27-01-1931 au 20-02-1932). Il lance la fabrication de nouveaux appareils parallèlement avec la remise en état du matériel vieilli. Il crée le conseil supérieur de l'Air et donne une forte impulsion à l'aviation commerciale, en particulier dans l'organisation des lignes transcontinentales et transocéaniques.

aux questions de la commission sénatoriale de l'Air. De son audition il apparaît que dès 1930, la compagnie Aéropostale était entrée en négociations avec Laurent-Eynac pour être autorisée à émettre une nouvelle tranche d'emprunt. Cette autorisation fut donnée pour une somme de 45 millions de francs, le 2 août 1930, alors que le ministre connaissait depuis un mois le rapport de l'inspecteur des Finances Richard qui révélait la certitude de l'irrégularité du système.

Laurent-Eynac avait été très léger en accordant des subventions de cette importance et en autorisant des tranches d'emprunt sans en avoir les moyens de contrôle.

Devant la même commission, le 2 juillet 1931, J.-L. Dumesnil affirme qu'en arrivant au ministère de l'Air, il trouva une convention signée entre la France et la Belgique destinée à réglementer les participations des deux

pays pour l'exploitation d'une ligne transafricaine.

Laurent-Eynac avait établi, malgré une opposition très vive de la Chambre des députés et les objections du ministre du budget, un accord préalable avec un groupe, aux termes duquel, la création de la SADAM, société transafricaine était envisagée sous la forme suivante : un tiers à l'Etat et deux tiers à un ensemble composé pour moitié du groupe Lazarre Weiller et pour l'autre de la société Aéropostale.

Cela signifiait que désormais, 33% du capital se trouvaient entre les mains de la masse des créanciers de

cette dernière compagnie.

Avec la chute du cabinet Tardieu, Bouilloux-Lafont, propriétaire de l'Aéropostale, perd son allié Laurent-Eynac. Marcel Bouilloux-Lafont est accusé d'avoir détourné les subventions du gouvernement français pour ses entreprises sud-américaines. Il s'en suivra un procès devant la cour d'assises de la Seine, au cours duquel le financier est condamné à un an de prison avec sursis, ce qui permet au Canard enchaîné d'écrire:

Bouilloux-Lafont était à 30 ans le maître de l'Aéropostale, que connaissait-il à l'aviation ? S'il savait voler c'était l'argent de ses actionnaires.

L'Aigle du Monastier n'est pas inquiété, mais il laisse quelques plumes dans cette affaire qui reste une des causes du non renouvellement de son mandat de ministre de l'Air.

Il est indéniable qu'un certain trafic d'influence existait au sein du ministère de l'Air, pendant et bien après le règne de Laurent-Eynac. Pour obtenir des commandes, les constructeurs faisaient jouer toutes leurs relations. Presque tous étaient liés à des politiciens ou des

parlementaires.

Le cas de Flandin est significatif. Il effectue son service militaire dans l'aviation en 1912, et devient député de l'Yonne en 1914. Avocat d'affaires dans un important cabinet il se spécialise dans les questions aéronautiques et a pour clients, Latécoère, Blériot et Breguet. Sa fille épousera un fils Pujo. Il anime dans l'aviation, un puissant réseau d'influence regroupant des journaux, des parlementaires et des militaires d'état-major. Il accède au poste de sous-secrétaire d'Etat chargé de l'Aéronautique en 1920. Immergé des pieds à la tête dans le milieu aéronautique, aussi bien par sa famille, que par sa profession ou sa vie politique, il était inévitable que ses relations entraînent des interférences dans ces trois domaines. Elles lui vaudront quelques démêlés et quelques violentes interpellations à la Chambre.

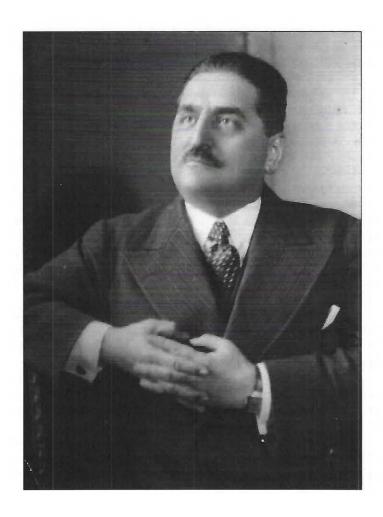
Poincaré, avocat, était en relation étroite avec des constructeurs d'origine champenoise et lorraine, Painlevé fut ami avec Farman, Pierre Cot et Guy La Chambre étaient également liés avec Marcel Bloch et Henry Potez.

Laurent-Eynac n'échappe pas à la règle. Il avait de nombreuses relations amicales dans le milieu aéronautique aussi bien parmi les pilotes que les constructeurs, ainsi que

les financiers et les journalistes spécialisés.

Sans fournir de preuves matérielles on ne peut affirmer la collusion ou la corruption à droite comme à gauche. Tout au plus peut-on rappeler quelques rumeurs journalistiques concernant l'atmosphère de combines qui régnait dans les couloirs ministériels de l'Aéronautique.

En 1975, Pierre Cot était toujours persuadé qu'entre les années 1928 et 1933, des fonctionnaires et des politiques touchaient des enveloppes de la part de certains constructeurs. Prudent sur ses accusations, il ne cite aucun nom.



#### LAURENT-EYNAC PLUSIEURS FOIS MINISTRE

L'année 1932 marque l'échec à Genève de la Conférence générale de désarmement. Avec elle meurent toutes les tentatives de limitation des forces aériennes et de suppression de l'aviation de bombardement. Sur le banc de la délégation française, Laurent-Eynac assiste impuissant aux débats.

Le 1<sup>er</sup> mai, il est réélu dès le premier tour des élections législatives dans la deuxième circonscription du Puy, avec 9 318 voix sur 16 133 votants, tandis que ses adversaires Cabanès et Julien recueillent respectivement 4 631 et 1 319 suffrages.

Entre décembre 1932 et le 24 janvier 1936, avec une interruption dans les cabinets Doumergue et Flandin, il est successivement ministre des Postes, ministre du Commerce et ministre des Travaux publics.

Ses fonctions gouvernementales l'écartent quelque peu des débats sur l'aviation mais jamais il n'oublie sa petite patrie.

En 1934, à Malataverne, est inaugurée la maison des aveugles en présence de 250 non-voyants et de nombreuses personnalités. Accrochée au mur de soutènement de la terrasse, une banderole porte ces mots :

"Aux hommes du jour, ceux de la nuit souhaitent la bienvenue".

Patiemment les invités attendent le ministre des Postes car son automobile est tombée en panne. Après la visite des lieux il s'attarde devant l'exposition qui se déroule dans le réfectoire avant de découvrir la plaque commémorant cette construction et l'inauguration de la Maison des Yeux Clos. Dans un discours émouvant il tire la leçon que donne aux voyants le monde des aveugles et promet à ces derniers l'appui du gouvernement.

Il laisse son empreinte dans les différents ministères qu'il dirige. Aux PTT il organise la radiodiffusion et fait voter par le Parlement les redevances qui donnent un budget à la radio. Au Commerce, il dépose un projet de réorganisation des services de l'économie nationale qui sera repris des années plus tard, il règle les difficultés francobritanniques, dénonce l'accord commercial avec l'Allemagne et en signe d'autres, en particulier avec la Russie et le Portugal.

Le 15 mars 1935, depuis son banc de député, il intervient dans la discussion et dépose un ordre du jour favorable au rétablissement de la loi de deux ans sur le service militaire qui est adopté par 354 voix contre 210.

## A la tête de la commission de l'Aéronautique

Le 1<sup>er</sup> avril de la même année il monte à la tribune de la Chambre des députés en qualité de président de la commission de l'Aéronautique, dans le vote du statut organique de l'armée de l'Air. Son talent d'orateur est salué par de vifs applaudissements et approuvé par des : *Très bien ! Très bien !* Au passage il égratigne ses successeurs au ministère de l'Air et les autorités militaires qui autrefois se liguèrent contre lui. En parlant de lui-même il dit :

Le ministre de l'Air avait eu, dès sa nomination le souci d'établir ces projets constitutifs de l'armée nouvelle : il les avait déposés dès 1929 (sept ans auparavant). S'ils n'ont pas abouti plus tôt, c'est que la création du ministère de l'Air était, en quelque sorte, en avance sur les événements ou, si l'on veut, les esprits n'y étaient pas suffisamment préparés.

Fidèle à sa doctrine, il utilise en les actualisant, les arguments qu'il avait développés une vingtaine d'années auparavant. Il termine son exposé en demandant l'unanimité de la Chambre sous les applaudissements répétés jaillis de nombreux bancs. Dans une envolée il conclut:

Il s'agit du salut du pays, de la protection du sol national et aussi de la sauvegarde de tout le patrimoine français, de nos richesses intellectuelles, de notre culture, de notre pensée, de notre idéal de paix. Durant la même période, de 1933 à 1935, le calendrier allemand enregistre la création de la Luftwaffe<sup>42</sup>, la constitution du ministère de l'Air, le rétablissement du service militaire obligatoire. Les dépenses aériennes allemandes sont trois fois plus importantes qu'en France. L'annonce officielle du réarmement allemand a lieu le 9 mai 1935.

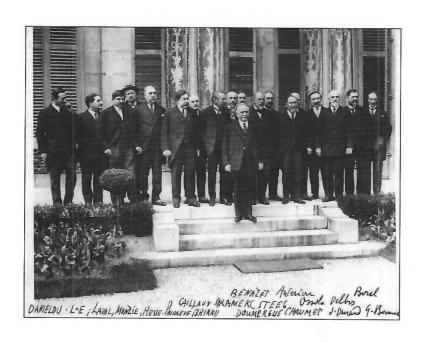
Goering multiplie alors les déclarations :

Nous tomberons du ciel comme la foudre, nous ferons un peuple d'aviateurs, nous noircirons le ciel d'avions, nous forgerons avec notre armée de l'Air un instrument capable de cogner.



Laurent-Eynac à Genève en 1933.

<sup>&</sup>lt;sup>42</sup> Créée le 1er mars 1935.



Ministère Briand.

### LE SENATEUR, VISIONNAIRE DE L'AERONAUTIQUE DE GUERRE

Lâchant son siège de député, Laurent-Eynac devient sénateur de la Haute-Loire le 15 septembre 1935, avec l'étiquette radical-socialiste.

Au palais du Luxembourg, il est délégué aux trois commissions de la Défense nationale : Guerre, Air, Marine.

Les annales du Sénat mentionnent son activité :

- le 10 mars 1936, il dépose un rapport au nom de la commission de l'Air sur le statut des personnels navigants de l'aéronautique civile qui est adopté dix jours plus tard;

- le 4 août, il défend à la tribune, un projet de loi sur les grands travaux d'intérêt national qui est également

adopté;

- quatre jours après, il intervient dans le débat sur la nationalisation des industries aéronautiques. Pour leur permettre de se préparer à passer rapidement des cadences de paix à celles de la guerre, il exige des crédits et suggère une organisation en trois temps : décentralisation, dispersion et augmentation de la capacité de production des usines, là où il avait échoué quand il était aux commandes.

La vitesse à laquelle se réalise le programme de l'aviation allemande exige la rapidité des décisions : "Vous ne pouvez le faire que par la nationalisation parce que vous pourrez consacrer une partie importante de nos crédits à de

telles besognes, si urgentes."(Applaudissements).

Le 12 août 1936, il intervient encore comme rapporteur des conclusions de la commission de l'Air en soulignant une fois de plus le caractère impérieux du nouveau programme et les sacrifices indispensables à sa réalisation. Adopté, ce projet devient, huit jours plus tard, la loi sur le renouvellement de la flotte aérienne.

La guerre d'Espagne vient à point pour les Allemands qui peuvent ainsi expérimenter leurs nouveaux

avions et leurs canons antiaériens.

Tandis qu'en Espagne les Allemands préparaientt

leur aviation à l'intervention massive dans la bataille, dans d'autres pays comme le nôtre, l'opinion prévalait que la puissance des feux terrestres interdirait désormais à l'aviation cette intervention massive dans le cadre, pourtant très étendu, de la bataille terrestre.<sup>43</sup>

En France on qualifie de *bluff* cet effort des puissances totalitaires. Les enseignements de la guerre

d'Espagne restent lettre morte.

Les yeux ne se dessillent pas davantage lors du meeting international de Zurich, en juillet 1937, où dans les épreuves de valeur militaire, les cinq premières places reviennent aux performances supérieures des avions allemands.

En France, l'armée de l'Air continue à n'être considérée que comme une force d'appoint. On lui accorde une place parcimonieuse dans les préparatifs de la mobilisation industrielle en limitant son emploi et en mesurant ses crédits.

Au sein même de l'arme on hésite et on tergiverse sur les pourcentages d'effectifs à donner au bombardement, à la chasse et à l'observation. Cette incertitude persistante sur les prévisions d'emploi a de graves conséquences sur la formation des personnels et les instructions tactiques ainsi que sur le choix des matériels et l'orientation technique, les bureaux d'études et de la construction. "Elles sont cause de notre retard à passer des moteurs de moyenne puissance où nous avons réussi, aux moteurs de mille chevaux qui vont constituer dans la bataille une évidente supériorité à l'ennemi."

Laurent-Eynac qui préconise dans les opérations à venir la combinaison essentielle de l'infanterie, des chars et de l'aviation est ulcéré par les propos du général Chauvineau, professeur à l'Ecole de Guerre, qui enseigne avec une belle certitude :

Qu'un duel aérien franco-germanique serait normalement à l'avantage des Français. Cependant les

<sup>43</sup> L'Air, 1938.

<sup>&</sup>lt;sup>44</sup> Note manuscrite de Laurent-Eynac. Archives municipales du Monastier.

habitués du Café du Commerce lorsqu'ils auront besoin de 10 000 avions pour avoir raison de leur ennemi du moment, continueront sans s'émouvoir à les faire sortir de leur cerveau. Finalement, le foisonnement de matériel de guerre tendrait non seulement à trouer le plafond économique du pays mais aussi à sacrifier une instruction militaire plus complexe et nécessaire que jamais. Quant aux chars, un engin obligé de marcher sans arrêt tel le Juif errant jusqu'à ce qu'il soit au bout de son essence ne saurait être redoutable. Il produira tout juste l'effet d'une charge de cavalerie d'autrefois. 45

Le 7 septembre 1936, le plan II est décidé avec le programme d'ensemble de la Défense nationale adopté par

le gouvernement<sup>46</sup>.

Pendant ce temps, l'Allemagne réalise son programme de 2 000 avions de combat et passe au programme de 3 000 appareils. Son industrie fonctionne à plein : 50 000 ouvriers et 50 usines.

La Russie a poursuivi un très gros effort de renforcement de sa puissance aérienne et d'accroissement de ses possibilités industrielles. Elle en est au programme de 3 500 avions et occupe 40 000 ouvriers à cette tâche.

En Italie, la vision du général Douhet, reprise par le maréchal Balbo, est poursuivie par Mussolini. Cette conception consiste à affirmer que "le centre de puissance militaire des Etats tend irrésistiblement à se déplacer vers l'aéronautique."

L'Italie donne un élan neuf à son activité aéronautique et se glorifie d'élaborer une tactique basée sur *l'Escadre de l'Air*, force groupant plusieurs centaines d'appareils répondant à la formule : "1 000 kilogrammes de bombes, à 2 000 kilomètres, à 400 à l'heure."

L'Angleterre a senti sa propre sécurité menacée par la nouvelle flotte aérienne allemande et décide de hisser la sienne au même niveau. Elle porte son plan à 1 750

<sup>&</sup>lt;sup>45</sup>Général Chauvineau : *Une invasion est-elle possible ?* Préface du maréchal Pétain. Berger-Levrault, Paris 1939.

<sup>&</sup>lt;sup>46</sup>Le plan I de 1934 comprenait 1 000 avions. Le plan II prévoit 1 550 avions en ligne et 1 300 en volant de fonctionnement.

appareils, sans parler de ses escadrilles d'outre-mer et de son aviation embarquée. L'industrie aéronautique est totalement réorganisée. La main-d'oeuvre passe de 30 000 à 90 000 employés, la semaine de travail est de 48 heures, dépassant même 50 heures dans certaines usines.

Laurent-Eynac intervient dans le débat sur le budget, le 29 décembre 1936. Ses observations tendent à hâter la mise en route de ce nouveau programme. La réalité du péril aérien se précise chaque jour davantage. Il demande au ministre d'augmenter la cadence d'exécution du programme afin que la France soit à la hauteur des grandes nations européennes. "Le potentiel aérien d'un pays est fait de ses possibilités de fabrication ; il y a solidarité entre la bataille à l'avant et les éléments qui, à l'arrière, doivent l'alimenter."

## Sénateur et journaliste : l'infatigable militant.

En 1937, Laurent-Eynac est chargé par le ministre Commerce de toute la partie aéronautique de l'Exposition internationale des "Arts et Techniques dans la vie moderne", à Paris.

La même année, la revue L'Air engage sous sa signature, une campagne d'éditoriaux qui a un large retentissement dans les revues de presse.

Encore et toujours militant de l'aéronautique, il reprend tout au long de ses articles les théories sur lesquelles il a fondé toute son action politique lors de son passage au ministère de l'Air :

- indépendance de la puissance aérienne française ; - commandement unique pour l'armée de l'Air;
- système de défense fondé sur une artillerie antiaérienne;
  - mise sur pied d'une aviation légère et rapide;
  - rôle prééminent de l'aviation de bombardement.

Le journaliste ne ménage pas sa peine et justifie ses choix politiques en matière d'aviation par une série d'articles dans L'Air:

20 janvier : Les forces aériennes en Europe et la politique française de l'aviation.

1<sup>er</sup> février : 1937 et le programme des 1 500 avions.

20 mars : Le débat sur la défense aérienne.

20 avril : Le ministère de l'Air et l'unité de la Défense nationale.

1<sup>er</sup> mai : L'évolution technique et la nationalisation des industries aéronautiques.

1<sup>er</sup> septembre : Le problème militaire français et l'armée de l'Air. A propos de la parution du livre de Paul Reynaud sur les divisions cuirassées.

1er octobre : Les manoeuvres aériennes.

20 octobre : L'aviation arme maîtresse de la guerre moderne.

1<sup>er</sup> novembre : L'Air et la Défense nationale.

1<sup>cr</sup> décembre : La défense aérienne.

20 décembre : Le problème du matériel : Politique

de prototypes ou politique de séries ?

A ces articles il faut en ajouter d'autres parus dans Le Petit Parisien, Les Ailes et France et Nation.

## Les cris d'alarme de Laurent-Eynac

Deux expériences militaires récentes, la guerre de Chine et la guerre d'Espagne, permettaient de se faire une idée claire de ce que serait la guerre aérienne de demain. D'un côté on avait l'exemple des bombardements japonais sur les agglomérations et les centres nerveux chinois, de l'autre, l'action de l'aviation sur les troupes adverses par un mitraillage, en vol rasant, des colonnes qu'elle harcèle et disloque.

Les 22, 23 et 24 février 1938, lors du comité secret au Sénat, Laurent-Eynac est le rapporteur des commissions de la Défense nationale, des Finances et des Affaires étrangères. Il établit sans ménagement le bilan de la situation et on l'accusera de tirer trop fortement la sonnette d'alarme. "Écoutons" ses propos sur le réarmement allemand :

L'armée de l'Air allemande créée le 1<sup>er</sup> mars 1935 a trois ans d'existence. Elle achève d'organiser, pour la flotte aérienne de première ligne, son programme de 3 000 avions. Elle passera à 4 000 avant la fin de 1938, à 5 000 en 1939.

Le potentiel industriel est considérable, disposant d'admirables usines de construction et de montage qui groupent 80 000 ouvriers travaillant 48 heures par semaine.

A la date du 1<sup>er</sup> janvier 1938, l'aviation allemande dispose déjà de 1 000 appareils de chasse et de bombardement dépassant la vitesse de 400 km/h. A la même date, la France ne dispose d'aucun matériel réalisant cette vitesse.

La production mensuelle allemande en avions dépassant 400 km/h est de 300 au moins. La production française en matériel comparable commencera au printemps. Elle serait selon les meilleures prévisions de 300 appareils pour 1938. La production mensuelle de l'Allemagne, dans ce domaine aura égalé la production annuelle de la France. A la fin de l'année il faudra compter, si le rythme des fabrications ne se modifie pas :

Allemagne: Trois à quatre mille avions dépassant

400 km/h.

France: Trois cents.

La proportion est de plus de 10 à 1. En cas de guerre la production allemande montant en flèche accentuera encore le déséquilibre.

Si l'on prend un autre élément de comparaison, la défense aérienne au sol, l'avantage est acquis à l'Allemagne

dans des proportions analogues.

Le ciel allemand est défendu par un barrage efficace aux différentes altitudes. Le ciel français est faiblement défendu aux altitudes moyennes; il est pratiquement libre aux basses et hautes altitudes. Face à la nouvelle donne aérienne en Europe, Laurent-Eynac assène à son auditoire les déficiences capitales de la France : celle du nombre, celle de la qualité et celle de la capacité industrielle. Il pose comme dogme, la parité avec la puissance aérienne la plus forte du continent, c'est-à-dire celle de l'Allemagne. Après avoir démontré la réalité du péril aérien, il s'exprime ainsi :

C'est à ceux qui pensent que l'aviation ne sera pas décisive qu'il incombe d'en faire la preuve. Si cette preuve n'est pas faite, la prudence commande de prendre des garanties pour que l'action de l'aviation ennemie ne puisse

pas être décisive.

Pour redresser la situation aucune hésitation n'est permise. A défaut de supériorité perdue, la France doit regagner la parité avec l'Allemagne. Laurent-Eynac préconise de fixer un nouveau plan de 4 000 avions en ligne. Pour réaliser cet objectif il lance deux appels : le premier, au travail, le second, aux crédits.

Pour résoudre le problème du passage progressif d'une production de 40 à 50 appareils par mois à une production mensuelle de 200 à 300 avions, il suggère d'utiliser un moyen inemployé jusqu'à présent, la production en grande série sur des prototypes de qualité,

avec des machines-outils perfectionnées.

Laurent-Eynac demande que les ministres de l'Air et de la Défense nationale disposent de pouvoirs

exceptionnels.

Il faut que l'industrie aéronautique soit placée dans un état de semi-mobilisation permanente, que les usines cessent d'être arrêtées deux jours sur sept, que les profits et bénéfices privés soient ramenés à des proportions strictes.

A la suite de ce débat, le gouvernement décide d'un programme de 18 milliards sur deux années pour les commandes d'appareils et d'outillages en France et à l'étranger. C'est le plan V, approuvé par le Conseil de l'Air le 15 mars 1938, devant comporter 2 600 avions en ligne et environ 2 000 en volant de fonctionnement des unités, soit au total 4 600 appareils et 12 000 moteurs.

Le 9 juin 1938, Laurent-Eynac, rapporteur de la

commission de l'Air, dépose l'avis de cette dernière sur le projet de loi de l'organisation de la Nation pour le temps de

guerre. Il insiste encore sur trois points:

- le bombardement aérien devient redoutable car un territoire comme la France est traversé en deux ou trois heures d'avion. La notion de "l'arrière" et de "l'avant" s'estompe et l'aviation devient une véritable artillerie lourde disposant d'une portée de 500 kilomètres;

- l'aviation intervient directement dans la bataille

terrestre, elle devient ainsi une arme d'appui direct;

- la défense aérienne doit s'étendre sur tout le territoire.

C'est un fait : une mystique s'est créée en Europe. La menace par les airs a renouvelé la vieille croyance des Gaulois qui n'avaient peur que d'une chose : que le ciel leur tombât sur la tête. Cette menace s'est évidemment doublée immédiatement de la riposte nécessaire et c'est dans la puissance de l'armée de l'Air que l'on a recherché une protection naturelle.

Au début du mois de juin 1938, le journal Le Matin demande une série d'articles à Laurent-Eynac. Sans donner de chiffres imprudents, ce dernier écrit la vérité. Le premier article paraît le 7 juin, la direction du quotidien, en s'excusant, arrête la publication après le troisième article : les conclusions de Laurent-Eynac étaient trop pessimistes

au regard de l'opinion des militaires.

Il publie d'autres études dans la presse, notamment dans Les Ailes du 17 février, La Concorde du 20 mars, La Vie Aérienne du 27 avril, La Revue Politique et Parlementaire du 10 octobre 1938, et dans tous les numéros de L'Air des années 1937, 1938 et 1939. Cette dernière revue soutient la campagne du sénateur de la Haute-Loire dans des éditoriaux où il envisage tous les aspects de la force aérienne. Citons les titres des éditoriaux de 1938 :

1er mars : L'aviation au banc d'essai (Guerre d'Espagne).

20 mars : La réalité du péril aérien et la défense de

notre ciel.

L'article du 20 avril met en évidence les carences

françaises au sein de la fabrication d'avions en grande série, tandis que celui du 1<sup>er</sup> mai explique qu'il existe de nombreux dysfonctionnements dans la mise en place de la nationalisation des entreprises d'aviation. D'après son analyse, la lenteur dans la construction et les essais des prototypes comme dans la fabrication des avions de série est le principal problème. Il critique également les nationalisations du Front populaire responsables à ses yeux de tous les problèmes évoqués dans ses précédents articles en utilisant comme argument primordial le symbole de la semaine des quarante heures. Il titre ainsi ses états d'âme :

20 mai, 1<sup>er</sup> et 20 juin : L'angoissant problème du matériel.

1<sup>er</sup> juillet : L'Air et l'organisation de la Nation pour le temps de guerre.

20 juillet : La course aux armements aériens en Europe.

1<sup>er</sup> novembre : Pour un plan de 5 000 avions.

On peut encore signaler des études inspirées par les mêmes soucis dans L'Aéro du 30 décembre : Pour la puissance aérienne et l'indépendance française des solutions exceptionnelles s'imposent dès à présent.

Le journaliste n'éclipse pas le militant. En juin 1938, la fédération du Parti radical et radical-socialiste de la Haute-Loire dépose ses statuts et la liste des membres de son bureau qu'il préside. Le siège du parti est domicilié rue Vibert, au Puy, dans l'appartement qui lui sert de permanence.

Le 16 juin 1938, au Cercle républicain, devant un public avisé, il traite de "La guerre aérienne et la Défense nationale dans l'Europe en armes."

Pour imager ses propos Laurent-Eynac compare les industries automobile et aéronautique :

- le kilogramme d'automobile est vendu entre 25 F et 50 F, le kilogramme d'avion revient entre 500 F et 1 000 F;

- pour fabriquer une Citroën, moteur compris, il

faut 600 heures. La seule cellule d'un monoplan de chasse demande de 12 000 à 15 000 heures de travail, et il faut 30 000 heures pour fabriquer la cellule d'un bimoteur.

Ces temps prohibitifs pour l'aviation, seront diminués des trois-quarts le jour où le prototype sera dessiné et conçu non pas seulement en vue des performances mais en l'étudiant pour une fabrication industrielle, laquelle sera orientée par une spécialisation des ateliers, voire des usines, vers la production de grande série.

Ce qui signifiait à ses yeux qu'il fallait limiter les types d'appareils à construire, en sélectionner un pour chaque catégorie et en passer la commande en totalité à une usine ou un groupe d'usines. Une usine sera chargée des voilures, une autre des fuselages, une autre encore des empennages ou des trains d'atterrissage ; ces différentes parties étant assemblées dans un hall de montage comme cela se faisait dans l'industrie automobile.

Pour Laurent-Eynac la nationalisation de l'industrie aéronautique s'applique à merveille pour permettre la synchronisation des différentes fabrications sous l'autorité d'un seul maître d'oeuvre.

Il envisage l'aviation comme l'arme impériale

moderne par excellence.

Le problème de la sécurité aérienne de la Méditerranée le préoccupe également. Il préconise d'en combler les déficiences par la dotation d'unités aériennes augmentées en nombre et en matériels modernes, stationnées en Afrique du Nord. Cette position centrale lui permet d'un côté de couvrir toute l'Afrique de sa protection et d'intervenir dans les délais les plus brefs, de l'autre :

Face à la Méditerranée, elle étend ses ailes sur cette mer fermée, qui, à l'échelle des vitesses aériennes, n'est plus qu'un grand lac facilement franchissable. Elle agit sur l'axe Tunis-Beyrouth comme sur l'axe Alger-Marseille. Aucune puissance méditerranéenne n'est à l'abri de son action.

Mais la métropole elle-même y trouve avantage. Les avions modernes, en quelques heures, rejoignent son sol.

Leur transfert est immédiat, s'effectue par leurs propres moyens et il est pratiquement difficile de leur barrer la route.

Telle est la force dont nous souhaiterions la création la plus rapide sous la forme d'une escadre aérienne africaine. Ce n'est pas un "mur Maginot" dont l'Afrique française a besoin pour se couvrir des convoitises étrangères renaissantes. Il faut l'arme la plus mobile, capable de franchir à grande vitesse de larges espaces, pour surgir à travers l'étendue d'un continent au point menacé. 47

Les 29 et 30 septembre 1938 sont signés les accords de Munich qui prévoyaient l'évacuation du territoire des Sudètes par les Tchèques et son occupation par les troupes allemandes. De fait, Daladier et Chamberlain, aux noms de la France et de l'Angleterre,

cèdent sur tous les points aux exigences de Hitler.

Trois mois plus tard, jour pour jour, Laurent-Eynac intervient au Sénat lors du débat budgétaire comme

rapporteur général de la commission de l'Air:

A la fin de cette année, après Munich, il est bien vain de discuter sur l'importance du rôle de l'armée aérienne puisqu'une démonstration éclatante vient d'être faite à la date du 30 septembre : la force aérienne a réalisé à Munich ce sortilège d'être décisive avant que d'intervenir. L'aviation est une arme diplomatique que l'on jette d'abord

sur le tapis des chancelleries.

Les 8, 9 et 10 février 1939, les commissions de la Défense nationale se réunissent en séance secrète au Sénat sous la présidence de Caillaux, président de la commission des Finances, en présence de Daladier président du Conseil et ministre de la Défense nationale et des ministres de la Marine et de l'Air. Laurent-Eynac, infatigable et sans complaisance, fait le point de la situation de l'armée de l'Air en soulevant trois points essentiels pressants:

 l'accroissement immédiat des moyens de production des industries aéronautiques et des

constructions complémentaires;

<sup>&</sup>lt;sup>47</sup> Laurent-Eynac: extrait de la Revue politique et parlementaire du 10 octobre 1938.

- le renforcement rapide des ressources et des moyens de l'armée de l'Air en matériel moderne et en personnel entraîné;

- l'organisation et la dotation complètes, sans délai, de la défense aérienne du territoire métropolitain et de

l'empire colonial français.

Nos industries continuent à fabriquer au comptegouttes des appareils hors de prix; notre incapacité de faire vite demeure. La faiblesse du rendement est parfois affligeante. La capacité de production, condition inflexible de la valeur d'une aviation, est encore en France la plus faible de tous les grands pays d'Europe.

Ses conclusions concernant l'aéronautique navale sont adoptées à l'unanimité et entraînent des conséquences immédiates : la construction accélérée du porte-avions *Joffre* et le maintien en chantier du porte-avions *Painlevé*.

La revue L'Air continue à publier en 1939 toute une série d'études sous la signature de Laurent-Eynac.

1er janvier : L'armement aérien.

20 janvier : La suprématie aérienne et les Deux axes.

1<sup>er</sup> février : Défense contre avions et artillerie antiaérienne.

20 mars: L'aviation allemande va-t-elle refaire la carte de l'Europe?

1er avril: Mobilisons toutes les forces de la Nation.

30 avril : Accroissons nos matériels à un rythme de salut public.

20 mai : Donnons des ailes à l'Empire.

1er juillet: Les deux axes dans le ciel de juillet.

1er - 20 août: L'aviation offensive.

Cet article est très symbolique, Laurent-Eynac y met en avant ses tendances douhétiennes. L'aviation offensive, comme il l'a mille fois répété, est primordiale.

Le jour même de la mobilisation générale, l'alarmisme de Laurent-Eynac n'est plus de bon ton : il faut encourager, voire flatter, l'opinion publique. Subtilement il bascule de la mise en garde à la propagande :

Nous disposons qu'il s'agisse de l'aviation légère ou de l'aviation lourde de bombardement, de machines comparables ou supérieures aux meilleures dans le monde.

1<sup>er</sup> octobre 1939 : Les enseignements de la guerre aérienne en Pologne.

15 octobre : La guerre aérienne sur tous les fronts.

1er novembre : La guerre des usines.

1er décembre : Primauté de la vitesse et puissance de

feu.

20 décembre : Aéronautique navale et marine de guerre.

20 janvier 1940: Tactiques et techniques nouvelles.

1er mars: Pilotes et équipages.

20 mars: La coordination des forces.

#### Le conflit

Quand la guerre éclate, l'Allemagne dispose d'une flotte de première ligne d'environ 5 000 appareils modernes, dont 50% de bombardiers, 1 500 chasseurs et un millier d'avions de renseignement. La flotte aérienne française sur le front Nord-Est groupe 1 100 appareils dont la moitié de chasseurs. La production mensuelle du Reich est de 1 000 avions, en France elle n'est que de 250.

En matière d'artillerie antiaérienne, la suprématie allemande est éclatante : trente régiments contre cinq à la France, qui, malgré les enseignements de la guerre d'Espagne, ne croit pas à l'efficacité de la défense contre-

aérienne (DCA).

Le 16 novembre 1939, devant le Sénat, Laurent-Eynac rapporte les visites aux escadres auxquelles il a participé en compagnie d'autres chargés de mission : de La Grange, Benazet et Maroselli. Ses observations portent sur la défense antiaérienne et sur les formations de l'armée de l'Air. Sa conclusion est sans appel :

Le nombre des canons et mitrailleuses dont dispose la DCA est extrêmement faible et leur cadence de fabrication

insignifiante.

Après avoir rendu hommage au moral magnifique qui anime les formations de l'Air, Laurent-Eynac fait porter ses remarques sur la complexité de l'organisation aérienne aux armées et la nécessité de simplifier les relations des divers commandements aériens. Il constate la mauvaise défense des terrains d'aviation et, paradoxalement l'insuffisance du nombre des pilotes alors que les étatsmajors sont pléthoriques.

Exactement un mois plus tard il donne un nouveau compte-rendu de la commission et termine par une triple

conclusion:

- 1) Parer avant le printemps 1940 à la situation grave de l'aviation de bombardement, en mettant à sa disposition des matériaux nouveaux, soit américains, soit français, pour les divers emplois de bombardement léger et d'assaut et du bombardement lourd.
- 2) Accélérer et augmenter avant le printemps-été de 1940 les sorties de matériels de chasse nouveaux atteignant 550 km/h comme le Dewoitine ou l'Arsenal, par exemple, afin de disposer d'une aviation de chasse équivalente en qualité à l'aviation ennemie, prévoir pour succéder ensuite à ces matériels des appareils aptes, comme le Dewoitine 550 à atteindre 600 km/h.
- 3) Hâter la mise en service soit des moteurs américains commandés, soit des moteurs français, les plus puissants encore aux essais, en exigeant de nos constructeurs leur mise en fabrication très rapide.

C'est la vitesse désormais qui décide

souverainement de la maîtrise du ciel.48

En février 1940, Laurent-Eynac noie le ministre de l'Air en exercice, Guy La Chambre, sous des flots de questions concernant la mobilisation industrielle et la production, le personnel et l'organisation du commandement aérien. Les deux hommes entretiennent des rapports inamicaux, néanmoins Guy La Chambre mobilise ses services et répond en huit jours, point par point.

<sup>&</sup>lt;sup>48</sup> Rapport de Laurent-Eynac à la commission de l'Air du Sénat, 16 décembre 1939.





En haut : au pavillon de l'aéronautique, lors de l'exposition de 1934 ou 1935. (SHAA)

En bas : Laurent-Eynac écoutant Marcel Déat. (Col. part.)



Article paru dans Le Matin.



Rallye aérien national, Orly le 4 juillet 1937.

De gauche à droite : Marius Montet, ministre des Colonies ; Jeanneney, président du Sénat ; Pierre Cot, ministre de l'Air ; Laurent-Eynac, président de la fédération aéronautique de France ; de La Grange, président de l'Aéro-club de France ; général Fequant, chef d'état-major de l'armée de l'Air. (Ley)





En haut : déjeuner offert par Guy La Chambre, ministre de l'Air.

Méaulte, 27 juillet 1938. (SHAA) En bas : visite de Laurent-Eynac aux escadrilles. Octobre-novembre

1939. (SHAA)

### LAURENT-EYNAC : LE RETOUR 21 MARS-16 JUIN 1940

"La tourmente aérienne sera-t-elle déchaînée ?" avait demandé Laurent-Eynac, dans la revue L'Air du 16 mars 1940 :

Il est vraisemblable que les opérations offensives commenceront par des attaques aériennes massives, multipliées, répétées sur les arrières immédiats ou lointains du champ de bataille, sur les troupes, les ravitaillements, les trains de munitions, les rassemblements, les usines et les villes.

La pertinence de ses interventions a-t-elle ébloui Paul Reynaud ? Toujours est-il que le 21 mars 1940 Laurent-Eynac est rappelé au ministère de l'Air après dix années d'absence à ce poste. Le sénateur de la Haute-Loire pose comme condition de son acceptation, l'accord préalable avec le ministère de l'armement.

Laurent-Eynac n'est plus comme la première fois, maître de ses décisions. Le pouvoir est aux mains d'autres personnages politiques et militaires : Pétain, Edouard Daladier ministre de la Guerre, Raoul Dautry ministre de l'Armement et les généraux Gamelin et Georges.

Le 28 mars, avec le ministre de la Marine et les trois chefs d'états-majors, il accompagne Paul Reynaud au Conseil suprême interallié de Londres où va être conclue la convention franco-britannique de ne consentir l'armistice ou la paix que d'un commun accord.

L'engagement est formel de part et d'autre. D'accord avec son homologue britannique, qui prend les mêmes dispositions, Laurent-Eynac double les commandes françaises aux Etats-Unis : 2 200 nouveaux avions, en majorité des bombardiers, et 8 000 moteurs. Revenu à Londres un mois plus tard, il resserre les liaisons militaires, techniques et industrielles entre l'Air ministry et le ministère de l'Air français.

Entre ces deux visites, le 25 avril, Laurent-Eynac approuve un nouveau plan de fabrications étendues, le

plan VI, qui donne une vigoureuse impulsion à l'ensemble

des constructions d'appareils.

Dans les premiers mois de l'année, les fabrications ont peu à peu atteint le chiffre mensuel de 300 avions. Le mois de mai est marqué d'un bond considérable. Les prises en compte de l'armée de l'Air totalisent 680 machines nouvelles dont 140 américaines montées à Casablanca. Il faut y ajouter la finition, dans les arsenaux et les ateliers d'Etat, de 300 appareils précédemment construits par l'industrie soit au total un millier d'avions.

Cet effort remarquable est accompli par des équipes de jour et de nuit qui travaillent douze heures sous le feu ou la menace de l'ennemi alors que déjà les forges et les usines d'estampage des Ardennes sont occupées par les Allemands ou atteintes par leurs bombardements. Malgré cette situation qui s'aggrave de jour en jour, les prises en comptes d'avions nouveaux par l'armée de l'Air, du 1<sup>er</sup> au 20 juin, s'élèvent encore à 355 appareils.

La tâche essentielle qui accapare le ministre de l'Air est la production dont les déficiences devaient être comblées par la participation américaine et l'alliance britannique.

La fabrication américaine est encore très réduite par rapport aux prodigieuses cadences qu'elle devait atteindre par la suite. Laurent-Eynac avait décidé du transport direct d'avions tout montés par des porte-avions, tel le *Béarn*<sup>49</sup> qui devait faire le voyage d'Halifax. La signature de l'armistice met un terme à ce projet.

La production anglaise s'accroît, passant d'une moyenne mensuelle de 500 avions de guerre, depuis septembre 1939, à 700 appareils. Au printemps 1940, la flotte aérienne britannique groupe 1 350 avions disponibles

avec leurs équipages :

650 chasseurs dont 150 basés sur le continent; 450 bombardiers dont 150 basés sur le continent; 250 appareils de reconnaissance et de coopération, ent sur le continent

également sur le continent.

Le nombre des escadres stationnées ou opérant en France varie selon les nécessités ou les aléas de la bataille.

<sup>&</sup>lt;sup>49</sup> Le Béarn recevait 3 escadrilles composées de 12 à 15 avions.

Depuis l'Angleterre, la Royal Air Force dirige d'audacieuses opérations de bombardement sur l'intérieur

de l'Allemagne.

Lors de la réunion franco-britannique du 22 mai 1940, Laurent-Eynac avait insisté pour que l'aviation anglaise s'engageât sous toutes ses formes, dans la bataille et que ces opérations se fixent sur le front de France pour renforcer les armées françaises. Cette demande sera formulée de nouveau après le 5 juin, mais Churchill explique devant la Chambre des Communes, le 18 juin, pourquoi la Grande-Bretagne n'a pas risqué de voir fondre dans la mêlée toute son aviation de protection:

Dans la grande bataille de France nos bombardiers et nos avions de chasse ont apporté à l'armée française une aide puissante. Mais malgré une pression réitérée sous diverses formes nous refusâmes toujours de permettre aux forces de chasse métropolitaines de se faire engloutir tout entière dans la bataille. Décision pénible mais bien fondée, parce que même si nous avions jeté toutes nos forces de chasse dans le combat le résultat final de la bataille de

France n'aurait pas été différent.

Lors de l'offensive du 10 mai, les Allemands pilonnent les bases aériennes françaises. Comme pour donner raison à Laurent-Eynac, les sorties d'usines sont très en retard. L'état-major n'a pas compris qu'on n'improvise pas en quelques semaines le passage de la conception d'un prototype à la fabrication en grande série. Un crédit voté ne se transforme en avion de bataille que

trois ans après.

La virtuosité ne peut avoir raison de la supériorité des performances. Même si les chiffres témoignent de l'héroïsme des équipages français<sup>50</sup>, l'aviation d'assaut est réduite à quelques groupes qui ne résistent pas aux tirs denses et précis de l'artillerie antiaérienne allemande. Les pertes sont énormes dans les actions à basse altitude. La chasse française est surclassée en qualité, seuls quelques groupes sont pourvus de matériels aptes à se mesurer aux

<sup>&</sup>lt;sup>50</sup>Au 24 juin, sur 2 000 prisonniers de guerre allemands, plus d'un tiers sont des aviateurs.

derniers appareils allemands.

Du 10 mai au 16 juin, date du départ de Laurent-Eynac du gouvernement, 1 250 appareils irréparables ont été à peu près remplacés par un volant de ravitaillement qui reste toujours approvisionné. Pendant la même période les pertes en personnel navigant s'élèvent à 488 tués ou disparus et 191 blessés, soit 30% de l'effectif combattant.

A la réunion du Comité de guerre français du 25

mai 1940, le général Weygand déclare:

Malgré un remarquable effort de production auquel je rends hommage, nos disponibilités en chasse et en avions de bombardement sont appelées à se réduire rapidement au cours des semaines à puisqu'actuellement la bataille consomme 30 à 40 avions par jour.

Ces propos sont contradictoires avec ceux du général Vuillemin, commandant en chef des forces aériennes dont il ressort qu'à la conclusion de l'armistice, l'armée de l'Air disposait pour la bataille d'effectifs de première ligne supérieurs à ceux du 10 mai. Le

réapprovisionnement a fonctionné.

Peu à peu la conspiration du silence s'établit, c'est ainsi qu'on lit dans les instructions données à la presse par le gouvernement de Vichy, lors du procès de Riom : "Maintenir formellement la consigne qui supprime les déclarations du général Vuillemin concernant l'état de notre armée de l'Air au lendemain de l'armistice : nombre d'avions supérieur à celui du 10 mai."51

Le 5 juin 1940, la Cité de l'Air, boulevard Victor à Paris, où se trouve le bureau du ministre, est bombardée alors que Laurent-Eynac et l'ambassadeur des Etats-Unis, William Bullett, sont en pleine discussion avec des techniciens américains et français pour trouver les moyens d'accélérer les fournitures et les transports de matériels vers

la France.

Ce bureau, meublé d'une simple table, était une vaste pièce aux larges baies qui se trouvait au dernier étage d'un bâtiment peint en rouge.

<sup>51</sup> Les grandes journées du procès de Riom. Paris 1945.

Le 16 juin 1940, au Conseil des ministres de Bordeaux on discute de la proposition d'armistice. A Louis Marin qui lui demande de confirmer que l'honneur de la France est engagé à poursuivre la lutte aux côtés des britanniques, Paul Reynaud répond : " Oui, il l'est sans aucun doute entièrement".

A ce même conseil, Laurent-Eynac s'oppose farouchement à tout armistice, comme il l'avait fait quatre jours plus tôt au Conseil des ministres de Tours, prônant

avec quelques collègues la poursuite de la lutte.

Tous ceux qui ne s'abandonnaient pas étaient réunis autour de Mandel à la préfecture : L. Marin, Campinchi, Yvon Delbos, Laurent-Eynac, L. Rollin, Rio, Dautry, Dormoy; c'était le centre de la résistance.<sup>52</sup>

Au 17 juin 1940, "l'aviation française était prête à continuer la lutte" Laurent-Eynac a fait effectuer le repli d'environ 1 200 appareils modernes en Afrique du Nord, dès le mardi 26 mars, dans de parfaites conditions confirmées par Vincent Auriol au lendemain de la guerre dans son livre: *Hier demain*.

Paul Reynaud voulut poursuivre le combat dans un coin de France, s'y arc-bouter, préparer ainsi la résistance en Afrique du Nord avec la marine encore intacte, l'aviation dont Eynac affirmait l'ardeur et tout ce qu'on pourrait transporter de matériel et de troupes.

Après la démission du cabinet Paul Reynaud, le régime de Vichy nommera successivement cinq généraux aux destinées de l'Air, respectivement : Pujo, Bergeret,

Jannekeyn, Gastin et Moniot.

De son côté, de Gaulle regroupe les squelettiques Forces aériennes françaises libres sous le commandement de deux chefs différents, l'amiral Muselier, et, à partir du 9 juillet 1941, le général Martial Valin qui est nommé commissaire national à l'Air dans le Comité national, véritable gouvernement de la France libre<sup>54</sup>.

<sup>&</sup>lt;sup>52</sup>Déposition de Léon Blum à la Haute Cour de justice, le 27 juillet 1945.

<sup>53</sup> On s'est battu dans le ciel. Capitaine Accard. Paris 1942.

<sup>&</sup>lt;sup>54</sup>Créé le 24 septembre 1941.

Le 2 juin 1944, dans le Gouvernement provisoire de la République française, André Le Troquer est responsable de l'Air, puis Fernand Grenier est nommé commissaire à l'Air et Charles Tillon, ministre de l'Air, durant 14 mois, jusqu'au 31 novembre 1945.

Pendant ce temps Laurent-Eynac s'est retiré dans sa bourgade natale, rompant les ponts avec les autorités

vichystes.

he high statute de l'Ari elle suit seuble un seulement la Lope Maquat une auna la la defença ligne de la defença l'Surper de monde en la securi de securi mestament la securi mestament l'auregande

Note manuscrite de Laurent-Eynac.

### LE PROCES DE RIOM

Le 15 octobre 1941, un Conseil de justice politique dont les membres furent nommés par le maréchal Pétain en personne, condamna préventivement Blum, Daladier et Gamelin à la détention dans le fort du Portalet. Quatre mois plus tard, le 10 février 1942, s'ouvre le procès de Riom devant la Cour suprême de justice instituée par l'acte constitutionnel du 30 juillet 1940. Le but de ce procès était de juger Blum, Daladier, Guy La Chambre ainsi que le général Maurice Gamelin et le contrôleur général Robert Jacomet, pour avoir "trahi les devoirs de leurs charges dans les actes qui ont concouru au passage de l'état de paix à l'état de guerre."

Pierre Cot, Georges Mandel et Paul Reynaud

devaient être également jugés.

Pierre Cot se réfugie aux Etats-Unis pendant la durée de la guerre. Georges Mandel, refusant la capitulation, s'embarque pour le Maroc en juin 1940 à bord du *Massilia*; arrêté à son arrivée, il est ramené en France, interné par Vichy qui le remet aux Allemands qui, à leur tour, le livrent à la Milice qui l'exécute dans la forêt de Fontainebleau le 7 juillet 1944. Paul Reynaud est arrêté sur ordre de Pétain, il est déporté en Allemagne par les nazis d'où il sera libéré par les Américains.

Auparavant, dans la zone occupée, des journalistes regrettaient que les inculpés soient si peu nombreux. Ils proposaient d'autres noms pour compléter la liste, en particulier celui de Laurent-Eynac. Ainsi, le journal La France au Travail du 6 mai 1941, se félicite de l'arrestation de Marcel Bloch "constructeur de cercueils volants" et réclame des enquêtes contre tous les ministres de l'Air qui se sont succèdés en 15 ans, depuis Laurent-Eynac jusqu'au

général juif Denain.

Laurent-Eynac échappe à l'inculpation mais dépose devant la cour de Riom, le 9 janvier 1941. Son témoignage est cité dans le réquisitoire du procureur général Cassagneau le 15 octobre 1941.

Comme on le sait, il fut à deux reprises titulaire du ministère de l'Air à 10 ans de distance. Durant cet intervalle, Pierre Cot et Guy La Chambre, inculpés au procès de Riom, occupèrent la même fonction. Deux fois

pour le premier<sup>55</sup>, une fois pour le second<sup>56</sup>.

Pierre Cot, radical, compagnon de route du parti communiste, fut un des plus fermes soutien du Front populaire. Il préconisait une alliance très étroite avec l'URSS et considérait comme une chimère pour la France de chercher à construire une aviation égalant celle de l'Allemagne. Ces vues étaient en totale opposition avec celles de Laurent-Eynac.

Guy La Chambre, à travers un rapport<sup>57</sup> qu'il avait commandé dès son arrivée au ministère, avait critiqué très durement le premier mandat de Laurent-Eynac et ce dernier lui en gardait une rancune tenace.

Pour toutes ces raisons, une profonde animadversion opposait Laurent-Eynac à Guy La Chambre et Pierre Cot.

Dans sa déposition au procès de Riom, Laurent-Eynac chargea davantage Pierre Cot que Guy La Chambre.

Plusieurs dépositions, dont celle de Laurent-Eynac, corroborent le favoritisme dont bénéficièrent, au sein de l'armée de l'Air, les personnels dont les opinions s'accordaient avec celles du ministre Pierre Cot, et de son entourage : recrutement, avancement ou attribution de distinctions honorifiques.

Ces mêmes témoignages attestent, qu'en sens inverse, ceux qui avaient des convictions différentes furent l'objet de brimades, vexations, ou même de rétrogradations injustifiées. La délation fut érigée en système, des tables d'écoute téléphonique furent branchées. Des mutations

<sup>&</sup>lt;sup>55</sup>Du 31 janvier 1933 au 9 février 1934 dans les cabinets Daladier, Sarraut, Chautemps et du 4 juin 1936 au 18 janvier 1938 dans les cabinets Blum et Chautemps.

<sup>&</sup>lt;sup>56</sup>Il assure la liaison entre Pierre Cot et Laurent-Eynac, du 18 janvier 1938 au 21 mars 1940, dans les cabinets Blum et Daladier.

<sup>57</sup> Service historique de l'armée de l'Air, fonds Guy La Chambre, cote Z 12943

sanctionnèrent des officiers pour leur lecture de certains journaux dans le mess. Toutes ces mesures firent régner une atmosphère de méfiance, de suspicion et de découragement parmi les cadres de l'armée de l'Air.

La manière utilisée par Pierre Cot pour appliquer la nationalisation des usines travaillant pour la Défense nationale fut également critiquée. Elle fut à l'origine de scandaleux profits de certains administrateurs. Seuls les cellulistes étaient concernés à l'exclusion des motoristes et des accessoiristes.

La déposition de Laurent-Eynac envers Pierre Cot prend une tournure cocasse lorsqu'on lit la dédicace manuscrite que ce dernier lui écrivit deux ans auparavant lors de la parution de son livre, L'armée de l'Air 1936-1938:

A mon ami Laurent-Eynac qui m'a toujours

défendu, soutenu et encouragé. Bien cordialement.

Vis à vis de Guy La Chambre les reproches furent moins accablants. Laurent-Eynac lui rendit hommage pour les efforts entrepris afin de remédier à l'action de son prédécesseur Pierre Cot, pourtant il semble que dans certains cas, prisonnier de la politique, Guy La Chambre a cédé à de pressantes recommandations ou à des menaces de campagnes journalistiques entreprises contre lui.

On reprocha aussi à Guy La Chambre sa mauvaise préparation de la mobilisation industrielle qui lui incombait. Les mots de négligence et d'impéritie furent prononcés.

Rapidement les débats se retournent contre le régime de Vichy quand les inculpés mettent en cause les responsabilités militaires de Pétain entre les deux guerres. L'ambassadeur Abetz, sur ordre personnel d'Hitler, exigea la suspension du procès. Celui-ci se termine définitivement sans conclusion le 21 avril 1942.

Toutefois, Daladier et Gamelin sont déportés en Allemagne, tandis que Blum et son épouse sont livrés aux Allemands et restent à Buchenwald jusqu'en 1945.

La déposition de Laurent-Eynac au procès de Riom apparaît comme une mesure de dédouanement qui le libérait de toute responsabilité.





En haut : le bureau ministériel. (SHAA) En bas : Laurent-Eynac en 1940. (SHAA)

### LE JURY D'HONNEUR

# Rappels historiques

Les hommes de la IIIe République qui servirent le régime de Vichy furent marqués par le sceau de l'infamie. Les parlementaires, qui, le 10 juillet 1940 votèrent les pleins pouvoirs au maréchal Pétain commirent une faute indélébile qu'ils expièrent par l'inéligibilité décrétée contre eux par le Gouvernement provisoire à la Libération.

Quelques repères historiques et chronologiques sont

nécessaires à la compréhension des faits.

21 mars 1940 : Paul Reynaud est nommé président du Conseil. Laurent-Eynac fait partie de l'équipe gouvernementale en tant que ministre de l'Air.

19 mai : face à une situation militaire inquiétante, Paul Reynaud appelle le maréchal Pétain au gouvernement avec le titre de ministre d'Etat et la fonction de vice-

président du Conseil.

Pétain est à l'apogée de sa popularité. Pour illustrer cette notoriété rappelons les propos de Paul Reynaud, le 21 mai au Sénat : "Pétain, le vainqueur de Verdun, le grand chef qui sait être humain. Celui qui sait comment une victoire française peut sortir du gouffre." A ces mots, tous les sénateurs, sans exception, se lèvent et acclament le maréchal présent au banc du gouvernement.

5 juin : le colonel de Gaulle, promu général à titre provisoire pour la durée de la guerre, intègre le cabinet Reynaud, comme sous-secrétaire d'Etat à la Guerre, pour une durée éphémère de onze jours.

16 juin : à Bordeaux, Paul Reynaud remet la démission de son cabinet au président de la République, Albert Lebrun. Ce dernier charge alors Philippe Pétain de constituer un gouvernement.

22 juin : l'armistice franco-allemand réclamé par

Weygand, généralissime des armées françaises, est signé à Rethondes.

Les membres du Parlement se trouvent devant un fait accompli, à l'exception des ministres du maréchal Pétain et d'un petit groupe qui gravitait autour de Pierre Laval, ils n'ont eu aucune responsabilité dans cet armistice que la plupart apprirent par la TSF. Deux jours plus tard, le cessez-le-feu avec l'Italie entre en vigueur.

Accablée par la défaite, la quasi-totalité des

Français, est soulagée par l'armistice.

9 juillet : conformément à l'article 8 de la loi constitutionnelle du 25 février 1875, la Chambre des députés et le Sénat, votent séparément à Vichy, une résolution tendant à réviser la Constitution.

Du haut du perchoir de la Chambre des députés,

Edouard Herriot s'exprime en ces termes:

Autour de M. le maréchal Pétain, dans la vénération que son nom nous inspire à tous, notre nation s'est groupée dans sa détresse. Prenons garde de ne pas troubler l'accord qui s'est établi sous son autorité.

Le même jour, Jules Jeanneney, président du Sénat,

ajoute:

Nous savons la noblesse de son âme, elle nous a valu des jours de gloire, qu'elle ait carrière en ces jours de terrible épreuve et nous prémunisse au besoin contre toute discorde.

Le vote est presque unanime : à la Chambre, 395 députés contre 3 l'approuvent ; au Sénat, seul contre 229, de Chambrun s'y oppose.

10 juillet : les parlementaires confient à Pétain le pouvoir de réviser la Constitution qui devra être ratifiée par la Nation. Selon un pointage personnel et détaillé de Laurent-Eynac retrouvé dans ses archives personnelles, le résultat du vote de l'Assemblée nationale est le suivant :

Inscrits 841 Nombre de votants 649

Majorité absolue	325
Pour l'adoption	569
Contre	80
Volontairement abstenus	17 +
3 qui demandèrent le lendemain la rectification de leur	vote.
	123
Excusés de n'avoir assisté à la séance	45
Ne pouvaient pas prendre part au vote	4

Laurent-Eynac, tel 88% de ses collègues, vote les pleins pouvoirs à Pétain.

Jeanneney, lors de sa déposition au procès Pétain,

évoque le vote du 10 juillet 1940 en ces termes :

On admet aujourd'hui que le vote fut véritablement extorqué. Je me suis servi d'un mot que je me permets de réitérer aujourd'hui devant vous : c'était un entôlage. J'insiste sur les conditions dolosives dans lesquelles le vote a été arraché à l'Assemblée.

Le 28 juillet 1945, dans un raccourci saisissant sur les journées des 9 et 10 juillet 1940, Léon Blum a stigmatisé devant la Haute Cour, la triple menace des bandes de Doriot à Vichy, des soldats de Weygand à Clermont et des Allemands à Moulins.

Comme on le sait, Pétain ne promulgua pas de nouvelle Constitution, il utilisa son mandat pour régler le fonctionnement des pouvoirs publics pendant la durée de la guerre en s'affranchissant de tout contrôle. Faisant disparaître le mot République, il usa de ce mandat en trahissant ses mandataires et en menant la politique néfaste que l'on connait.

De Gaulle et la Résistance furent particulièrement hostiles et rancuniers envers les hommes qui avaient assassiné la République le 10 juillet et peu de chances leur fut donné de prendre part au jeu politique de la Libération. Aucun n'était innocent, tous étaient coupables à des degrés divers d'avoir abdiqué. Ils devaient donc, une fois la liberté recouvrée, payer leur crime et être remplacés par des hommes nouveaux.

Après deux ans de pouvoir de l'Etat français,

certains hommes politiques d'avant guerre se rallièrent à de Gaulle et intégrèrent le Conseil national de la Résistance (CNR). D'autre part, il fallait que l'Assemblée consultative provisoire comptât dans ses rangs des élus de la III<sup>e</sup> République pour montrer l'appui dont disposait de Gaulle.

André Philip, délégué par le Comité français de la Libération nationale (CFLN), établit quatre classes

d'inéligibilités:

- les ministre du maréchal à dater du 17 juin 1940 ;

- les hommes nommés par Vichy à des postes de responsabilités ;

- les conseillers départementaux et nationaux

désignés par Vichy;

- les 569 membres de l'Assemblée nationale qui

avaient voté oui le 10 juillet 1940.

L'ordonnance du 17 septembre 1943 prise à Alger permettait aux membres des deux dernières catégories d'être relevés de leur inéligibilité sur décision du Comité national de la Résistance, après avoir statué sur leurs activités de résistants. Peu après cette décision fut laissée aux préfets, sur certification des Comités départementaux de Libération (CDL). Cette procédure permit de lever 263 cas d'inéligibilité dont ceux de 58 parlementaires.

#### Le Jury d'honneur

Une nouvelle juridiction, le Jury d'honneur, fut créée pour statuer sur les cas qui n'avaient pas encore été examinés. Il fonctionna jusqu'au mois d'octobre 1946. Son président était René Cassin, vice-président du Conseil d'Etat, assisté de Louis Saillant, président du CNR et de l'amiral Thierry d'Argenlieu, chancelier de l'ordre de la Libération. En réalité ces deux derniers ne siégèrent pas et laissèrent ce soin à leurs suppléants, respectivement Maxime Blocq-Mascart et A. Postel-Vinay, tous les deux membres de l'Organisation civile et militaire (OCM).

Autorité souveraine, les verdicts du Jury d'honneur étaient sans appel. Ses décisions, publiées au

Journal officiel, étaient prises après examen des dossiers établis par le ministère de l'Intérieur, à la suite des déclarations sous serment des fonctionnaires locaux, des réseaux de Résistance, des comités de Libération et des dépositions des intéressés.

Des dispositions ultérieures élargirent l'inéligibilité liée au comportement pendant la guerre à toutes les élections communales, départementales et nationales

jusqu'aux élections générales de 1951.

En 1953, une loi d'amnistie la supprima.

Les critères retenus par le Jury d'honneur ne sont pas faciles à cerner avec précision mais ils étaient sévères notamment pour les députés et sénateurs. Ainsi, Antoine Pinay fut déclaré inéligible en première audience pour avoir accepté une fonction de conseiller national. En seconde audience, après avoir fourni des preuves non spécifiées de ses activités de résistance, son inéligibilité fut relevée.

# Le dossier de Laurent-Eynac

Laurent-Eynac constitue son dossier pour le Jury d'honneur qu'il remet au préfet de la Haute-Loire, Roland Bechoof, en août 1945.

Les pièces de ce dossier dont les doubles figurent dans le fonds privé Laurent-Eynac du Monastier nous permettent de connaître son activité pendant l'Occupation.

Toujours subtil, Laurent-Eynac choisit et sollicite les témoignages en sa faveur parmi les personnalités en cour qu'il avait côtoyées avant la guerre.

Si la plupart de ces attestations sont rédigées sans hésitation et avec franchise, d'autres, en revanche,

semblent écrites du bout de la plume.

Dès le 12 juillet 1940, date des premiers décrets Pétain, certain que sa bonne foi avait été surprise et son vote extorqué, Laurent-Eynac se retire au Monastier et rompt tout contact avec la préfecture de la Haute-Loire.

Le 3 mars 1941, lors de la visite du maréchal Pétain au Puy, venu solennellement présider une fête en présence des autorités civiles, militaires et religieuses du département, Laurent-Eynac, ainsi que le député Antier,

s'abstiennent de paraître.

Le 8 janvier 1942, dans une circulaire marquée du sigle "strictement confidentiel", adressée aux préfets<sup>58</sup>, Pierre Pucheu, ministre secrétaire d'Etat à l'Intérieur, demande à ces derniers de lui communiquer une note de renseignements annexée, concernant, outre les parlementaires, les chefs des anciens partis politiques, les dirigeants des mouvements syndicalistes, les notables, les maires et d'une manière générale toutes les personnes qui ont une activité politique marquée.

La notice concernant Laurent-Eynac, datée du 16 avril<sup>59</sup>, le présente comme un "gros propriétaire terrien, possesseur de huit domaines pouvant être évalués à 2 000 000 F"<sup>60</sup> et ayant conservé dans le département une influence certaine, surtout dans la région de Brioude, "où beaucoup regrettent, comme lui d'ailleurs, qu'il ait joué une

carte trop à gauche pour la conjecture actuelle."

Dans la rubrique "observations générales", où le préfet est invité à donner son appréciation personnelle, ce dernier précise que depuis l'armistice, Laurent-Eynac a vécu très retiré au Monastier et s'est abstenu de toute activité politique dans le département, néanmoins l'intéressé vient d'effectuer un long séjour à Paris où il aurait tenté sans grand succès de remonter un cabinet d'affaires.

<sup>&</sup>lt;sup>58</sup>Archives départementales de la Haute-Loire.

<sup>&</sup>lt;sup>59</sup>Archives départementales de la Haute-Loire.

Dix jours plus tôt, une notice identique concernant Ulysse Rouchon, ami de Laurent-Eynac, avait été envoyée aux Renseignements généraux. Le bibliothécaire municipal, correspondant de journaux, dont le loyalisme envers Pétain était jugé comme "très réservé" y était présenté comme "besogneux sans fortune" et vivant du produit de son travail. La rubrique "observations générales" était rédigée de la façon suivante : Personnalité de gauche assez marquante d'avant-guerre quoique un peu ridicule par sa mise artiste et sa prétention littéraire. Ami de M. Laurent-EYNAC; doit être considéré comme un arriviste sans scrupules politiques.

<sup>60</sup> Environ 2 300 000F de 1998.

Face à la rubrique "loyalisme envers le Maréchal", la mention "probable" est rayée, remplacée par : "certain selon lui". Enfin, le préfet rappelle le témoignage énergique de Laurent-Eynac contre Pierre Cot au procès de Riom, et assure qu'il "se ralliera au gouvernement quand il le jugera opportun."

Au début de 1942 Laurent-Eynac est exclu de la présidence de la fédération aéronautique de France qui regroupait 300 clubs d'aviation. Cet organisme est dissous au profit d'une fédération de sports aériens créée par Vichy.

Au printemps-été 1942 Laurent-Eynac s'affilie au groupe parlementaire résistant de Lyon que Paul Bastid réunissait clandestinement.

En juillet de la même année il signe la lettre remise par Louis Marin et Joseph Laniel à l'ambassadeur des Etats-Unis, lettre par laquelle plus de 150 parlementaires français répondant au message radiodiffusé au monde entier par le président Roosevelt, le 28 avril 1942, assuraient le président américain que les Français restèrent sous l'oppression "attachés plus que jamais à la cause des démocraties, fidèles à la devise de la République, et attendaient le moment de participer, un jour, à la libération de leur pays et à celle du monde."

## La Résistance de Laurent-Eynac

Bien qu'officiellement retiré, Laurent-Eynac n'en continue pas moins de se déplacer, comme le montre une facture du garage Citroën du Monastier. Entre le 27 mars et le 20 novembre 1943, conduit par son ami et fidèle chauffeur Frédéric Pradier, à bord d'une traction-avant, il se rend huit fois au Puy où il rencontrera divers membres de la Résistance.

Une attestation sur l'honneur établie par Emile

Andrieux et confirmée par Clément Charbonnier<sup>61</sup> éclaire le rôle joué par Laurent-Eynac dans les mouvements de résistance.

En juin 1943, Laurent-Eynac rencontre Emile Andrieux au Puy et lui propose d'organiser avec lui un mouvement de résistance en Haute-Loire. Laurent-Eynac ignore que son interlocuteur est le chef départemental de la Résistance sous le pseudonyme de Blaise 62.

Trois mois plus tard Laurent-Eynac renouvelle sa proposition. C'est alors qu'Andrieux se dévoile et recueille la demande d'adhésion spontanée de Laurent-Eynac dans les Mouvements unis de la Résistance (MUR). Cette demande d'admission est aussitôt acceptée par le docteur Ingrand<sup>63</sup>, alias Mazières, chef régional du mouvement.

L'hostilité reconnue du sénateur de la Haute-Loire envers le régime de Vichy fut un argument décisif en faveur de son admission au sein de la Résistance. Laurent-Eynac remettra à titre personnel une somme de 10 000 F<sup>64</sup> à Andrieux pour l'entretien des maquis de la Haute-Loire, don qu'il renouvellera à Clément Charbonnier après le départ d'Andrieux à Alger.

Une attestation signée par Théodore Steeg, membre de l'Assemblée consultative, Joseph Laniel et Paul Bastid, membres du CNR, certifie que Laurent-Eynac fut désigné en 1943 par le comité directeur du Parti radical et radical-

<sup>&</sup>lt;sup>61</sup>Clément Charbonnier: membre du Comité départemental de la Résistance en Haute-Loire, chargé de l'organisation politique, préfet de la Haute-Loire à la Libération. Membre de la loge maçonnique ponote "Le Réveil Anicien".

<sup>&</sup>lt;sup>62</sup>Emile Andrieux occupera ce poste jusqu'au 5 mars 1944 où, pourchassé par la Gestapo, il se rend sur ordre à Alger en qualité de délégué du mouvement Combat à l'Assemblée consultative provisoire avec le nom de Vallier.

<sup>&</sup>lt;sup>63</sup>Le docteur Ingrand devient à la Libération, commissaire régional de la République à Clermont-Ferrand.

<sup>64</sup> Environ 12 000F de 1998.

socialiste, pour faire partie du directoire<sup>65</sup> qui publiait le journal clandestin Patrie et Liberté et qui assurait en permanence l'organisation et l'action clandestine du parti en liaison constante avec le CNR et les délégués généraux en France du Comité de Londres puis du gouvernement d'Alger. Les assemblées secrètes de l'organe directeur du parti radical-socialiste se sont souvent tenues au domicile parisien de Laurent-Eynac à partir de l'automne 1943.

De son côté, le général Revers<sup>66</sup>, chef de l'Organisation de résistance de l'armée (ORA), certifie qu'il entretint avec Laurent-Eynac des relations constantes et suivies au cours de la clandestinité. Laurent-Eynac "appartenait à une organisation politique résistante et apporta son concours le plus complet nonobstant les risques encourus dont il ne méconnaissait pas la gravité."

Au début de l'été 1943, Pierre le Brun<sup>67</sup> et Maurice Chantelauze<sup>68</sup> rendent visite à Laurent-Eynac au Monastier dans le but de l'intéresser au développement de l'organisation du Front national (FN)<sup>69</sup> en Haute-Loire.

Toujours en 1943, Chantelauze contacte de nouveau Laurent-Eynac en compagnie cette fois de Robert et de Saby (Pseudonyme : Philippe), responsables du FN dans la Loire et la Haute-Loire. Laurent-Eynac accepte de contacter l'organisation MUR de son département et essaye d'unifier la résistance dans la Haute-Loire sous son autorité.

Peu après cette rencontre Laurent-Eynac tente d'accorder le FN en voie de formation avec les MUR déjà constitués. Il le fait avec le souci de ne pas favoriser de son

<sup>&</sup>lt;sup>65</sup>Ci-après les autres membres de ce directoire avec leurs fonctions à la Libération: Paul Bastid; Le Gorgeu, commissaire de la République pour la Bretagne; Marcel Plaisant, président du CLD du Cher; Isoré, membre de l'Assemblée consultative; Landry, président de la commission d'épuration au ministère du Travail.

<sup>&</sup>lt;sup>66</sup>Attestation du 27 avril 1945. Revers deviendra adjoint au gouverneur militaire de Paris.

<sup>&</sup>lt;sup>67</sup>Membre du comité directeur du Front national.

<sup>&</sup>lt;sup>68</sup>Membre du CDL de la Haute-Loire, maire et conseiller général de la Chaise-Dieu, préfet de libération de la Corrèze.

<sup>&</sup>lt;sup>69</sup> Aucun rapport, bien sûr, avec l'actuel parti fascisant du même nom.

influence personnelle un seul des deux mouvements de résistance alors en présence mais il se heurte au refus de certains dirigeants qui objectent que les groupes Combat, Libération et Franc-Tireur viennent de se fondre dans les MUR et ne souhaitent pas la constitution au Puy d'une nouvelle formation<sup>70</sup>.

Ce n'est qu'en avril 1944, sous l'action conjuguée de Chantelauze et de Laurent-Eynac que fut créé un comité départemental présidé par Zapalski (Pseudonyme : Gevolde), comprenant toutes les organisations de Résistance.

En 1943 et 1944, il participe à des réunions clandestines de parlementaires résistants en contact avec le CNR et le délégué général en France du comité d'Alger. Il participe en particulier aux travaux de la commission de trois membres constituée par le CNR pour les colonies et les territoires d'Outre-Mer. C'est à ce titre qu'il prend possession du ministère des Colonies les 20 et 21 août 1944 et participe à son administration dans les semaines qui suivent<sup>71</sup>.

Aussi bien à Paris qu'au Monastier, Laurent-Eynac reste en contact étroit avec l'ORA qui fournissait des cadres militaires et cherchait à assurer son recrutement civil parmi les militants des partis résistants<sup>72</sup>.

Dans les derniers mois de 1943 et en 1944, Laurent-Eynac fournit au docteur Gallet<sup>73</sup> des informations précises sur la marche des fabrications d'aviation dans les usines françaises, l'importance des commandes allemandes, la cadence des sorties mensuelles chez les différents constructeurs ainsi que les difficultés rencontrées et les projets à l'étude.

<sup>&</sup>lt;sup>70</sup>Le FN avait des maquis en Haute-Loire sans moyens d'existence tandis que les maquis MUR fonctionnaient sans trop de problèmes.

<sup>&</sup>lt;sup>71</sup>Attestation d'André Mutter, membre du CNR.

<sup>&</sup>lt;sup>72</sup>Attestation du général Revers.

<sup>&</sup>lt;sup>73</sup>Membre du réseau Béarn et de la centrale Praxitèle.

En mai 1944, le même docteur Gallet rencontre Laurent-Eynac pour lui demander des renseignements sur le ministère des Postes dont il avait été titulaire. L'ancien ministre promet de fournir les renseignements et un rendezvous ultérieur est pris auquel Gallet ne pourra se rendre puisqu'il est arrêté par la Gestapo le 23 mai 1944 et déporté en Allemagne d'où il ne reviendra que le 12 avril 1945<sup>74</sup>.

Roger Giron, devenu en 1945 chef des services parlementaires dans le cabinet du général de Gaulle, passa 4 ans au Puy-en-Velay où il côtoya Laurent-Eynac. Dans une lettre du 19 juin 1945 il rappelle la propagande orchestrée par ce dernier en faveur d'une publication

clandestine, La France intérieure.

En sa qualité d'ancien ministre des Travaux publics, il fournit également lors de nombreuses réunions à son domicile, avenue Elisée Reclus, des renseignements aux services français et alliés sur le trafic et le matériel ferroviaires, les résultats des bombardements alliés sur les aérodromes et les voies ferrées.

Bien ficelé, le dossier de Laurent-Eynac lui permet d'être reconnu comme résistant et absous.

Malgré cela, le ressort eynacien est brisé, il ne retrouvera pas l'influence politique qui fut la sienne pendant 30 ans.

Des hommes nouveaux se mettent en place, les temps ont changé, la page est tournée.

<sup>&</sup>lt;sup>74</sup>Attestation du docteur Gallet du 21 juillet 1945.

Le jury d'honneur.

Vu l'ordonnance du 3 juin 1943 portant institution du Comité français de la libération nationale, ensemble les

ordonnances des 3 juin et 4 septembre 1944;

Vu l'ordonnance du 21 avril 1944 portant organisation des pouvoirs publics en France après la libération, modifiée par les ordonnances des 6 avril 1945 et 13 septembre 1945;

Considérant que M. Laurent-Eynac (Haute-Loire), membre du Sénat au 3 septembre 1939 a voté la délégation du pouvoir constituant à Philippe Pétain le 10 juillet 1940, que, dès lors il tombe sous le coup de l'interdiction prévue par l'article 18 de l'ordonnance du 21 avril 1944 sur l'organisation des pouvoirs publics en France après la libération modifié par l'article 2 de l'ordonnance du 6 avril 1945;

Considérant qu'il y a lieu pour le jury d'honneur d'examiner d'office, en vertu de l'article 18 bis de ladite ordonnance, si l'intéressé est susceptible de bénéficier de la levée de l'interdiction en cause prévue en faveur des Français qui ont participé à la lutte contre l'ennemi ou l'usurpateur;

Considérant que l'intéressé, qui s'était formellement prononcé contre l'armistice, a pris dès les premiers décrets Pétain, une position d'hostilité au gouvernement de Vichy et à l'occupation ennemie ; qu'il a apporté son concours à la formation des mouvements de résistance, fournissant des indications et informations ; qu'il a ainsi participé à cette lutte,

Décide:

M. Laurent-Eynac est relevé de l'inéligibilité prévue par l'article 18 de l'ordonnance du 21 avril 1944, modifiée et complétée par l'ordonnance du 13 septembre 1945.

> Fait à Paris, le 6 octobre 1945. Le président du jury d'honneur, René CASSIN.

RE DE 1'INTERIBUR

BTAT FRANCAIS

CABINET
CONSULTUR D ETAT
ETAIRE GENERAL A LA
POLICE

Nº 54-Pol.Cab.Circ.

Vichy, le 10 FEVRIER 1943

B B O RE T LY CHEF DU GOUVERNEMENT DI NU STRE SECRETAIRE D STAT A L'INTERLEUR

> A Messieurs les PRIFITS REGIONAUX à Messieurs les PRIFITS (Zone libre)

Je vous prie de me communiquer la liste des personnalités politiques résidant dans votres circonsoription et qui vous paraitraient susceptibles soit de tenter de quitter el ndestinement notre territoire soit de se livrer à une activité de nature à gêner l'action du Gouvernement.

Il s'agit actuellement de celles dont la notoriété est certaire.

Je puis, en effet, être appelé à vous demander de prendre des mesures appropriées pour éviter que les dites personnalités ne puissent quitter leur résidence habituelle sans que vous en soyez aussitôt informé. Dans ce cas, vous devrez naturellement agir avec tact et discrétion.

Pierre LAVAL.

10 février 1943 : circulaire de Pierre Laval aux préfets. (AD)

-NOTICE-Strictement confidential 1º-Nom et Prénoms : ROUCHON Ulysse 3°- ine et situation de famille .65 ans, né LOUDES (H.L.) en 1878 Marié, un enfant 50-Domicile : ventuell sant unterieur : -40-Ac- rofession ctuelle : Bibliothècaire municipal. Correspondent de journaux. -doprécedentes : Classe 1898, mobilisé guerre 14-18 en qualité d'Officier d'Administration. Réparti en 1939-40 en le même qualité.

C°-Situation de fortune : Besogneux, sans fortune, Vit du produit de son travail. -Sociétée d ns lesquelles il a Néant des intérêts : 7°-Décorations franç issa : Officier de la Légion d'Honneur. Croix de Guerre I4-I3. Officier de l'Instruction Publique et Chevalier de Mérite Agricole. "-Confession religiouse: Catholique diorigine Non pratiquant /°-Landats publics exercés avant le il juillet 1940 (a ndats législatif, départementa, communal, etc....) 10°- Partis ou groupemente auxquels l'intéressé. Appartenu avant le 11 juillet 1940 et, le cas échéant, fonctions exercées, rôle jou'et tendances mani-festées au sein de ces partis sur le plan local...... Radical-Socialiste 110- Portis ou groupements auxquels
l'intéressé a apportenu depuis
le 11 juillet 1940, et, le cus
échéant, fonctions exercées et
rôle jour ru sein de ces groupe-Néant ments.

Note préfectorale sur Ulysse Rouchon. (AD)

### LES COLLABORATEURS

Parmi tous les collaborateurs que Laurent-Eynac s'était choisis, trois personnages hors du commun doivent être cités : Albert Caquot, Louis Couhé et Louis de Goÿs.

# Albert Caquot75

Né le 1<sup>er</sup> juillet 1881 à Vouziers, dans les Ardennes, Albert Caquot entre à dix-huit ans à l'Ecole polytechnique. Il en sort dans le corps des Ponts et Chaussées et effectue son service militaire en 1901-1902 comme sous-lieutenant du bataillon d'aérostiers du 1<sup>er</sup> régiment de génie. En 1914, il est mobilisé comme capitaine de la compagnie d'aérostiers de Toul. Il en profite pour exprimer ses talents d'ingénieur en inventant un nouveau ballon captif à stabilisateur arrière, la saucisse, bien plus performant que les précédents.

Titulaire de la croix de guerre, il est décoré de la Légion d'honneur sur le champ de bataille. Georges Clemenceau, au début de 1918, le place à la tête de la section technique de l'aviation où il anime tous les services.

Après la guerre il s'éloigne de l'aéronautique. A la demande du maréchal Lyautey, il accepte de jouer un rôle dans le comité de propagande aéronautique créé par ce dernier pour réclamer la renaissance de l'aviation française dont l'industrie est négligée et distancée. Au cours d'un dîner-débat organisé par le comité, Albert Caquot dans un exposé remarqué, présente un programme réaliste des possibles progrès et des moyens pour les accomplir.

Quand Laurent-Eynac est nommé ministre de l'Air, il invente spécialement pour Albert Caquot le poste de directeur général technique dans lequel il va oeuvrer jusqu'en 1933 avec une efficacité toujours plus affirmée. Caquot anime le service des recherches, qu'il vient de <sup>75</sup>Voir sa biographie par Jean Kérisel: Albert Caquot, créateur et précurseur. Paris, Eyrolles 1978.

créer, et fonde à l'université plusieurs instituts de

mécanique des fluides.

L'organisation de la direction générale, qui n'a pas de précédent, est une tâche difficile où Caquot doit souvent imposer ses vues. Sa faculté d'innovation se fait sentir dans tous les domaines relevant de son autorité :

- création de laboratoires de recherches, d'essais et

de contrôles;

- étude et mise au point de multiples prototypes ;

- développement des moteurs suralimentés et de l'armement aérien ;

- organisation de la production et des essais en vol des nouveaux appareils.

En moins de quatre ans il redresse une situation

plus que compromise.

En 1933, un ministre supprime les recherches et réduit les crédits pour les prototypes. Albert Caquot se retire et selon sa propre expression : "reprend à nouveau ses études d'ingénieur conseil en ouvrages d'art."

Spécialiste de la résistance des matériaux, il réalise de nombreux ouvrages en béton : barrages, môles, ponts...

Il élève la statue géante qui domine la baie de Rio.

Parmi toutes les réalisations d'Albert Caquot, deux chefs-d'oeuvre : le barrage de Donzère-Mondragon et l'usine marémotrice de la Rance.

Reçu à l'Académie des sciences, il meurt à Paris le 27 novembre 1976.

#### Louis Couhé

Né le 24 juin 1889 à Sully-sur-la-Lys, dans le Pasde-Calais, il est mobilisé dans l'infanterie le 4 août 1914. Grièvement blessé, il est déclaré inapte à cette arme et, sur sa demande, il est affecté à l'aviation. Breveté observateur, il passe son brevet de pilote n° 5 697, le 18 mars 1917. Officier pilote, il sert comme capitaine à la 1<sup>re</sup> escadre de combat au début de 1918.

Docteur en droit, député du Pas-de-Calais de 1924 à

1928, il sera conseiller puis président du conseil général de

ce département de 1920 à 1940.

Le 15 octobre 1928, lors de sa nomination comme ministre de l'Air, Laurent-Eynac le choisit comme directeur de son cabinet. L'année suivante il est nommé conseiller d'Etat en service extraordinaire et devient inspecteur général puis directeur général de l'Aéronautique civile le 30 décembre 1930, juste après le départ de Laurent-Eynac.

En cette qualité il parcourt plus de 40 pays entre 1931 et 1936 et contribue à la création d'Air France. Il participe aux premières traversées expérimentales de l'Atlantique Nord, notamment une traversée sans escale les

14 et 15 juillet 1939.

Révoqué par Vichy en 1941, il adhère à une

organisation clandestine britannique.

Louis Couhé fut également président du conseil de perfectionnement de l'Ecole nationale de l'aviation civile, dont l'acronyme, ENAC, est peut-être un clin d'oeil phonétique à Laurent-Eynac.

Louis Couhé fut le président fondateur de l'aéroport

de Paris en 1948 et occupera ce poste jusqu'en 1960.

Outre son amitié avec Laurent-Eynac, Louis Couhé avait avec lui quelques décorations en commun : Légion d'honneur, croix de guerre 1914-1918, chevalier de l'Empire britannique et titulaire de l'Ordre national de Léopold de Belgique.

Louis Couhé s'éteint à Paris le 3 septembre 1979 à

l'âge de 90 ans.

### Louis de Goÿs

Pendant la *Grande guerre*, Laurent-Eynac fait la connaissance de Louis de Goÿs de dix ans son aîné. Une solide amitié unira les deux hommes et le politique fera souvent appel au militaire.

Louis Marie Joseph de Goÿs de Mezeyrac est un homme d'exception. Né le 24 avril 1876 à Lyon, il intègre l'école de Saint-Cyr en 1895, dans la promotion Tananarive. Il en sort sous-lieutenant deux ans plus tard.

Titulaire du brevet de pilote n° 354, le 3 février 1911 et du brevet militaire n°27, le 12 août de la même année. Chevalier de la Légion d'honneur le 11 juillet 1912, il sera promu commandeur le 22 décembre 1925.

Le 24 août 1914, il est chargé de créer et d'organiser le premier groupe de bombardement. Au cours d'un raid, le 27 mai 1915, il est obligé d'atterrir. Fait prisonnier, il réussit à s'évader après sept tentatives.

Colonel le 23 septembre 1922, surnommé le Père du bombardement aérien, il est nommé le 8 décembre, chef du cabinet technique au sous-secrétariat d'Etat à l'Aéronautique, par son ami et camarade d'arme, Laurent-Eynac qui le tient en haute estime. "Depuis le premier conflit mondial, chaque affaire où paraît de Goÿs me grandit", avait coutume de dire Laurent-Eynac.

A cette époque, Louis de Goÿs effectue comme chef de mission la première traversée aérienne du Sahara, Paris-Niamey, puis le voyage Paris-Rome à bord du dirigeable Méditerranée. Il est promu général de brigade en 1926.

La collaboration de Laurent-Eynac avec son adjoint fut de tous les instants et le nouveau ministre de l'Air, en 1928, le rappellera à ses côtés pour participer à l'organisation du ministère naissant.

Louis de Goÿs décéde à Paris le 14 juillet 1967.

#### LES VOYAGES AERIENS DE LAURENT-EYNAC

#### L'adepte du vol

On ignore encore où et comment Laurent-Eynac effectua son premier vol et qui l'initia à l'aviation.

Le document le plus ancien est une photographie, qui illustre la couverture de ce livre, où il pose devant un F.40, équipé pour le vol de nuit, sur lequel il officia comme aviateur-bombardier.

Ce bombardier, construit en 1915 par les frères Henri et Maurice Farman, est rapidement dépassé par son faible armement si bien qu'en 1916 il sert à la reconnaissance et au bombardement de nuit. Il est retiré du front durant l'ultime année de guerre et utilisé pour l'instruction.

Quand on lit la description de cet appareil on ne peut qu'être admiratif devant la témérité teintée d'inconscience qui animait ces héros à bord de ces drôles de machines volantes.

Envergure 17,6 m Longueur 9,3 m 3,9 m Hauteur Masse au décollage 1 120 kg 1 Renault 160 ch Moteur

Vitesse maximum 135 km/h à 2 000 m d'altitude

Autonomie 2h 30mn

Armement 1 mitrailleuse à l'avant et 50 kg de bombes

Equipage 2 hommes

Par la suite, de nombreuses photographies montrent

Laurent-Eynac auprès d'appareils de tous types.

Avec ou sans portefeuille, Laurent-Eynac ne perdait aucune occasion de prendre l'air, non pas comme pilote mais comme passager, à une époque où les voyages aériens étaient encore une aventure. On ne peut les citer tous, retenons-en simplement quelques uns.

#### Casablanca-Oran

Dans les années vingt, un vol Paris-Marseille constituait un événement. Pour l'occasion, Laurent-Eynac se verra ainsi offrir une montre en or portant l'inscription : "10 avril 1922. Paris-Marseille. *Goliath B*."

Le 6 octobre 1922, à l'instigation du maréchal Lyautey, Pierre-Georges Latécoère, qui désirait relier le Maroc à l'Algérie, inaugure la liaison Casablanca-Oran. Laurent-Eynac est du voyage à bord d'un Breguet XIV piloté par Didier Daurat. Cette ligne peu rentable sera rapidement abandonnée.

Le tronçon Casablanca-Dakar est l'objet d'une polémique entre Latécoère et Daurat. Le premier veut utiliser des Laté XV, le second des Breguet XIV. Mettant sa démission dans la balance, Daurat demande audience à Laurent-Eynac et le convainc du bien fondé de son option. Après cette entrevue, Laurent-Eynac convoque Latécoère à Paris. A l'issu de cette rencontre, dont rien n'a transpiré, Daurat aura gain de cause.

#### Le dirigeable Méditerranée

Le 14 juin 1921, le dirigeable commercial allemand *Nordstern*, d'un volume de 22 500 m<sup>3</sup>, est livré à la France par un équipage de 4 officiers et 8 sous-officiers allemands, sous les ordres du commandant français Paquignon, en compensation des dirigeables qui devaient être remis aux alliés et que leurs équipages avaient détruits.

Cet aéronef avait été spécialement construit pour assurer le service entre le lac de Constance, Berlin et les pays scandinaves, concurremment avec le *Bodensee* qui fut attribué à l'Italie. A la date de sa livraison, le *Nordstern* effectua le voyage Friedrichshafen-Saint-Cyr.

En vertu d'un décret du 4 novembre 1921, rendu sur la proposition de Laurent-Eynac, ce dirigeable prit le nom de *Méditerranée*. En effet, primitivement, cet appareil était destiné à l'exploitation de la ligne aérienne MarseilleAlger.

Cédé à la Marine, le 7 avril 1922, il eut comme port d'attache, Rochefort puis Cuers-Pierrefeu, dans le Var.

Les Parisiens eurent l'occasion de le voir survoler à plusieurs reprises la capitale en 1921 et au début de 1922.

C'est à son bord, en 1922, que Laurent-Eynac accompagné du fidèle colonel de Goÿs, de l'ingénieur en chef Sabatier et du colonel Casse<sup>76</sup>, fit le voyage de Cuers-Pierrefeu à Rome, pour se rendre à la session de la commission internationale de navigation aérienne, dont la séance d'inauguration fut présidée par Mussolini.

Parti à 8 heures, signalé à 13 heures en vue de Bonifacio, le *Méditerranée* atterrit près de Rome à 17 heures.

Parmi les questions à l'ordre du jour figuraient notamment la fixation des conditions minima exigées pour la délivrance du certificat de navigabilité des aéronefs, la détermination des règles de l'examen médical des pilotes, la publication des cartes pour la navigation aérienne et la réglementation des signaux de nuit.

Bien des années plus tard, Laurent-Eynac conservait toujours un excellent souvenir de ce voyage qu'il racontait avec une certaine nostalgie à quelques uns de ses proches.

# Le voyage au Maroc

En octobre 1929 toute la presse relate le voyage de Laurent-Eynac au Maroc pour visiter les formations militaires et l'aéronautique afin de traiter avec la résidence générale, la chambre du commerce et l'Aéro-club, des questions se rapportant au Maroc, et aux relations aériennes de la métropole avec l'Afrique du Nord et l'Afrique occidentale française.

Accompagné du député Proust, vice-président de la commission de l'Aéronautique et des Colonies à la Chambre, du colonel Duseigneur et du lieutenant de

<sup>&</sup>lt;sup>76</sup> Directeur du service de la navigation aérienne.

vaisseau Pecqueur appartenant à son cabinet militaire, le départ a lieu le lundi 14 octobre, sur deux avions de la Compagnie générale aéropostale. Le soir même ils atterrissent à Rabat. Le lendemain, le ministre et sa suite rendent visite au sultan et à l'état-major du 37° régiment d'aviation.

En cinq jours, il rencontre l'aviation militaire au Maroc et, d'accord avec la résidence générale, il jette les bases d'une nouvelle organisation adaptée à la situation politique.

La chronique des actualités retiendra de ce voyage que : "le rôle joué par l'aviation dans ce travail de pacification est unanimement considéré comme capital, voire comme prépondérant, en raison de son aptitude à l'exploration, à la photographie, aux levées topographiques et de sa capacité de feu."

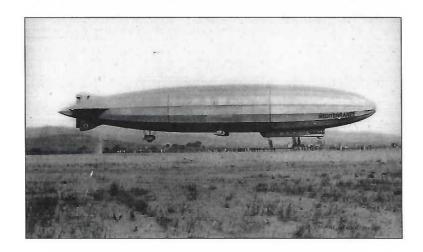
# Le SO Bretagne

Alors qu'il était vice-président de l'Assemblée de l'Union française, la Société nationale de construction aéronautique du Sud-Ouest (SNCASO) adressa à Laurent-Eynac un projet d'aménagement d'un de ses appareils : le SO Bretagne 30P.

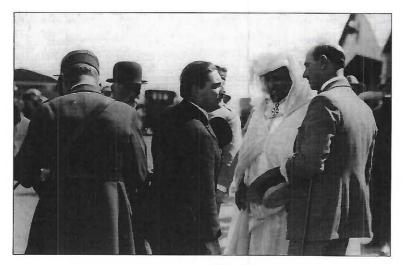
Ce bimoteur, spécialement adapté aux déplacements aériens de hautes personnalités, pouvait franchir des étapes de 2 000 km à une vitesse de croisière supérieure à 400 km/h, en emportant 600 kg de bagages. En plus des quatre membres de l'équipage et d'un ou deux stewards, une quinzaine de personnes pouvaient prendre place à bord.

L'aménagement intérieur était réalisé selon les désirs de l'acheteur. Un salon particulier permettait l'isolement et le repos ; un grand salon aux sièges de cuir rouge, et un bar offraient le délassement pendant les heures de vol et les réceptions aux escales, tandis que les secrétaires travaillaient dans une pièce voisine. Trois cabinets de toilette et un office équipé pour les plats chauds et froids, conjuguaient le pratique et l'agréable.

En quelques décennies, Laurent-Eynac fut le témoin, parfois l'acteur, de l'évolution des avions, depuis la rusticité du F 40 jusqu'au somptueux confort du SO Bretagne.



Le Méditerranée quelques instants avant le "lachez-tout". 1922.



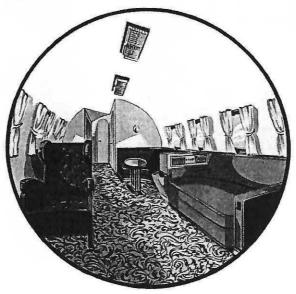


En haut : arrivée à l'aérodrome de Casablanca, rencontre avec le pacha.

Octobre 1929. (Ley)
En bas : Laurent-Eynac et le résident général au Maroc. Octobre 1929.

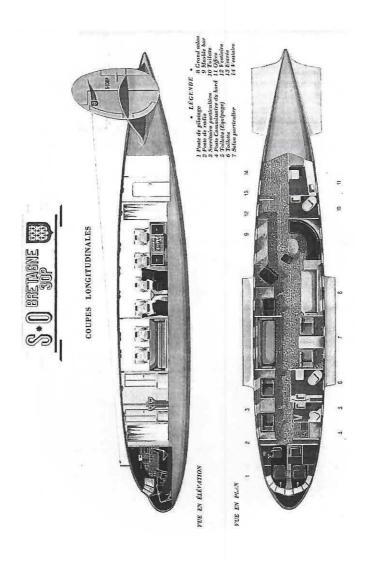
(Ley)





En haut : projet d'aménagement du SO Bretagne.

En bas: le grand salon.



Aménagement du SO Bretagne Hautes personnalités.

#### LA TRANSCEVENOLE OU LE TRAIN FANTOME

Il faut tordre le cou à la légende : Laurent-Eynac n'est pas le géniteur de la ligne de chemin de fer dont l'objet primitif était de relier Le Puy-en-Velay à Lalevade, en Ardèche, en passant par Le Monastier.

Selon les circonstances, cette ligne porte trois

appellations différentes:

Son nom officiel est, Ligne du Puy à Nieigles-Prades; son nom le plus courant est La Transcévenole, et son nom dans l'imaginaire populaire vellave : Ligne

Laurent-Eynac.

Initié en 1902 sur le papier, le projet de la ligne est terminé en 1904 alors que le futur ministre était potache au lycée du Puy, ce qui exclut définitivement qu'il soit à l'origine de cette réalisation. En ce qui concerne Le Monastier, c'est seulement en décembre 1913 que fut adopté l'emplacement de la gare.

Comme l'écrit Jean Grimaud<sup>77</sup>, Laurent-Eynac prit "le train en route en 1919, l'année précisément qui marque

le vrai départ de sa carrière politique nationale."

Il est vrai que Laurent-Eynac se démena beaucoup pour que les travaux interrompus par la guerre, reprirent force et vigueur du côté de la Haute-Loire. Citant encore Jean Grimaud, nous reprenons les propos de Laurent-Eynac en 1925, lors de la campagne des élections cantonales qu'il remporta avec 84% des suffrages:

De toute mon âme, avec obstination, je me suis voué à la réalisation que je veux pour mon pays, de cette ligne de chemin de fer dont les travaux occupent chez nous tant d'ouvriers et sont une source de fortune pour notre commerce. J'ai obtenu l'accord de l'Etat et la décision de la compagnie pour la mise en construction du tronçon du Puy au Monastier, avec l'établissement de la gare principale au chef-lieu de canton. Jamais je n'ai détourné mes regards de

<sup>&</sup>lt;sup>77</sup>Jean Grimaud : La Transcévenole, histoire de la ligne inachevée du Puy à Aubenas. Edité par l'association "La Transcévenole", 1994.

ma petite patrie ; je suis resté l'enfant du pays, fidèle à ses origines et à son sol, j'en ai la fierté.

Il existe aux Archives nationales, deux cartons<sup>78</sup> contenant des documents sur cette ligne depuis son origine. On y trouve quelques interventions de Laurent-Eynac. Ce dernier se démène particulièrement à l'approche des élections. Ainsi, le 30 juin 1928, il écrit au ministre des Travaux publics :

Mon Cher Ami. En raison de l'élection cantonale d'octobre dans le canton du Monastier, <u>il y a urgence</u> à hâter les travaux d'adduction d'eau à la gare du Monastier.

Le lendemain, il écrit de nouveau :

Monsieur le Ministre. J'ai l'honneur d'insister auprès de vous afin que soit tenu la promesse que vous aviez bien voulu me faire qu'au 14 juillet 28 M. Jallut, entrepreneur à Marseille, présenté par les syndicats d'entreprises soit fait <u>Chevalier de la Légion d'Honneur</u>.

Nous y comptons, M. Jallut est âgé de 75 ans.

On sait que cette ligne de chemin de fer ne sera jamais achevée, ce qui servira de leitmotiv aux adversaires politiques de Laurent-Eynac à chaque campagne électorale.

Les monastérois soutiennent quasi-unanimement leur député. Les travaux apportent travail et animation. Pendant 20 ans Laurent-Eynac se battra pour eux, jusqu'en 1939. D'une façon générale il agira pour le désenclavement des communes en demandant à la Chambre des députés des augmentations de crédits.

Il faut relier au monde des agglomérations déshéritées dont les habitants, tous agriculteurs, n'ont été maintenus que par leur attachement à la terre natale dans leurs inaccessibles villages.

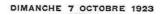
Mais il semble qu'après les élections de 1925, Laurent-Eynac n'est plus dupe quant à l'aboutissement des travaux.

Ses interventions et son prestige personnel permettront de maintenir le projet sous perfusion, pour le bien-être de ses concitoyens qui étaient également, il faut s'en souvenir, ses électeurs.

<sup>&</sup>lt;sup>78</sup>Cotes: F/14 12 783 et F/14 12 784.

Note manuscrite de Laurent-Eynac à Antériou, ministre des Travaux publics. Octobre 1925. (AN)

<u>Le Puy à Lalevade d'Ardèche-Prades</u> Ligne en construction <u>P.L.M.</u> Poursuivre activement l'exécution des travaux en cours depuis 1919 et prévoir les dotations suffisantes afin que le rythme des entreprises soit accéléré.



# COMMUNE DE CHASPINHAC



# BANQUET

# INAUGURATION

DU MONUMENT AUX MORTS DE LA GRANDE GUERRE

DE LA ROUTE DE PEYREDEYRE A CHASPINHAC

ET DU RÉSEAU TÉLÉPHONIQUE

SOUS LA PRÉSIDENCE DE

# M. LAURENT EYNAC

Jambon d'York en Bellevue

Quenelles de brochets aux morilles

Civet de lièure Saint-Rubert

Petits pois à la Française

Chapons du Mans rôti à la broche

Coupes de fruits

Dessert

GRAND PRINAIRE ROUGE CHAMPAGNE FRAPPÈ

CAFÉ

Menu d'inauguration.

# SON ACTIVITE EN HAUTE-LOIRE

L'action de Laurent-Eynac en Haute-Loire à travers la vie politique dans ce département a déjà été relatée par Auguste Rivet<sup>79</sup>.

# Son aura personnelle

Parti député à la guerre de 1914-1918, Laurent-Eynac en revient auréolé de sa gloire de combattant et de son prestige d'aviateur. Les élections législatives de 1919 le hissent au rang de patron politique de la Haute-Loire et l'enracinent pour 20 ans dans son département.

Réélu sans discontinuité au conseil général, de 1913 à 1937, il en laisse la présidence à son ami Victor Pagès-

Ribeyre, qui occupe cette fonction de 1919 à 1937.

Fils de la Haute-Loire, amarré à Paris, il jette l'ancre très souvent dans son pays natal. Pratiquement chaque semaine il est sur le terrain, où il préside, décore et inaugure.

Sa popularité est grande. Une série de cartes postales recherchées par les collectionneurs, commémore son triomphe lors des fêtes organisées en son honneur par son village natal en avril 1914 et en mai 1921.

Il préside d'innombrables réunions : anciens combattants, mutilés, sapeurs-pompiers, voyageurs de

commerce, cliques, amicales sportives...

Ses fonctions de ministre lui permettent d'obtenir bien plus de distinctions pour ses compatriotes que ses collègues députés qui n'ont pas sa stature et l'accès aussi facile aux contingents de décorations.

Coupeur de rubans, il inaugure allégrement routes, ponts, fontaines, monuments aux morts, terrains d'aviation et usines...

Il distribue subventions, aides et secours, aux associations, aux agriculteurs et aux personnes démunies.

<sup>&</sup>lt;sup>79</sup>Les cahiers de la Haute-Loire. Revue d'études locales : 1967, 1968, 1969, 1970.

Il a compris bien avant ses adversaires, l'importance et l'impact des mouvements associatifs, en particulier ceux d'anciens combattants, mis en place par ses amis.

Ces amicales, cercles et sociétés, sont autant de courroies de transmission de sa propagande et leurs membres sont autant de relais qui diffusent son idéologie.

Chaque manifestation se termine par un banquet, chaque banquet se termine par un discours, chaque

discours se termine par une envolée eynacienne.

Les préfets roulent pour lui. Aux approches des échéances électorales il est omniprésent. Il visite chaque village, ne néglige aucun hameau. Il discourt sur les places, dans les cafés. Il fait du porte à porte, il serre les mains, adresse un mot de circonstance à chacun, aidé par sa mémoire et celles de ses agents électoraux.

Il joue avec habileté de son prestige de ministre

auprès de son électorat local.

Convive apprécié, son coup de fourchette est connu. Fin gourmet, il est capable de déclamer sur un mets pendant de longues minutes. Son talent d'improvisation le sert. Ses discours surannés et parfois oiseux, répondent alors à l'attente de ses électeurs. Il fait mouche à chaque fois avec des formules aimables envers ses amis ou des piques mordantes aux frais de ses adversaires.

Son humour n'est pas toujours compris. En septembre 1926, face à ses détracteurs qui l'accusent de s'enrichir et de placer son argent hors de l'hexagone, il rétorque avec à-propos : "En fait de propriétés à l'étranger je ne pourrais avoir que des châteaux en Espagne". Cette boutade, prise au pied de la lettre est à l'origine du mythe persistant selon lequel il possédait un important patrimoine

immobilier à l'étranger.

Si on résume son action sur le terrain en quelques mots: il va au contact de ses électeurs, il mouille sa chemise et il aime cela.

# La presse locale

Il faut rappeler le rôle déterminant que joue la presse

départementale à cette époque.

Le journal La Haute-Loire, porte-plume et porteparole de Laurent-Eynac fut toujours un fidèle soutien sinon un organe de propagande. Zélateur du seigneur politique du département, ce quotidien relate ses interventions en tant que député ou ministre, mais il rend compte également de tous ses déplacements et des manifestations locales auxquelles il participe ainsi que les discours qu'il y prononce.

L'Avenir de la Haute-Loire, au contraire est totalement eynacophobe et ne se prive pas de l'attaquer

violemment sur tous les fronts.

Les deux rédacteurs en chef, Julien Peyrillier pour la Haute-Loire et Victor-Baptiste Chardonnal pour l'Avenir,

se livrent une féroce lutte idéologique.

Les campagnes électorales sont agitées. Les noms d'oiseaux, les injures et parfois les calomnies, fusent de part et d'autre : bolcheviste, charlatan, démagogue, embusqué, imbécile, pitre, ploutocrate, réactionnaire, sectaire, ultramontain...

Il est impossible de relater toutes ses actions en faveur de la la Haute-Loire. Juste peut-on en évoquer

quelques unes.

Fidèle à ses racines il défend celles de la lentille du Velay, il plaide pour la dentelle, il mène une onéreuse politique d'électrification des campagnes, il milite pour l'extension des réseaux routiers et des voies ferrées et ébauche une politique touristique pour le département.

Il reste maître du jeu politique jusqu'en 1935 où, sentant peut-être le vent tourner, il oblique prudemment et échange son siège du Palais Bourbon contre un confortable

fauteuil au Palais du Luxembourg.

Singulièrement, il arrive à son zénith politique dans le département alors que sa carrière gouvernementale est derrière lui.



Fête de la dentelle du Puy à Paris. Maryse Demour, M<sup>me</sup> Maurice de Walleffe, Alexandre Millerand, Laurent-Eynac, Antier père, député de la Haute-Loire. (Ley)

#### **SES ELECTIONS**

Dans un soucis de synthèse et de clarté, on trouvera réunis ci-après les résultats des principales élections auxquelles participa Laurent-Eynac et qui sont éparpillés dans le texte de cet ouvrage.

Il fut candidat et vainqueur à cinq élections législatives et à une élection sénatoriale, soient 27 ans ininterrompus de mandat parlementaire depuis 1914.

De même, il fut élu et réélu sans problème conseiller général du Monastier durant 24 ans, de 1913 à 1937.

#### 26 avril et 10 mai 1914

Dans la circonscription du Puy-Sud, il est élu sous l'étiquette Républicain de gauche dès le premier tour, contre l'avocat Joseph Antier, catholique républicain soutenu par la droite.

Laurent-Eynac: 7 892 voix. Joseph Antier: 7 672 voix.

Les autres élus de la Haute-Loire sont : Paul Ribeyre (Gauche démocratique), Joubert-Peyrot et Julien Fayolle, radicaux-socialistes.

Au niveau national la gauche obtient presque la majorité absolue.

#### 16 et 30 novembre 1919

Avec le mode de scrutin départemental, Laurent-Eynac, en ratissant chez les centristes, est le seul élu de sa liste de *Concentration républicaine pour le relèvement* économique du pays.

Il obtient 22 284 voix sur 62 685 votants.

Les trois autres sièges de la Haute-Loire vont à la droite : Joseph Antier, Victor Constant et Edouard Néron.

La nouvelle Chambre des députés est alors désignée sous le vocable *Chambre bleu horizon*, car beaucoup d'anciens combattants y sont élus, allusion à la couleur de l'uniforme avec lequel ils s'illustrèrent pendant la guerre.

#### 11 et 25 mai 1924

Laurent-Eynac forme une liste d'Union des Républicains, affiliée aux modérés de la Gauche radicale. Cette liste emporte les quatre sièges de députés du département par 38 690 voix sur 68 087 votants.

Ses colistiers sont : Jules Boyer (républicain de gauche), Auguste Chauvin et André Roux (radicaux-

socialistes).

#### 22 et 29 avril 1928

Ces élections voient le retour du scrutin uninominal. Laurent-Eynac est candidat dans la deuxième circonscription du Puy. Il est élu dès le premier tour contre deux adversaires peu connus.

Laurent-Eynac : 9 001 voix. Léon Cabanès (démocrate populaire) : 6 191 voix.

Paysal : 1 209 voix.

Les 3 autres députés élus sont : Joseph Antier, Jules Boyer et Julien Fayolle.

#### 1er et 8 mai 1932

Il est réélu dès le premier tour dans la deuxième circonscription du Puy.

Laurent-Eynac: 9 318 voix. Léon Cabanès: 4 631 voix. Clément Julien: 1 319 voix.

Les autres députés élus sont : Philibert Besson, Julien Fayolle et Augustin Michel.

# 5 septembre 1935

Il dispute l'élection sénatoriale à la suite du décès, le 18 juin, du titulaire Julien Fayolle. Il emporte cette élection haut la main dès le premier tour de scrutin, par 432 voix, alors que son prédécesseur l'avait été au troisième tour avec 348 voix.

Il subit le seul échec de sa carrière en étant battu aux élections sénatoriales de 1946.

#### UNE RETRAITE BIEN MERITEE

Dans le dernier quart de sa vie, après la deuxième guerre mondiale, l'Aigle a perdu de sa superbe. Mais il est toujours écouté et ses conseils sont recherchés : certains préfets lui demandent audience en prenant leur fonction.

Atténué par les années, son ramage n'a plus l'éclat d'antan. Le pouvoir a changé de mains mais son influence locale est certaine et sa notoriété toujours importante : on reconnaît sa valeur mais on ne lui accorde plus le crédit politique d'autrefois.

Sur le plan national, néanmoins, d'importantes et nombreuses fonctions honorifiques lui sont confiées.

Appelé par l'Assemblée nationale pour siéger comme conseiller à l'Assemblée de l'Union française, il en devient vice-président, de 1947 à 1959.

Pendant six mois, il est aussi membre du conseil d'administration d'Air France, mais il doit quitter cette fonction, incompatible avec celle de membre de l'Union française.

Il sera également vice-président du Comité parlementaire français du Commerce et, en même temps juge titulaire de la Haute Cour de justice.

Il est élu membre honoraire du Parlement et, en octobre 1958, vice-président du Parti républicain et radical socialiste pour quelques mois.

Il est encore désigné comme président d'honneur du Comité d'expansion culturelle de la France d'outre-mer et enfin, le 4 juin 1959 il est nommé membre du Conseil économique et social.

# Le trentième anniversaire de la création du ministère de l'Air

Le vendredi 31 octobre 1958, dans la cour d'honneur de la Cité de l'Air<sup>80</sup>, se déroule la cérémonie célébrant le trentième anniversaire de la création du

<sup>8026,</sup> boulevard Victor, 75015 Paris.

ministère de l'Air, en présence de son premier titulaire.

Toute l'aristocratie aéronautique est présente. Guillaumat, le ministre des Armées, rend hommage à l'oeuvre accomplie par Laurent-Eynac. A la fin de son intervention, alors que retentit La Marseillaise, il dévoile le monument commémoratif, oeuvre commune de Georges Guiraud, sculpteur-graveur, grand-prix de Rome, et de Jean Hébrard, architecte, en collaboration avec les ingénieurs et les ouvriers de Sud Aviation. Ce monument est une pale d'hélice bleutée, très allongée, sur laquelle se trouve le profil de Laurent-Eynac avec une inscription rappelant qu'il fut le premier ministre de l'Air.

La seconde partie de la réception a lieu à l'aéroport de Paris. Camille Héline<sup>81</sup> remet au héros du jour un médaillon à son effigie et le président Garnier, de l'Aéro-

club du Puy, lui fait l'hommage d'un insigne d'or.

A cette occasion, l'administration des PTT avait installé un bureau temporaire dans un local du ministère pour oblitérer, ce jour là, ainsi que les 3 et 4 novembre, les timbres sur les cartes postales reproduisant le monument.

# Le collège du Monastier

Extrêmement rares sont les personnes vivantes qui marquent de leur nom un établissement scolaire. Laurent-Eynac est de ceux-là. Déjà, dans les années trente, son nom avait été donné à un quartier neuf de la banlieue sud du Puy.

La construction d'un collège au Monastier est envisagée dès 1950 par le maire, M. Royer. Deux ans après son approbation a lieu la première rentrée scolaire, en octobre 1963, dans un établissement neuf réalisé par l'architecte Kaeppelin, du Puy.

Le 25 octobre 1964, se déroule l'inauguration de ce collège d'enseignement général mixte, édifié, par un de ces clins d'oeil de l'Histoire, sur l'esplanade de l'ancienne gare de la ligne Nieigle-Prades, symbole eynacien s'il en fut.

<sup>81</sup> Conseiller de l'Union française et président du comité d'organisation.

Malgré la neige qui recouvre Le Monastier, de nombreuses personnalités honorent l'homme du jour de leur présence : le député Barrot, président du conseil général, le préfet Perel, Sagnol, ancien député et président des Amicales laïques du Puy, Convers, le maire du Monastier et l'inévitable Félix Volle.

Laurent-Eynac coupe le ruban symbolique avec l'aide de la fille du directeur du collège, M. Andrieu, et prononce, comme il se doit un discours de circonstance.

# Laurent-Eynac franc-maçon?

Beaucoup ont affirmé que Laurent-Eynac était

franc-maçon.

Ce dernier, lors de la campagne pour l'élection sénatoriale de 1935, répondait par voie de tract à l'un de ses antagonistes :

Au long de vingt années de luttes politiques jamais, aucun de mes adversaires ne m'a prétendu franc-maçon,

sachant bien que je ne le suis pas.

Il existe dans les archives du Grand Orient de France<sup>82</sup> une fiche le concernant, établie par le service des Sociétés secrètes lors de la mise à l'index des francs-

maçons entre 1941 et 1944.

Il n'y est pas répertorié comme affilié. Le seul grief retenu contre lui par les services antimaçonniques est d'avoir appuyé un nommé Ducas, franc-maçon, qui sollicitait l'obtention de la croix de la Légion d'honneur, mais les rubriques qui se rapportent à son appartenance maçonnique<sup>83</sup> sont vierges.

Il n'existe non plus aucune trace de lui dans les

archives de la Grande Loge de France<sup>84</sup>.

Si Laurent-Eynac avait été franc-maçon, les services

<sup>&</sup>lt;sup>82</sup>Principale obédience maçonnique française regroupant aujourd'hui 40 000 membres répartis dans un millier de loges. Siège : 16, rue Cadet, 75009 Paris.

<sup>83</sup> Date d'initiation, obédience, nom de la loge, grade, fonctions ...

<sup>84</sup> Siège: 8, rue Puteaux, 75017 Paris.

de Vichy l'auraient inévitablement épinglé car ils épluchèrent systématiquement les archives des obédiences et des loges qu'ils avaient saisies dans toute la France.

# Le journaliste

Ses articles continuaient à être recherchés par la presse spécialisée dans l'aéronautique mais également dans les revues de propagande des différents organismes

auxquels il appartenait.

En 1953, il se lance dans une aventure journalistique en devenant directeur politique d'un nouveau périodique, Le Quotidien de la Haute-Loire, dont le premier numéro est daté des mercredi 2 et jeudi 3 mai, et qui succède à La Voix républicaine de la Haute-Loire.

Ses chroniques politiques et économiques s'étalent à la une, en général sur deux colonnes. Il aborde les problèmes d'actualité avec un esprit critique, mêlant harmonieusement ses propres souvenirs et ses expériences ministérielles, brossant avec élégance les portraits des hommes qu'il a côtoyés, lançant parfois quelques piques.

Ses descriptions soulignent l'attachement, la tendresse ou l'admiration qu'il voue à ces hommes exceptionnels, pour la plupart ses amis : Aristide Briand, René Coty, Edouard Herriot, André Le Troquer, Gaston Monerville, Alexandre Millerand, Raymond Poincaré, Paul Reynaud ...

Pierre Mendès-France était sans doute celui sur

lequel il revenait avec le plus de plaisir :

1929. J'étais ministre de l'Air; pour Mendès, ce n'était encore que l'âge de la conscription. Un beau matin, le fidèle chef de mon secrétariat particulier, Félix Volle, vint me dire: "Nous avons touché - style militaire- un planton qui n'est pas ordinaire. C'est un soldat de la section des Secrétaires d'Etat-major qui s'appelle Mendès-France. A vingt ans, il a déjà publié un énorme bouquin sur les finances de la France et conduit au Quartier latin contre les camelots du roi, la jeunesse de gauche. Il faudrait l'utiliser

intelligemment" ajouta le bon sens de Félix Volle, qui plonge de solides racines dans notre terroir. Je vis le jeune planton et ma religion fut vite faite : c'est ainsi que Mendès-France entra au Cabinet du premier ministre de l'Air. Il ne l'a jamais oublié, moi non plus.

Et encore:

Mendès-France, pilote aviateur à l'armée d'Orient, se présenta à mon cabinet de ministre de l'Air le 10 mai 1940 au matin. Il me demandait de l'affecter là où l'on se battait, alors en Norvège. Il ignorait, à l'heure matinale de notre rencontre, qu'Hitler avait déclenché dans la nuit l'offensive allemande. Je le lui appris et tout de suite il partit pour une de nos escadrilles de combat : en première ligne.

Voilà l'homme. Il n'a pas eu du courage que dans le

ciel: il en a sur la terre ferme. L'un vaut l'autre.

(Le Quotidien de la Haute-Loire, 5 juin 1953.)

Mendès-France aimait se rendre avenue Elisée Reclus et discuter avec l'ancien ministre qui l'éclairait de ses conseils.

Durant sa longue croisière à travers la République, Laurent-Eynac participa à une demi-douzaine d'élections présidentielles, dont les médailles commémoratives étaient en bonne place dans le coffret de ses souvenirs.

En 1931, Paul Doumer est élu président de la République contre Aristide Briand. Laurent-Eynac fait partie de la délégation des gauches qui va demander à Doumer de se retirer devant Le pélerin de la Paix. L'accueil

est glacial et la démarche reste vaine.

Laurent-Eynac avait projeté d'écrire deux livres. Le premier : Au service de l'aviation française, resta à l'état embryonnaire sous la forme de quelques dizaines de feuillets manuscrits, qui figurent dans ses archives personnelles au musée municipal du Monastier. Le second : Si le ciel nous tombait sur la tête, malicieuse allusion à ses origines gauloises, ne vit jamais le jour et il n'en reste aucune trace visible.

# Sa vie privée

On le voit sur de nombreuses photographies entouré de jolies femmes élégantes. La rumeur publique lui prête une riche activité sentimentale. Resté toute sa vie célibataire, il saura protéger ce domaine privé.

A Paris, il voisine avec Sacha Guitry<sup>85</sup> et entretient avec lui des relations fort amicales. Son appartement parisien est tenu par sa fidèle servante célibataire, Marie Fillion, sa cadette de deux ans, qui resta plus de vingt ans à son service.

Fin lettré, il possède une riche bibliothèque, tant à Paris qu'au Monastier. On y trouvait, les éditions originales des auteurs de l'entre-deux-guerres, la plupart dédicacées, notamment l'oeuvre de Jules Romains, qui était son aîné de un an. Que sont-elles devenues ?

Amateur et nostalgique de Jules Vallès, il gardait dans ses archives des feuillets dactylographiés sur papier pelure, de passages entiers tirés de *L'Enfant* et se rapportant à la ville du Puy : le Plot, le Collège, la Petite Ville, le Fer à Cheval, sur le Breuil...

Le musée municipal du Monastier détient de nombreux livres sur l'aéronautique, qui lui appartenaient. Presque tous sont dédicacés par leurs auteurs : Ader, Blériot, Cot, Fonck...

Cultivé, le monde du théâtre et du cinéma ne lui est pas indifférent. Il fréquente assidûment une actrice qui joua dans le film *Entente cordiale*, de Marcel L'Herbier.

Une autre comédienne, M. C., traversa sa vie. Un jour, par hasard, son chauffeur, Frédéric Pradier, rencontre l'actrice et le relate à Laurent-Eynac. Ce dernier, en se lissant les moustaches, lui répond gaillardement : "Savezvous que cette dame me rappelle de charmants souvenirs!"

Après bien des recherches, il semble qu'il n'y ait ni aiglon, ni aiglonne.

<sup>&</sup>lt;sup>85</sup> Les Guitry, Lucien et Sacha, habitent 18, avenue Elisée Reclus, tandis que Laurent-Eynac réside au numéro 16.

L'hôtel particulier des Guitry n'existe plus, à sa place un immeuble a été construit. L'immeuble où habitait Laurent-Eynac existe toujours.



En haut : médaille commémorative du trentième anniversaire de la création du ministère de l'Air. (B.P.)

En bas : le général Vallin décore Laurent-Eynac de la médaille de

l'Aéronautique, le 31 octobre 1958. (Ley)



Cité de l'Air, le 31 octobre 1958. (Col. part.)

#### LA FORTUNE DE LAURENT-EYNAC

Le mercredi 16 décembre 1970, à sept heures du matin, Laurent-Eynac décède en son domicile parisien à l'âge de 84 ans.

Ses obsèques sont orchestrées par la préfecture de la Haute-Loire.

Le vendredi 18 décembre, le corps est transporté par un fourgon mortuaire de Paris au Monastier où il est attendu par la famille, le conseil municipal, le directeur du collège et le curé. Sur le cercueil déposé dans le bureau de sa maison du Monastier, on dispose un drap tricolore et un coussin portant les décorations : Légion d'honneur, Ordre de Léopold II, Croix de l'Empire britannique. Le corps est veillé jusqu'à 19h par la famille, sa gouvernante et la secrétaire qui l'assistait à l'Union française.

Le lendemain, la levée du corps a lieu à 10h, le cercueil est placé sur le fourgon tandis qu'un cortège à pied l'accompagne jusqu'à l'église, rejoint par le préfet et le général de brigade de Bordas, commandant la 4<sup>e</sup> région aérienne d'Aix-en-Provence.

Après la cérémonie religieuse qu'il avait souhaitée dans ses dernières volontés, le cercueil est placé sur la place de l'église où un discours est prononcé par l'ancien député de la Haute-Loire, Sagnol. Puis, après les condoléances d'usage, seuls les parents proches et les amis, ainsi qu'une représentation du conseil municipal se rendent au cimetière.

# Laurent-Eynac propriétaire terrien

Laurent-Eynac était grand propriétaire foncier dans le département de la Haute-Loire.

L'extrait de la matrice cadastrale de 1949 sur la seule commune de Présailles lui accordait 66 parcelles pour environ 74 hectares, en prés, bois, landes, terres et jardins.

En 1959 pour Laussonne, environ 53 ha.

En 1962, pour Freycenet-Lacuche, environ 21 ha.

En 1967, pour le Monastier, environ 6 ha.

Le 21 octobre 1961, le percepteur du Monastier indique à Laurent-Eynac le détail de ses impôts sur le canton du Monastier, c'est-à-dire :

898,90 F pour le Monastier; 65,80 F pour Chadron;

483,60 F pour Freycenet-Lacuche;

259,60 F pour Freycenet-Latour;

836,60 F pour Laussonne;

1 218,50 F pour Presailles.

Soit un total de 3 763 F qui représentent

aujourd'hui l'équivalent de plus de 28 000 F.

Toutes ces propriétés lui fournissaient des rentes s'ajoutant aux différents traitements, salaires et indemnités qu'il touchait en tant que ministre, journaliste et parlementaire, sans parler de quelques jetons de présence dans différents conseils d'administration. Mais, dit-on, il ne s'occupait pas trop d'encaisser ses loyers.

#### Son testament

Charles Dupuy, autre gloire politique de la Haute-Loire, mourut pauvre, le 23 juillet 1923. A la fin de sa vie il tirait quelques ressources de la correction des épreuves de grec aux éditions Armand Colin. Singulièrement, c'est un ministère Edouard Herriot auquel appartenait Laurent-Eynac, qui prit l'initiative de faire voter un projet de loi attribuant à sa veuve une pension annuelle de 12 000 F<sup>86</sup>, en 1925.

Dans un article du Quotidien de la Haute-Loire du 6 décembre 1953, Laurent-Eynac donnait sa définition de la démocratie :

La Démocratie républicaine est un régime où les plus hauts dignitaires prennent leur retraite, après cinquante années de dévouement, aussi peu fortunés qu'à leurs débuts.

<sup>86</sup> Environ 50 000 F de 1998.

Dix-sept ans plus tard, cette définition ne semble

plus s'appliquer à son auteur.

Au Monastier, le 19 décembre 1970, le jour de son enterrement, a lieu l'ouverture du testament de Laurent-Eynac en l'étude des notaires associés, Pierre Salager d'Argence et Pierre Maffre. Y assistaient entre autres, deux représentants de la branche maternelle, Léon Margerit et Paule Margerit, ainsi que M<sup>lle</sup> Marie Clémentine Fillion<sup>87</sup> la fidèle gouvernante de Laurent-Eynac et Camille Bertrand, adjoint au maire du Monastier.

Le testament était écrit à l'encre noire et bleu-noir sur quatorze feuillets datés du 1<sup>er</sup> octobre 1968 et de juillet 1969. Ces feuillets portent l'en-tête de l'adresse parisienne de Laurent-Eynac : 16, avenue Elisée Reclus. L'écriture est parfois difficile à déchiffrer, mais il souffrait à la fin de sa vie de crises d'arthrose qui lui rendaient l'écriture pénible.

La séance fut, paraît-il, mémorable et mouvementée.

A ses cousines Paule et Germaine Margerit, il lègue son appartement, les meubles et ses livres de Paris, tous les souvenirs qui s'y rattachent ainsi que des bijoux qui se trouvent dans son coffre à La Société Générale de la rue Saint-Dominique à Paris. Il leur lègue également ainsi qu'à leur frère Léon, ses domaines de Roche-Basse et Roche-Haute.

A son cousin, le docteur Reynaud du Puy-en-Velay, il donne sa maison natale du Monastier, son domaine de Chadron ainsi que quelques champs, prés et domaines qu'il possédait sur la commune.

A sa servante, il lègue 136 actions Banania et une somme considérable. Il semble que Laurent-Eynac n'était pas familiarisé avec les nouveaux francs qui étaient apparus quelques années avant la rédaction de son testament, en effet, sur l'un des feuillets, il écrit :

Je lègue à ma servante fidèle Marie Fillion cinquante mille nouveaux francs. Je dis bien cinquante mille <sup>87</sup>Marie Fillion, née à Dornecy dans la Nièvre, le 8 décembre 1888, restée célibataire, avait une fille qui était présente le jour de l'ouverture du testament.

nouveaux francs, je rectifie et dis cent millions de francs nouveaux donnés à ma servante fidèle Marie Fillion.

Déclaration de Laurent-Eynac

Signé: Laurent-Eynac

Un tableau de correspondance permet de préciser que : 1 F de 1970 équivaut à 5,2 F de 1998.

Les sommes léguées par Laurent-Eynac représentent une fortune considérable. Confond-il les anciens et les nouveaux francs ?

Pourtant, il insiste bien sur le terme nouveaux

francs. Dans le feuillet suivant, il persiste et écrit :

Laurent-Eynac déclare à tout événement faire don à sa servante fidèle d'une fortune de cent millions de francs à Marie Fillion, je dis bien cent millions de francs nouveaux donnés à Marie Fillion pour honorer sa fidélité.

Signé: Laurent-Eynac

Ses largesses ne s'arrêtent pas à ses proches. Il donne au groupe scolaire qui porte son nom une somme de cent mille francs nouveaux pour l'aménagement de nouveaux locaux ainsi que pour favoriser l'installation d'un internat.

A la commune du Monastier, il fait don de la maison qu'il habitait avec son jardin, son mobilier et ses dépendances, dans l'espoir que la ville en fasse un musée Laurent-Eynac. Il donne également à sa commune natale une somme de cent mille nouveaux francs pour la construction d'une maison de la jeunesse et pour poursuivre des travaux d'embellissement local et rural.

Enfin, sur le dernier feuillet il écrit et signe :

Je fais don également à la commune du Monastier d'une somme de cinquante millions pour la dotation de ses hospices, de ses oeuvres de bienfaisance et de générosité à créer.

Il ne semble pas que tous les souhaits de Laurent-Eynac aient été réalisés. En particulier, le musée à sa gloire, qu'il espérait, n'a pas encore vu le jour dans son village natal. Pendant plusieurs années la confusion et le laisser-

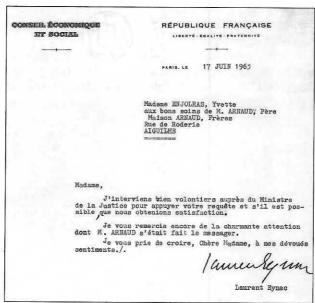
aller régnèrent autour de sa succession.

Laurent-Eynac aimait écrire. Il fut en relation épistolaire avec d'éminentes personnalités de son époque. Singulièrement, aucune lettre de ses correspondants ne figure dans les archives aujourd'hui accessibles. En revanche, on retrouve des courriers qu'il leur adressait, en particulier des mots envoyés depuis Paris à son ami Ulysse Rouchon, pour l'informer sur la situation politique du moment.

Selon certains témoignages oraux, il apparaît qu'à sa mort, disparurent nombre de souvenirs et d'archives emportés par quelques amateurs soucieux de conserver une relique de l'Aigle du Monastier. Ces pièces sans valeur marchande, permettraient sûrement à un eynacologue averti de compléter ce présent travail.

Contemporain de l'*Eole* et du *Concorde*, des balbutiements de l'aviation et des premiers pas sur la Lune, Laurent-Eynac ne fut pas qu'un témoin attentif de son temps ; il en fut un acteur et le marqua de son empreinte.





En haut : au colloque du Figaro en 1957. (SHAA).

En bas: en 1963, il continue d'intervenir pour ses concitoyens.

# **HOMMAGES ET SATIRES**

Le physique de Laurent-Eynac, en particulier son profil aquilin, ne pouvait pas laisser les caricaturistes indifférents. Quant à ses fonctions, elles attisèrent à de nombreuses reprises la verve des humoristes et satiristes de tout poil.

Nous avons vu qu'il ne manquait aucune occasion de s'exhiber, mais il pardonnait volontiers les coups de

crayons incisifs pour peu qu'ils aient de l'humour.

Fut-il peiné, qu'il préférait cependant dire que cela l'amusait : "Il faut plaindre les hommes qui n'ont pas de souvenirs", aimait-il à dire.

L'hommage de la Pédale Vellavienne, de Claudius Testud, est un texte en patois qui a déjà été publié, mais on

ne résiste pas au plaisir de le citer encore une fois.

La Ballade à Monsieur Laurent-Eynac, de Duthu est également connue. Le texte manuscrit figure dans les archives privées de Laurent-Eynac, au Monastier-sur-Gazeille.

Inédite est *La nouvelle "Mascotte"*, de René Buzelin, parue dans le Canard enchaîné du 1<sup>er</sup> octobre 1930. Neuf semaines plus tard, Laurent-Eynac quittait le ministère de l'Air.

On trouve dans ce pastiche quelques allusions à la vétusté des avions en service et d'autres, un peu plus malveillantes et subtiles, sur le favoritisme dont bénéficia le constructeur Farman, et le côté lucratif de la fonction de ministre de l'Air.

# HOMMAGE DE LA PEDALE VELLAVIENNE A MONSIEUR LAURENT-EYNAC PAR CLAUDIUS TESTUD (Le Puy, 17 mars 1923)

### LOU MOUNESTIER

Chas atieï couïdza tchampeï della Moutetto, In bé tous z'estaous bloncs, qué dé louon avin vïss, Simbless creïda bien naou, soubre in air de festo A quo yéou, Mounestier, la reïne di païss.

Dé Linglade à St-Dzan ta più londzo tcharreiro, Della Carotto y Couvein et mêmo in paou più naou, Simbless, fourma de biaïe, coume èna dzinta peïro, Ena crouze touta blontcho viéirade vè lou chiaou.

Oh! païss dé St Tchaffre, païss de ma dzouineisso, Moun bravo souvegnir, te gardarei touïdzours Lou z'anciens, lou z'amis et taïe dzinta maistressos, Dzamaïe eïbleudarei lous païss dous z'amours.

De ta gleïzo, de touïes routsiers, della Gazeillo, Dé toun gour dé Cacasso dzusqui pouont de l'Eston, Et de l'aoutre cousta, eïlaïe veï la Roussello, Min souvinte touïdzours, païss qué t'aïme ton.

Ayare, Mounestier, reïne della mountagno Chas crâno et fièro d'aver dé gronds z'efonts As in garçou atieï qué te faïe pas vergogno Bouto vaïe, garde lou, où d'aoutress lou prindront.

Et, chi quaouqué cos y Peïe, te l'avin rouba Toun efont, ès z'a tiu, vous sabin, tant meïe Mé, laïsse tou zoudieïre : Z'ess, quo te fatcharo pas, Efont de Mounestier et maïe in paou di Peïe.

Et maïe incare in paou della France einteïro Que vaïe pourta eï chiaou coume in dzinte ousseï Per faïre trioumpha dè darrier las frountïeros Lou drapeau de la France et aqui di Velay.

# BALLADE A MONSIEUR LAURENT-EYNAC PAR L.-A. DUTHU

Novembre 1928

# **BALLADE**

Depuis longtemps, chaque aviateur, Sur l'avenir un peu sceptique, Tout en faisant de la hauteur Pestait contre la politique. Et dans son envol poétique, Méprisant mers, montagnes, trac, Pensait... ce serait magnifique Si nous avions Laurent-Eynac.

Les avions-géants transporteurs, Futurs dompteurs de l'Atlantique, Fiers pilotes et constructeurs, - Toute la phalange héroïque Orgueil de notre République -A chaque coup dur de ressac Disaient d'un air mélancolique : Si nous avions Laurent-Eynac!

Il n'est pas jusques au moteur Qui, de son ronflement rythmique, Pour obtenir un dictateur, N'appuyât l'opinion publique. Dictateur ... avec la pratique Et le bon sens dans son bissac. Et nous serions dans la logique Si nous avions Laurent-Eynac.

# **ENVOI**

Crions vive la République! Enfin l'affaire est dans le sac, Pour chef de l'Aéronautique Nous possédons Laurent-Eynac. Le Canard enchaîné du 1<sup>er</sup> octobre 1930.

Pastiche de René Buzelin.

# La Nouvelle "Mascotte" Aéropéra-comique tiré de la "Mascotte" d'Audran

(Air : Un jour, le diable ivre d'orgueil)

Le jour où Tardieu plein d'orgueil, Forma son second ministère, Bien qu'Eynac eut le mauvais oeil, Il le repris sans plus d'manière: "D'nos as, il est le dieu protecteur Dit-il à tous ceux de sa suite; Cela leur portera bonheur Vous verrez qu'il saura bien vite ... ...les envoyer au Paradis. C'est leur mascotte, mes amis, Voilà pourquoi je les redote De leur mascotte!"

Mais dans les camps hélas! lorsqu'à l'Air il rentra, Loin de trouver qu'Eynac futl'Eynac plus ultra...

(Air: Les gens sensés et sages)
Les gens sensés et sages, sensés et sages,
Entre eux et très souvent
Souvent,
Se dir'nt: "Mauvais présage!
Il s'en faut d'un bon vent,
Bon vent
Nous ait, ne vous déplaise,
Ne vous déplaise,
Ramené ce Laurent,
Qui, plus qu'le chiffre treize,
Le chiffre treize
Nous remplit d'effar'ment.
Far'ment.

# PREMIER PILOTE MILITAIRE.

(Air: Je sens lorsque je t'aperçois) Je sens, lorsque je l'aperçois, Comme un tremblement qui m'agite.

#### DEUXIEME PILOTE

Et moi, c'est recta, quand je le vois, Du haut des nues, ça m'précipite!

# TROISIEME PILOTE

A pein' me cri'-t-on : Le voilà! Que, dans mes command's je m'embrouille.

# **QUATRIEME PILOTE**

Hélas! Il suffit qu'il soit là Pour qu'il me flanque aussi la trouille!

#### PREMIER PILOTE

J'aim' bien mon avion, on, on.
J'aim' bien d'un seul bond, ond,
ond,
Quand il fait son doux
Vrrou-ou, vrrou-ou,
Sa carlingue enjamber.
Mais...

# CHOEUR DES PILOTES

Chaqu' fois qu'nous partons, ons, ons, ons, Pourquoi nous fout-on, on, on, Toujours un vieux "clou", Clou-ou, clou-ou, clou-ou, Pour nous faire tomber, Clou-ou, clou-ou Bée!

### PREMIER PILOTE.

(Air: le grand singe d'Amérique)
Depuis l'grand raid d'Amérique,
Que d'ennuis, que d'avaros!
Nous en avons la colique
Dès qu'on monte en aéro.
Et, pour peu qu'Eynac rapplique,
Suivi d'quelque fabricant
Faut voir alors la panique
Qui règne dans tout le camp!

#### CHOEUR DES PILOTES

Chacun se demande en tremblant : Vous n'avez pas vu Laurent ? Eynac (Bis)

LES DEPUTES DE L'OPPOSITION Eh! n'tremblez pas comm' çà! On le rattrape, on le rattrape, En choeur, au prochain débat, On le rattrapera!

LAURENT-EYNAC, le prenant naturellement de haut.

(Air: Un jour un brave capitaine)
Députés, soldats, capitaines,
Ai-je donc tant l'air d'un brigand
Que, pour m'accabler c'est à peine
Si l'on vous voit mettre des gants,
Eh quoi! sans scrupule, on exige
Que j'abandonne cett' place en or!
Se peut-il vraiment qu'on
m'inflige,

A moi, Eynac, un pareil sort?
L'un veut qu'on me fende l'oreille;
L'autre parl' de me bouffer l'nez.
Jamais je n'ai vu - ô merveille! Un élan aussi spontané.

TARDIEU aux autres ministres.
Sauvons notre homme,
Car tous, en somme,
Nous pourrions bien choisir avec
lui
D'façon correcte,
Fait's qu'on l'respecte,
Ou, s'il part, messieurs, nous
somm's cuits!

LES AUTRES MINISTRES
Si l'on nous r'tire un type comme
ça,
Quoi donc qu'il nous rest'ra? (Bis)

# LAURENT-EYNAC.

(Air: Chasser le cerf au son du cor)
Bravo! vous savez qu'sans effort,
Dès qu'il s'agit d'gaspiller l'or
Aux dépens du contribuable
J'en suis capable.
S'il ne suffit qu'd'avoir bon bec,
Dans les banquets, et de boir' sec
Quand je me trouve ventre à table,
J'en suis capable!
Mais ...
Des malfaçons d'mes protégés,
S'agit-il d'éviter l'danger?
J'en suis tout à fait incapable!

### CHOEUR DES PILOTES.

(Air: En poste, en poste... au galop!)
Aussi, de son post', de son poste, au galop,
Est-il temps qu'on le fass' partir illico!
Qu'il prenne ses cliqu's et ses claqu's, et d'là-haut,
Nous pourrons tous, enfin, voler sans accroc!

Assimilation and antigener

CONSTITUANTE

PARIS LE 14 prin 46

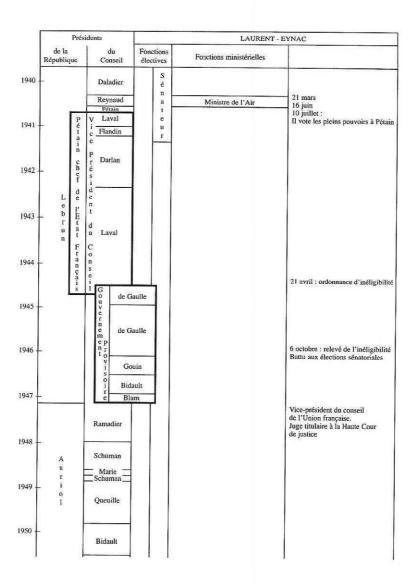
mui, monder ani, vota tiligram \* fait gas plain. Afalles my

Remerciement autographe de Paul Reynaud. (APLE).

	Présidents			LAURENT - EYNAC				
de la République		du Conseil	Fonctions électives		Fonctions ministérielles			
10 -	F a l	Briand						
1	l i è	Monis						
12 -	r e s	Caillaux						
		Poincaré						
13 -		Briand						
		Barthou	С	3 août				
014 —		Doumergue — Ribot —	o n s		26 avril	Mobilisé		
D15 —	P o i	Viviani	e i l e r	D é p u		A la Chambre des Députés, membre des commissions : - du suffrage universel - du travail - de l'armée		
916 —	c a r é	Briand	G é n é r	d e		- du budget		
917 -			1 1	a		31 décembre : cité à l'ordre de l'arme		
		Ribot	d e	H				
918 —		Painlevé	1	t e				
919 —		Clémenceau	H a u t e	L o i r e		Secrétaire de la Chambre des Député Membre de la Commission d'Enquête sur la métallurgie		
920			o i		16 novembre			
I	Deschanel	Millerand	r e			Membre de la Commission de l'Arme		

	Presi	dents	LAURENT - EYNAC				
	de la République	du Conseil	Fonctions électives	Fonctions ministérielles			
20			D é	16 novembre			
	Deschanel	Millerand	p u t	Commissaire général aux essences et aux pétroles	<ul> <li>2 juin         Délégué de la France à la conférence de Gênes     </li> </ul>		
21	-	Leygues	6	et aux penotes	16 janvier		
222	M i 1	Briand	d e 1 a		and Proposition (Co.)		
123	e r a n		C H a u u s t e e	Sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique et aux			
	u	Poincaré	i l l l L e o r i	transports aériens			
24		— Marsal —	G e	11 mai	29 mars 14 juin		
25		Herriot	n D é é r p a t	Sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique et aux transports aériens			
		Painlevé	d d e	—Haut-commissaire aux travaux publics—  Sous-secrétaire d'Etat	du 17 au 20 avril		
26		Briand	I a H	à l'Aéronautique et aux transports aériens	IO Scillar		
27	D o u m	- Herriot -	H u t e		19 juillet		
128	e r g u	Poincaré	e L o i r e i r	- 22 avril			
129			e D é p u	Ministre	- 14 septembre		
930		Briand Tardieu —Chautemps =	t é	de I'Air			

- 1	Présidents				LAURENT - EY	NAC
	de la République	du Conseil	Fonc élect		Fonctions ministérielles	
930 -	D o u m e r	Tardieu — Chautemps — Tardieu		D é p u t é	Ministre de l'Air	
932 -	g u e	Steeg	C o n s e i l	d e 1 a H. L.		13 décembre  Délégué à la conférence du désarmement à Genève  Président de la Commission de l'Ai
933 -	-	Tardieu  Herriot  Paul-Boncour	e r G é n	D é p	ler mai	à la Chambre des Députés 18 décembre
934 -		Sarraut Chautemps — Daladier	é r a l d	u t é d	Ministre des P.T.T.  Ministre du Commerce et de l'Industrie	26 octobre 30 janvier
935 -		Doumergue Flandin — Bouisson —	l a H a u	l a H. L.	Ministre du Commerce et de l'Industrie	du Ier au 7 juin
936 -	L e b r u n	Laval Sarraut	t e L o i	S é n	15 sept. Ministre des Travaux Publics	24 janvier Sénat : Membre des commissions
937 -	-	Blum	e	t e u r		- de l'air - des travaux publics
38 -	<u>.</u>	Chautemps  Blum		d e l a		
39	_	Daladier		H a u t		
940 -	L e b r u n	Reynaud		L o i r e	Ministre de l'Air	21 mars 16 juin



# Les ministres de l'Air de 1928 à 1946

L	Président du conseil	Titulaire		
28				
523			14 septembre	Invention du ministère de l'Air
29 F 30 F	Poincaré ; Briand Tardieu ; Chautemps Tardieu	Laurent Eynac		
31 E	Steeg	Paul Painlevé	13 décembre 27 janvier	
32	Laval	Jacques-Louis Dumesnil		Crée le Conseil Supérieur de l'Air et donne une forte impulsion à l'aviation commerciale
32 F	Tardieu		20 février 3 juin	Pas de ministre de l'Air Ministre de la Défense : François Pietri
33 =	Herriot ; Paul-Boncour	Paul Painlevé	31 janvier	•
34 +	Daladier ; Sarraut Chautemps	Pierre Cot	9 février	Réforme le ministère de l'Air et crée la compagnie nationale Air France
" F	January San		9 fevrier	
35 -	Doumergue ; Flandin Bouisson ; Laval	Général Denain		
36 =	Sarrault	Marcel Déat	24 janvier 4 juin	
37 -	Blum ; Chautemps	Pierre Cot		
38			18 janvier	
39	Blum ; Daladier	Guy la Chambre		Amorce le réarmement aérien de la France
40 -	4		21 mars	
	Reynaud	Laurent-Eynac	16 juin	
41		Général Pujo	6 septembre	
42	Gouvernement	Général Bergeret secrétaire d'Etat à l'Air	19 avril	
943	de - Vichy	Général Jannekeyn secrétaire d'Etat à l'Air	2000000000	
944	-	Général Gastin secrétaire d'Etat à la Défense Aérienne	4 avril	
		Général Moniot	30 avril ler juillet	
945	De Gaulle	Fernand Grenier : ministre Général Tillon	10 septembre	
946	4		31 décembre	



Un homme de conviction. Laurent-Eynac tente de convaincre Sir Percy Harris lors d'un banquet à Deauville en 1949. (APLE).

# SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

Le Bourget

Musée de l'Air : dossiers personnages, fonds Combelles.

## Le Monastier-sur-Gazeille

Mairie et musée municipal (Ley) : papiers de la famille Eynac, notes manuscrites de Laurent-Eynac, coupures de presse, discours, notes diverses.

Fonds documentaire du Centre de ressources du territoire de la jeune Loire et du Mézenc : archives privées de Laurent-Eynac (APLE).

Documents appartenant à des particuliers.

Le Puy-en-Velay

Archives départementales (AD). Collections particulières.

Lyon

Souvenirs personnels, oraux et écrits, d'une personne très proche de Laurent-Eynac, qui désire garder l'anonymat.

# **Paris**

Archives nationales (AN):

procès de Riom; fonds Lyautey; fonds Dumesnil;

fonds des Travaux publics;

Archives de l'Assemblée nationale (AAN) : bulletins des commissions de l'Aéronautique.

Bibliothèque nationale (BN):

catalogue des périodiques clandestins

diffusés en France de 1939 à 1945;

journaux de l'époque;

nouvelles acquisitions françaises : papiers de Louis Havet, de Raymond Poincaré et de Flandin.

Journal officiel (JO) : comptes-rendus des séances de la Chambre des députés et du Sénat.

# Vincennes:

Service historique de l'armée de l'Air (SHAA) : fonds Guy La Chambre ; dossiers Albert Caquot et Louis de Goÿs.

# **OUVRAGES GENERAUX:**

Dictionnaire des parlementaires français. Paris, PUF.

Guide des papiers des ministres et secrétaires d'Etat de 1871 à 1974.

Du ballon de Fleurus... au Mirage 2000. Publication SIRPA Air.

Ouvrage collectif : L'aéronautique militaire, maritime, coloniale et marchande. Paris 1931.

Serge Berstein: Le parti radical. Paris 1980.

Emmanuel Chadeau : Laurent-Eynac et l'aéronautique 1920-1940. Cahiers de la Haute-Loire, 1982.

Charles Christienne : Histoire de l'aviation militaire française.

Jean Grimaud : La Transcévenole, histoire de la ligne inachevée du Puy à Aubenas. Edité par l'association "La Transcévenole". 1994.

Ingrand : Le chemin de croix de l'aviation française. Paris 1941.

Jean Kérisel: Albert Caquot, créateur et précurseur. Paris, Eyrolles 1978.

Pierre Maze, Roger Génebrier: Les grandes journées du procès de Riom. Paris 1945.

Gilles Normand: Les avenues du pouvoir. 1924.

Peter Novick: L'épuration française 1944-1949. Balland 1985.

Pitois: Ce que l'aviation doit à la France. Paris 1928.

Bernard Prou et Michel Achard : Franc-maçonnerie en Haute-Loire. Editions du Roure, 1993.

Auguste Rivet : *L'oeuvre locale de Laurent-Eynac*. Cahiers de la Haute-Loire. 1967, 1968, 1969, 1970.

La vie politique dans le département de la Haute-Loire de 1815 à 1974. Editions des Cahiers de la Haute-Loire, Le Puy 1979.

# **PLAQUETTES:**

L'Aéro-Club de France à Laurent-Eynac. 1926. La création du ministère de l'Air. Publications G. Roche d'Estrez. Juin 1963.

Politique extérieure et Défense nationale. Parti Républicain Radical et Radical-Socialiste. Paris 1949.

# **REVUES:**

L'Air.

L'année Aéronautique (1928-1929). Conferencia (1928). Politica (1928). Revue des Forces aériennes (1929). Revue historique des armées (sept.1988). La Revue Universelle (1928). La Vie judiciaire (1928).

## **PHOTOGRAPHIES:**

Photothèque du SHAA. Musée municipal du Monastier (Ley). Archives privées du Monastier (APLE). Collections particulières (Col. Part.). Bernard Prou (B.P.).

# REMERCIEMENTS

Je tiens à signaler l'accueil exceptionnel du Service historique de l'armée de l'Air, à Vincennes. Je remercie en particulier Madame Luce Gaume, Messieurs Marcelin Hodeir, Daniel Harry et Jean-Yves Lorant pour leur amabilité et leurs compétences.

Je remercie également :

la municipalité du Monastier-sur-Gazeille : son maire, Guy Michel et l'adjoint chargé du patrimoine, Joël Exbrayat ;

Bernard Sanial pour sa confiance; Maurice, qui se reconnaîtra; Jean-Frédéric Pradier; Gaston Joubert;

André Crémillieux et Mademoiselle Cortial du musée municipal du Monastier ;

Jean-Claude Besqueut;

tous les eynacophiles du Velay et les collectionneurs qui veulent rester anonymes ;

sans oublier Françoise, à qui j'ai imposé la présence de Victor pendant de longs mois.

Sans eux ce travail n'aurait pas abouti.

San Francisco, Paris, le 14 septembre 1998. 70<sup>e</sup> anniversaire de la création du ministère de l'Air.

# TABLE DES MATIERES

Préface	7
Introduction	9
La famille Eynac	11
L'Aigle du Monastier	17
Les débuts en politique	23
L'envol politique: le comité secret	27
Ses multiples activités	35
Le sous-secrétariat à l'Aéronautique	39
L'action en faveur de l'aéronautique	43
La création du ministère de l'Air	53
Laurent-Eynac premier ministre de l'Air	67
Bilan de son action : du rêve à la réalité	81
La politique des prototypes (1929-1933)	89
Le scandale de l'Aéropostale	95
Laurent-Eynac plusieurs fois ministre	99
Le visionnaire de l'aéronautique de guerre	103
Laurent-Eynac: le retour (21 mars-16 juin 1940)	121
Le procès de Riom	127
Le Ĵury d'honneur	131
Les collaborateurs	145
Les voyages aériens de Laurent-Eynac	149
La Transcévenole	157
Son activité en Haute-Loire	161
Ses élections	165
Une retraite bien méritée	167
La fortune de Laurent-Eynac	175
Hommages et satires	181
Chronologie	187
Sources bibliographiques	193

Dépôt légal : 4<sup>e</sup> trimestre 1998 Imprimerie : Michel Gigant - 43200 Yssingeaux

> Les éditions du Roure - Neyzac 43260 Saint Julien-Chapteuil



