

Communication de Monsieur Claude Perrin



Séance du 17 décembre 2004



Histoire et avenir des liaisons aériennes régionales en Lorraine

C'est au pilote français Henri Péquet, né à Bracquemont en Seine-Maritime le 1^{er} février 1888, breveté (n° 88) le 10 juin 1910, que le monde doit la première poste aérienne, le 18 février 1911. Aux Indes, sur avion Sommer, il effectue une liaison régulière entre Allahabad et la petite ville de Naïni située, à vol d'oiseau, à 8 km au sud.

En septembre de la même année, le pilote anglais Gustave Hamel, sur Blériot 50 cv transportait 10 kilos de courrier de Londres Hendon à Windsor, soit 32 km en 15 minutes de vol.

La première liaison aérienne postale française fut lorraine. Le 31 juillet 1912, à 7 h 16 du matin, le lieutenant André Nicaud, basé à Verdun, enlevait du terrain de Jarville, à bord de son Farman, trois sacs de dépêches, lettres, et journaux qu'il déposait à bon port, 17 minutes plus tard sur le terrain du Champ-de-Mars à Lunéville. L'opération avait reçu l'aval du sous-secrétaire d'état aux postes et télégraphes d'alors, M. Chaumet. Une vignette, due à Emile Friant, lui-même aérostier, immortalisa l'exploit, pour la grande joie des philatélistes.

De son côté, le fondateur et rédacteur en chef de l'Est Républicain, Léon Goulette, un des pionniers de la Ligue aérienne de l'Est, mit dans la balance tout l'impact de son quotidien pour donner à cet exploit toute sa dimension emblématique, secondé par son chroniqueur sportif, Achille Liégeois.

Commencée sous de si bons auspices en terre lorraine, l'aventure des liaisons aériennes s'annonçait prometteuse. Elle le fut effectivement, mais malheureusement pas en Lorraine ! La Lorraine a donné le jour à des pilotes civils et militaires dont la gloire a franchi nos frontières : Marie Marvingt, René Fonck, René Dorme, Christian Moench, le commandant Tulasne, les frères Littolff, Goulette. Elle fut une terre d'élection pour l'aviation militaire, notamment quand, du fait de l'annexion de l'Alsace et d'une partie de la Lorraine, elle se trouvait en position d'avant-poste. Mais, son destin n'est pas aéronautique : elle ne recèle pas d'implantation industrielle aéronautique. Elle n'a pas de métropole capable de rivaliser avec Toulouse, Lyon, Nice, Marseille, ou Bordeaux.

Elle n'est pas située à une distance aéronautiquement intéressante de la capitale. Enfin l'irruption du TGV, concurrent sérieux des liaisons métropolitaines, ne fait rien pour arranger les choses. La lecture du dernier rapport d'une commission du Sénat affectée aux dessertes aériennes régionales confirme un pessimisme aggravé par le triste sort de certaines compagnies aériennes, comme Air Lib, dévolues au transport aérien régional.

Nous allons essayer de dresser un panorama historique et évolutif de la situation en Lorraine. Nous verrons que, pour autant, cette situation n'est pas désespérée et qu'une renaissance n'est pas à exclure.

Nous serons amené, dans cet exposé, à faire des incursions dans les domaines plus généraux de l'aviation militaire, de l'aviation des grands raids, et dans celle de l'Aéropostale.

Les débuts militaires de l'Aéronautique en Lorraine

Dans un exposé dense et très documenté sur les transports en Lorraine, le baron Bernard Guerrier de Dumast remarquait à propos de la première révolution des transports, celle des transports ferroviaires qu'il situe entre 1850 et 1939, que : *«ce sont les contraintes militaires qui vont déterminer principalement la configuration du réseau des chemins de fer de l'Est, comme d'ailleurs elles contribueront à modeler sensiblement l'urbanisme des principales villes régionales»*.

Les servitudes stratégiques ont, en effet, imposé des contraintes qui se sont répercutées sur cette configuration.

Ce constat peut s'appliquer avec encore plus de force à l'essor de l'aéronautique qui coïncide avec la période de l'amputation de notre territoire, et de l'exacerbation des nationalismes.

Examinons les particularités de l'outil aéronautique lors de son irruption

Il apparaît alors comme un objet de curiosité dont les démonstrations s'apparentent à celles du cirque, au demeurant peu fiable et d'intérêt discutable en raison de son rayon d'action dérisoire et de sa charge utile quasi nulle. Toutefois, trois faits devaient inciter à la réflexion, d'autant qu'ils se sont tous déroulés avant la Grande Guerre :

- la traversée de la Manche par Louis Blériot le 25 juillet 1909 à bord de son Blériot N° XI à moteur Anzani, 3 cylindres, 25 cv, traversée opérée en 37 minutes, opération propre à frapper les imaginations.

- la traversée de la Méditerranée le 23 septembre 1913 par Roland Garros à bord d'un Morane-Saulnier H, soit un vol de 800 kilomètres accompli en près de 8 heures de Fréjus à Bizerte.

- la veille de la Grande guerre, le 10 juillet 1914, un vol sans escale de plus de 24 heures (exactement 24h et 12 minutes) réalisé sur un biplan Albatros, à moteur Daimler Benz 75cv au dessus de l'aérodrome de Berlin-Johannisthal par l'Allemand Reinold Boehm, record qui restera inviolé jusqu'en 1925 !

Peu fiable, l'avion n'en était pas moins d'une grande rusticité et s'accommodait d'installations au sol rudimentaires : quelques hangars et baraquements disposés autour d'une piste en herbe de faible longueur. La panne moteur au décollage (aux conséquences aggravées par une mauvaise interprétation de ce qu'on s'obstinait à considérer comme une «*perte de vitesse*» alors qu'il s'agissait d'un décrochage) et les mauvaises conditions météorologiques constituaient les éventualités les plus redoutées. Les aides à la navigation tant embarquées qu'au sol étaient quasi-inexistantes. Autant dire qu'incidents et accidents, souvent mortels, étaient monnaie courante. En stimulant énergie et imagination, la guerre donnera un coup de fouet technologique fabuleux à l'aviation. Vitesse et charge utiles en seront les premiers bénéficiaires.

Il n'en reste pas moins que, dès le début du siècle, fêtes, démonstrations aériennes, rallyes, se multipliaient, bénéficiant d'une ferveur et d'un enthousiasme populaire difficilement imaginables aujourd'hui.

C'est d'ailleurs à la suite d'un meeting de Reims que le Ministre de la Guerre décide en août 1909 de passer commande de certains types d'avions dont les pilotes furent recrutés parmi les officiers volontaires (un fort contingent proviendra de la cavalerie). Au cours des grandes manœuvres annuelles qui suivent, l'aviation se révèle un auxiliaire appréciable d'une armée moderne. Elle est toutefois considérée avec mépris et suspicion par certains états-majors qui ne la jugent digne que de missions de reconnaissance et d'aide au réglage des tirs d'artillerie. C'est en 1912 que l'escadrille devient l'unité tactique de l'aviation

militaire. Au début de la guerre de 1914, l'aviation comprend 24 escadrilles dotées chacune de 6 avions. Le rôle de l'aviation va s'amplifier pendant la guerre et se différencieront alors trois subdivisions : l'aviation de renseignement, l'aviation de bombardement, créée le 23 novembre 1914 et l'aviation de chasse, organisée dès le début de 1915. Pour information, précisons qu'à l'armistice de novembre 1918, l'aviation militaire comprendra 135 escadrilles d'observation, 10 escadrilles de reconnaissance d'Armée, 32 escadrilles de bombardements, et 83 escadrilles de chasse.

Qu'en était-il en Lorraine ?

Le premier essor de l'aviation en France fut donc militaire et frontalier, et la Lorraine en fut la première bénéficiaire.

Ville-frontière doublée d'une ville de garnisons, entourée de collines propices aux installations aéronautiques, Nancy offrait toutes les garanties d'alors pour une implantation aéronautique. En 1913, le général Hirshauer, directeur de l'Aéronautique militaire, installe sur le plateau de Villers-lès-Nancy une escadrille dotée de 6 avions Farman, placée sous le commandement du capitaine de Rose (qui sera plus tard l'organisateur de l'aviation de chasse à la demande du général Pétain), puis du capitaine de Goys de Mezeyrac.

Ce terrain sera ensuite jugé insuffisant en raison de la longueur réduite de sa piste d'envol et abandonné quelques mois avant la Grande guerre. Il sera à nouveau occupé dès le 4 août 1914 par l'escadrille d'observation 19 qui, en janvier 1915, portera l'insigne «*le Bougnat*».

Selon le colonel Henri Cantener, c'est le 23 mars 1915 que se situe l'origine de la Base aérienne de Nancy, avec l'arrivée, au plateau de Malzéville, du Groupe de bombardement N°1, - appelé par abréviation G.B.1 -, sous les ordres du commandant de Goys de Mezeyrac.

Pendant la première guerre mondiale, Nancy fut le pivot d'actions nombreuses menées sur le territoire ennemi, principalement en 1915 et en 1917.

En 1915, des raids sont effectués sur Ludwigshafen, Karlsruhe, Pechelbronn, Trèves (avions Voisin).

En 1917, ce sont Essen, Coblenze, Francfort, Rastatt qui sont prises pour cibles d'interventions aériennes (avions Sopwith).

Parmi ces actions originales, il faut en souligner **deux particulières** :

- le raid nocturne du 27 mai 1915 en représailles contre l'usage du gaz moutarde à Ypres. Sous le commandement de Goys de Mezeyrac, des bombes furent déversées sur les installations chimiques de Ludwigshafen-Oppau. Le

raid fut un succès. Malheureusement, l'avion du commandant de l'opération, Goys de Mezeyrac tomba en panne. Atterrissage forcé, incendie de l'appareil, capture du commandant et de son pilote. Deux ans de captivité émaillés de sept tentatives d'évasion, la «belle» réussie le 19 novembre 1917.

Rappelons que, devenu général, de Goys de Mezeyrac figurera en 1939 au Comité d'Honneur pour la construction d'un Monument dédié à Christian Moench.

- le raid, également nocturne sur Berlin réalisé dans la nuit du 20 au 21 juin 1916 par le sous-lieutenant Anselme Marchal : des tracts furent jetés sur Berlin, dénonçant comme fauteurs de guerre les conseillers militaires des cours allemandes et autrichiennes. Le vol devait se poursuivre jusqu'aux lignes russes, soit 1400 kilomètres. Malheureusement, il s'interrompt à 1380 kilomètres, manquant sa destination de seulement 20 kilomètres. Marchal fut interné au «Kavalier Scharnorst».

Il s'en évada, dans des conditions rocambolesques avec Roland Garros. Les deux hommes arrivant en Hollande le 22 février 1918 pour rentrer en France aussitôt. Roland Garros reprit sa place aux Cigognes dès le 26 février 1918 et fut tué en combat aérien le 5 octobre 1918.

Les servitudes journalières liées aux transports de toute nature de la caserne d'Essey au terrain de Malzéville, mais aussi les limites d'utilisation du terrain du plateau pour les nouvelles générations d'appareils amènent le commandement à envisager une implantation nouvelle des installations à Essey ; sur la proposition du lieutenant-colonel Bouchet, le ministre décide la création d'un nouveau terrain de stationnement et de travail dans la plaine située entre la caserne Kléber et Tomblaine. Les travaux ont lieu en 1924 et 1925. En mai 1926, les six escadrilles et services annexes abandonnent le plateau de Malzéville pour prendre possession des nouvelles installations implantées sur le terrain d'Essey-lès-Nancy. La 1^{ère} escadrille s'équipe d'avions bimoteurs Farman 60 «Goliath».

L'entre deux guerres.

La fiabilité des avions s'améliore, leur rayon d'action s'étend. Une fièvre de survol d'étendues inviolées s'empare des pilotes.

C'est l'ère des défis et records en tout genre. L'acheminement du courrier en sera le premier bénéficiaire. Tout le monde a présent à l'esprit la splendide aventure de l'Aéropostale, menée de main de maître par Didier Daurat, et dans laquelle s'illustreront Saint-Exupéry, Mermoz, Guillaumet, et bien d'autres.

Nous y reviendrons plus loin. Mais, les initiatives individuelles ne manquent pas et Nancy figure à ce titre en bonne place.

Les empires coloniaux sont encore intacts et, on peut traverser l'Afrique ou gagner l'Extrême-Orient sans cesser de survoler des territoires sous contrôle français ou anglais, ce qui facilite bien les choses pour les étapes et le ravitaillement au sol, et surtout sur le plan administratif. En outre, civils et militaires travaillent la main dans la main et se prêtent mutuellement main forte. Les constructeurs d'avion ont à cœur de s'associer à la réussite d'un exploit dont le retentissement leur sera bénéfique. Les records en tout genre foisonnent, mais, le plus recherché, le plus envié, c'est le grand raid.

Deux nancéiens s'illustreront dans ce domaine : ce sont Christian Moench et André Bailly. Tout deux moissonneront les records de rapidité dans les liaisons avec l'Extrême-Orient et avec Madagascar. Dans un autre registre, Marie Marvingt, *«la Fiancée du danger»* (1875-1963) fit briller l'étoile de la Lorraine comme initiatrice des activités aériennes les plus diverses dans lesquelles elle se signala à la fois comme pionnière et par des exploits.

Il n'est pas possible d'évoquer cette période de l'Histoire de l'Aviation sans retracer brièvement l'épopée de la «Postale» dont la Lorraine fut l'initiatrice, comme nous l'avons rapporté dans notre introduction, et qui eut un impact ultérieur dans notre Région.

La Ligne Postale

«On écrit tous les jours, l'avion postal n'a de sens que s'il décolle tous les jours» déclarait en 1918 l'industriel Latécoère installé à Toulouse-Montaudran qui inaugurerait le 25 décembre 1918 la ligne Toulouse-Barcelone. Il fut rejoint en 1919 par Didier Daurat : ce fut alors Toulouse-Rabat. Puis, ce fut en 1925 Toulouse-Casablanca-Dakar.

L'Aéropostale fut créée en 1927 par Marcel Bouilloux-Laffont, propriétaire d'un empire commercial qui avait repris 93 % des actions de Latécoère dans sa société. En mai 1930, sous l'impulsion de Didier Daurat, la liaison rêvée onze ans plus tôt, Toulouse-Santiago du Chili, était accomplie par les pilotes de l'Aéropostale en quatre jours et demi. Dans cette course-relais épique, les huit porteurs avaient pour nom, dans l'ordre depuis Toulouse, Beauregard, Emier, Guerrero, Mermoz, Vanier, Reine, Etienne et Guillaumet.

Cette aventure relevait de l'exploit quotidien accompli au prix d'un courage et d'une persévérance inouïs de la part d'hommes enthousiastes et généreux. Didier Daurat la résumait par cette métaphore : *«Donnez aux hommes un but collectif et placez ce but à une hauteur presque inaccessible. Bloquez les efforts dans une émulation sans fin et vous ferez de la molle pâte humaine une substance de qualité. Elle offrira alors ce qu'elle contient de meilleur».*

Malgré ces résultats magnifiques, en 1931, l'état retire ses subventions et c'est la déroute de l'Aéropostale, ce qui fera dire à Mermoz : «*Les Français savent créer mais ne savent rien garder*».

R.E.G Davis, professeur d'histoire aéronautique au Smithsonian Institut aura en 1981 le commentaire suivant : «*Les pionniers, comme les prophètes, ne sont pas honorés dans leur pays*». Pourtant, tous les critères humains et matériels étaient réunis : notamment l'esprit de corps, de sacrifice et de dévouement, et les qualités de chef de Bouilloux-Lafont lui-même. Des hommes de cette trempe ne marchent pas pour un mauvais leader.

Comme le remarque Saint-Exupéry : «*Didier Daurat a été payé, comme tous les chefs et les précurseurs, de beaucoup d'ingratitude et de calomnies*». Toujours est-il que l'Aéropostale est rachetée par une nouvelle société, la S.C.E.L.A qui deviendra Air France.

En 1935, sous l'impulsion de l'infatigable Didier Daurat, c'est la naissance d'**Air bleu**, un service d'aviation postale intérieure auquel il veut appliquer les règles qui avaient si bien réussi en international. Les avions partent et arrivent à Paris de jour mais l'idée du vol de nuit et de façon plus générale du vol sans visibilité est retenue.

Le vol de nuit inaugural, Paris Bordeaux Pau et retour a lieu le 10 mai 1939. Après l'éclipse due aux années de guerre, les vols de nuit reprennent, d'abord sur Junker 52 le 26 octobre 1945.

En 1947, une convention lie Air France et les PTT pour un centre d'exploitation postale métropolitain dénommé **la Postale de Nuit**, sous la direction de Daurat et Vanier.

De 1948 à 1973 la flotte aérienne de la Postale de nuit s'étoffera et se modernisera. A partir de 1983, apparaît un certain désintérêt de l'administration de la Poste pour un service pourtant au dessus de tout éloge, le service étant assuré en tout temps, même dans des conditions de visibilité à l'atterrissage pratiquement nulles.

Les avions se posent par tous les temps : brouillard, neige, vent, orage... et même par ciel clair ! Inexorablement, l'activité se réduit et une partie de l'aventure de la Postale se termine dans la nuit du 14 au 15 janvier 2000, là où elle avait commencé, à Toulouse.

Toutefois, certaines lignes persistent, notamment Paris-Lorraine. Depuis 1992, un Boeing 737 en provenance de Mulhouse se posait toutes les nuits sur le tarmac de Louvigny avant de décoller pour Paris avec le courrier lorrain. Retour à 2 heures du matin, ce qui représentait 430 000 francs de taxes aéroportuaires

diverses. Le 25 juillet 2002, le ministre des transports Gilles de Robien annonce la réduction de 30% des vols de l'aviation postale entre 0 h et 5 h du matin, cela essentiellement pour limiter les nuisances sonores pour les riverains de Roissy. Trois lignes ont fait les frais de cette mesure : Paris-Poitiers, Paris-Nantes, et Paris-Lorraine. Elle a été appliquée par la Poste mosellane en février 2003, mettant un terme à onze ans d'activité. Ce secteur majoritaire au démarrage de Louvigny, ne représentait plus, au moment de sa suppression, au dire du directeur général de l'installation, José Wagner, que 20 % de l'activité fret.

On ne supprime que ce que l'on remplace : un plan d'étude prévoit une substitution d'acheminement par la route avec plate-forme d'échange lorraine dans les environs de Nancy, à Ludres ou Tomblaine, mode de transport moins onéreux, ce qui fait dire aux représentants des syndicats que la Poste se réfugiait derrière la décision du ministre pour prendre des mesures purement économiques. Il est vrai que la Poste doit signer prochainement un contrat de plan fixant les règles du jeu avec l'Etat pour cinq ans et qu'elle a engagé une «*réforme des structures*» destinée à économiser 20 % sur ses coûts de fonctionnement. En fait, le bénéficiaire de l'opération risque d'être l'usine de traitement du courrier de Strasbourg dont la capacité ne cesse d'augmenter.

La Postale de nuit n'a jamais démérité, elle n'a, semble-t-il, jamais fait l'objet de revendications syndicales malgré les risques encourus par un personnel très attaché à sa survie et ayant un sens élevé du devoir. Elle a été sacrifiée, non pas à l'autel du principe de précaution si souvent invoqué aujourd'hui, mais par une opportune et hypocrite manipulation. Sa disparition a été douloureusement ressentie par tous les membres du personnel.

Une revue, éditée sur le Web, *[l'Echo du hiboux](#)*, en perpétue le souvenir.

Quel fut le sort, durant cette époque, de l'Aéro-Club de l'Est de la France ?

Fondé en Août 1909, avec pour Président Emile Friant (1863-1932) si cher au cœur des lorrains et dont nous avons vu qu'il avait créé la fameuse vignette illustrant la première liaison postale aérienne Jarville-Lunéville, cet Aéroclub fut particulièrement actif en 1909 et en 1912 lors de meetings à Jarville auxquels participaient Marie Marvingt et même Louis Blériot.

Son élan fut arrêté par la Première Guerre Mondiale. Il fut reconstitué en 1926 lors du départ du Plateau de Malzéville du 21^{ème} régiment d'aviation sur l'initiative et sous l'impulsion d'Henri Brun, Président de la Société industrielle de l'Est. A ce dynamique Président succédèrent Paul Daum, maître verrier mais aussi commandant-pilote de réserve, puis Christian Moench et André Bichaton. C'est à partir de 1928 que commence l'ère des grands raids de Bailly et de Moench que nous ne détaillerons pas ici.

En 1936 naît une section d'aviation populaire, tremplin pour les jeunes pour l'accession aux écoles militaires de pilotage. Au sein de celle-ci, l'activité de vol à voile n'a fait que croître et embellir depuis cette époque à l'exception, bien sûr de la période des années noires. Actuellement, l'Aéro club de l'Est prépare fébrilement les manifestations qui doivent accompagner la célébration de son centenaire.

L'après seconde guerre mondiale

Nous avons vu le cycle évolutif de l'Aéropostale qui circonscrit les périodes de l'avant et de l'après guerre avec, bien entendu l'éclipse 1940-1945.

Deux nouvelles donnes vont marquer cette période : la guerre froide et l'avènement du transport de masse

La guerre froide va marquer de son empreinte l'activité aéronautique en Lorraine. Des bases aériennes militaires dans le cadre de l'OTAN vont baliser notre région : Chambley et Etain où sont basés les B 52, Damblain où sont basés les Canadiens, Toul-Rosières, Grostenquin, Mirecourt, et enfin Metz-Frescaty, le plus ancien terrain du Grand-Est, qui sera ravalé au rang de piste de crash (crash base). Rappelons que le Pacte de l'Atlantique a été signé à Washington le 4 Avril 1949. De la même façon, la France dotera notre région d'installations performantes comme celle de Nancy-Ochey. Le dispositif sera renforcé lorsque de Gaulle expulsera les Américains du sol français en 1964, conservant toutefois un rôle d'observateur à l'OTAN.

Parallèlement, d'importantes restructurations successives touchent le monde des constructeurs et celui des compagnies aériennes en raison d'une nouvelle donne : **le transport de masse**.

La capacité des avions s'est accrue : déjà, avant-guerre, le transport de voyageurs s'était largement développé à Paris-le-Bourget, à Marseille-Marignane, à Lyon, à Toulouse notamment. La sécurité des vols s'est améliorée. Les aides à la navigation se sont développées. Le rayon d'action des aéronefs s'est considérablement accru. Pour couronner le tout, l'aviation civile va se doter d'un nouveau mode de propulsion : *le réacteur*. Celui-ci va permettre de voler plus vite et plus loin, mais surtout plus haut, ce qui renforcera sécurité et confort des passagers en leur épargnant les vicissitudes des perturbations atmosphériques grâce à la pressurisation des cellules, ce qui limitera pour l'essentiel les risques d'un vol aux deux périodes cruciales du décollage et de l'atterrissage. (Notons en passant que ce sont aussi les deux phases où la nuisance pour l'environnement est la plus perceptible) Tout le monde a encore en mémoire les débuts de cette nouvelle génération d'aéronefs marqués par les terribles catastrophes du *Comet* de de Havilland, premier avion de ligne à réaction du monde, lancé

en 1949 et entrant en service régulier à la BOAC en 1952 et le fulgurant départ du premier moyen-courrier à réaction du monde, le *SE.210 Caravelle* de Sud Aviation dont le vol inaugural eut lieu en mai 1955, date qui marque la renaissance de l'aviation civile française.

En Lorraine, les implantations militaires gardent leur importance. Qu'en est-il de l'aviation civile dans ce nouveau contexte ?

Notre région n'est pas une destination touristique de masse comme Marseille, Nice, Bordeaux, ou Nantes. Elle n'est pas, comme Toulouse, Lyon, ou Marseille, un fief de l'industrie aéronautique ni d'ensembles industriels dont le personnel nombreux pourrait bénéficier de lignes régulières les reliant aux grandes métropoles nationales et/ou européennes. Elle n'a pas une position géographiquement intéressante pouvant lui conférer un avantage comme celui de la situation centrale de Clermont-Ferrand qui lui vaut un rôle de relais pour l'aviation de troisième niveau. Enfin, elle est trop proche de la capitale pour qu'une liaison aérienne avec elle procure un réel avantage par rapport à la liaison ferroviaire (surtout après l'avènement du TGV), ce qui n'est pas le cas de Strasbourg.

Il y a enfin un voisin très compétitif : le Luxembourg !

Avant d'entrer dans le détail des dessertes régionales, il est bon de rappeler que le secteur aérien avait relevé de la souveraineté des Etats jusqu'en 1978, date à laquelle le Président Jimmy Carter décida le «*deregulation act*». La libéralisation du marché européen s'est effectuée en trois étapes : 1987, 1990, 1993.

Pour fixer les idées, Alexandre Couvelaire, ancien Président d'AOM-Air Liberté- Air-Littoral a affirmé lors de son audition au Sénat le 28 mars 2001 que le transport aérien régional avait été progressivement monopolisé par quelques entreprises et qu'il concernait, à l'heure de son intervention 1,6 milliards d'usagers répartis de la manière suivante : 40 % pour les U.S.A, 30 % pour l'Europe, 20 % pour l'Asie Pacifique, et 10 % pour le reste du monde.

La question des dessertes aériennes régionales en France

La question est préoccupante au point d'avoir suscité au Sénat un débat d'ordre général en 1998, sous l'égide de la Commission des Affaires économiques, au titre très évocateur : «*Les dessertes aériennes régionales sont-elles menacées ?*», le Sénat considérant qu'étant chargé par la Constitution d'assurer la représentation des collectivités territoriales, il ne pouvait se désintéresser d'une situation qu'il estimait préoccupante. Le motif essentiel de cet intérêt était l'incontestable dégradation du service aérien régional avec des lignes de desserte de moins en moins nombreuses au fonctionnement laissant de plus en plus à désirer. **Un groupe de travail a été désigné pour aborder cette question.**

Ce rapport rappelle qu'au départ, en 1995, des règles très strictes, comportant cinq critères, s'appliquaient pour l'octroi de fonds destinés à une desserte intérieure (FPTA= Fonds de Péréquation au Transport Aérien). Il s'agissait, en effet, de subventionner des entreprises de transport aérien en vue d'assurer l'équilibre des dessertes aériennes réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire. Ces règles, trop strictes, suscitèrent 12 critiques de la part de l'ingénieur général de l'armement Henri Martre dans un rapport élaboré en 1998 qui porte son nom. **L'auteur ironise notamment sur le fait qu'en vertu de ces critères, 17 liaisons domestiques aient été déclarées non éligibles bien que 10 d'entre elles soient exploitées sans l'aide de l'état !**

Ce rapport préconise une approche plus réaliste, et plus de flexibilité dans l'application des textes, privilégiant deux aspects apparemment négligés mais qui apparaissent primordiaux : **le caractère «vital» de la liaison considérée au regard du développement économique territorial, et son insertion dans le réseau du transport aérien, c'est à dire sa compatibilité avec les liaisons existantes, et avec les infrastructures aéroportuaires et de contrôle aérien et l'effet éventuel sur les distorsions de concurrence.**

Le rapport Martre souhaite également une meilleure modulation des interventions du fonds dans l'équilibre financier de la liaison envisagée eu égard aux tarifs pratiqués vis à vis de l'utilisateur.

Le groupe de travail désigné par la Commission des affaires économiques du Sénat a entendu une dizaine de personnes qualifiées dont Jean-Cyril Spinetta, président du groupe Air-France. Il a, en outre, adressé un questionnaire à l'ensemble des conseils régionaux, des conseils généraux, et des chambres de commerce et d'industrie dont beaucoup sont gestionnaires d'aéroports de province : 106 réponses lui sont parvenues.

Quatre conclusions principales ressortent pour ce groupe de travail :

1 - le transport aérien régional est **un outil fondamental au service du développement économique des territoires**, pour les régions qui se sentent «éloignées» des centres de décision, c'est un **facteur d'attractivité important**, la **plate-forme aéroportuaire étant perçue comme un «équipement structurant»**.

- la desserte aérienne des villes de province apparaît une nécessité première pour **maintenir le tissu économique vivant**.

Il y a donc un véritable **besoin de desserte aérienne régionale**.

2 - **constat : le service aérien régional s'est dégradé**, surtout au détriment des **villes moyennes**, et surtout au cours de la période très récente. Les rapporteurs

l'attribuent aux effets de la quasi-disparition de la concurrence du fait de la concentration parmi les transporteurs, aboutissant à la constitution de deux groupes majeurs : Air France et Sairgroup. Le résultat en a été un retour en arrière préjudiciable à l'exercice de la loi de l'offre et la demande.

Les conditions de départ étaient bonnes : de petites compagnies aériennes régionales privées ont vu le jour. Elles ont pu, grâce aux aides publiques, lancer de nouvelles lignes cependant que parallèlement, le monopole Air France/Air inter prenait fin. Mais cette situation ne s'est pas maintenue, les petits transporteurs étant progressivement pris en contrôle par Air France ou des Compagnies étrangères, ce qui a eu pour résultat.

- des modifications de programme et surtout des suppressions de lignes.
- une dégradation du service à bord.
- la multiplication des grèves de personnel navigant.
- l'augmentation des problèmes techniques sur les appareils.
- une dégradation des rapports entre transporteurs aériens et gestionnaires d'aéroports se traduisant par une baisse de qualité de service, la compagnie optimisant la gestion globale de sa flotte au détriment de la régularité du service. Les petites plates-formes aéroportuaires ont été les plus touchées.

Dans ces conditions la simple préservation de l'existant apparaît déjà comme un objectif difficile à atteindre. Les besoins sont mal satisfaits et la situation ne pourra que s'aggraver.

3 - le transport aérien régional français se trouve sous la tutelle du groupe Air France, dans une logique de monopole. Contrairement aux prévisions des experts au début des années 1990, l'ouverture du ciel européen à la concurrence intra-communautaire n'a pas remis en cause les monopoles. Tout transporteur aérien local, pour être viable, doit «s'adosser» à un «major» afin de bénéficier notamment de la puissance commerciale et des outils marketing du groupe. C'est la condition indispensable, aux yeux même du groupe Air France, en raison des nécessités de faire jouer les complémentarités et les convergences d'intérêt dans le but d'assurer une cohérence globale dans les domaines fondamentaux qui sont : distribution des rôles entre «major» et transporteur local, organisation du réseau, répartition des moyens et équilibre financier.

Ce constat amène à une question cruciale : «**est-ce au groupe Air France de mettre en œuvre, dans son secteur, la politique française d'aménagement du territoire ?**»

Un cas particulièrement exemplaire est celui de Clermont-Ferrand. La ville avait privilégié, dans une optique régionale, les liaisons avec Toulon, Caen, Limoges et Pau. Ces options ne cadreraient pas avec la stratégie mondiale du groupe Air France. Quand celui-ci prit le contrôle de la compagnie Regional Airlines qui desservait ces lignes, considérant que dans une optique mondiale, il n'y avait pas lieu de séparer les objectifs de Lyon et de Clermont, aéronautiquement très proches, elle supprima ces lignes dès la fin 1999 au nom des «complémentarités» et des «synergies».

Pourtant, à l'échelle des territoires, c'était à juste titre qu'au nom de l'Auvergne et du Massif central, les lignes supprimées représentaient un réel enjeu spécifique... De l'aveu même du Président du groupe Air France, le transport aérien régional constitue désormais pour les «majors» un «outil offensif» dans le cadre de la stratégie européenne des grands groupes. Il s'agit pour l'essentiel de rabattre la clientèle régionale sur les grands «hubs» et notamment, s'agissant du groupe Air France, sur le «hub» Paris-Charles de Gaulle.

Précisons que, dans le jargon aéronautique, un «hub» est un point de convergence de lignes aériennes destiné à rassembler des passagers pour une destination commune. La politique d'Air France, selon l'un des responsables d'aéroport que j'ai contacté pour le présent exposé, et qui m'a demandé l'anonymat, c'est de *bouffer les compagnies de troisième niveau*, de n'en récupérer que les avions de plus de 50 places en supprimant carrément ceux de moins de 20 places, et d'inclure les lignes exploitées dans les *hubs* les plus favorables. Cette tendance s'est encore renforcée depuis le 11 septembre 2001 dont pourtant Air France s'était assez bien sortie, notamment en récupérant les lignes africaines de Sabena, en mauvaise posture. Actuellement, en absorbant K L M, Air France a sans doute d'autres chats à fouetter que les liaisons régionales.

Nous avons, tout proche de nous, à méditer les déboires de Strasbourg, utilisant une compagnie irlandaise à bas prix, Ryan Air, pour alimenter, notamment, la ligne Strasbourg-Londres. Il s'en est suivi une plainte d'Air France pour concurrence déloyale. Il en est résulté une dénonciation des subventions de la CCI de Strasbourg, avec, pour conséquence, une chute d'activité des installations aéroportuaires de Strasbourg-Enzheim.

En proposant Phalsbourg, contre toute attente, comme site d'Aéroport régional, le maire de Metz, comme nous le verrons tout à l'heure, avait sans doute pour intention de contrecarrer cette propension hégémonique du groupe national et de mettre notre région sinon hors d'atteinte mais en situation de jouer l'équilibre avec un autre «poids lourd», à savoir Lufthansa, en exploitant à notre avantage la concurrence des deux groupes nationaux, français et allemand.

4 - la quatrième conclusion du groupe de travail est d'ordre juridico-économique. Elle résultait de la prise en compte du poids de l'encadrement communautaire, la libéralisation du transport aérien domestique conduisant à subordonner l'octroi de toute aide publique à des règles très strictes. Elle envisageait également les conséquences économiques de la mise en concurrence communautaire et escomptait une inéluctable baisse des marges bénéficiaires des transporteurs obligeant à concevoir un dispositif «*compensateur*».

En fait, ces craintes se sont révélées infondées au point de conduire à reconsidérer le mécanisme d'aide publique à l'aménagement aérien du territoire. Au passage, **le groupe remarque que dans l'application du dispositif interne lié aux prescriptions communautaires, l'administration française a tendance à en rajouter dans la rigueur.** Il suggère un assouplissement.

Sur le plan pratique, on peut constater que plus de 180 liaisons aériennes régionales ont été jugées suffisamment pertinentes pour bénéficier d'une subvention publique entre 1970 et 1990. Il en subsiste aujourd'hui 37 en dehors du réseau régional de notre principal transporteur.

Le besoin de service public ne paraît pas peser lourd dans cette évolution et le cas de Clermont-Ferrand devrait faire école.

La réalité est donc que la libre concurrence sur les liaisons petites ou grandes sous l'égide d'un dispositif juridique communautaire a abouti à un renforcement de la tutelle des grands groupes et à une détérioration continue du marché du transport aérien intérieur, en somme, un schéma que l'on retrouve malheureusement trop souvent pour des pans entiers de notre industrie.

Les notions de «*distorsions de concurrence*» et d'«*intérêt vital*» demanderaient à être réévaluées. Il pourrait être substitué à ce dernier celle plus souple d'«*intérêt majeur*» ou d'«*intérêt essentiel*».

Le groupe de travail propose de faire reconnaître un service d'«*intérêt économique général*» ou, tout simplement d'«*intérêt général*» et une approche en terme de «*liaisons de service public*».

Il existe une marge financière importante de ressources de fonds car, même à l'aune des critères d'éligibilité, le montant réservé au Fonds d'Intervention des Aéroports et du Transport Aérien (FIATA) de la taxe de l'aviation civile, en 2001 s'établissait à 279 millions de francs : il n'en avait été utilisé en 2000 que 64,4 millions de francs.

Fixons enfin les idées en matière de concurrence entre l'air et le rail : le TGV est en France le plus rude concurrent des liaisons aériennes. Selon Jean-Cyril Spinetta, Président du groupe Air France, lors de son audition au Sénat

du 28 mars 2001, le TGV occupe 70 % du marché sur les trajets d'une durée comprise entre 2 et 3 heures et 95 % du marché sur les trajets d'une durée comprise entre 1 et 2 heures. C'est lui qui est à l'origine de la fermeture de l'aéroport de Grenoble.

Lorsqu'on évoque ces questions, il est bon d'avoir présent à l'esprit quelques chiffres : Paris, c'est 70 millions de passagers par an. En regard, le plus important aéroport de province, international, Nice, c'est 10 millions de passagers par an. Pour mémoire, au mieux de sa forme, Louvigny, c'est 350 000 passagers !

Comment ces mutations et ces vicissitudes se sont-elles traduites dans notre région ?

Voyons l'existant de départ : pour l'essentiel, ce sont les aéroports de Metz-Frescaty et de Nancy-Essey, tout deux à vocation mixte, civile et militaire.

Le plus ancien des deux et même le plus vieil aérodrome du Grand Est, c'est Metz-Frescaty, fondé par les Allemands en 1903. Cet aérodrome devait servir de base pour les Zeppelins pendant la Première Guerre Mondiale, et le hangar qui était destiné à ces dirigeables existe toujours, quelque peu modifié depuis et affecté à d'autres emplois. En 1919, Frescaty devint base militaire française affectée au 11^{ème} escadron d'aviation. Une implantation civile eut lieu vers 1972, Air Inter desservant les liaisons avec Lyon et Paris. En 1991, la chambre de Commerce et d'Industrie de Metz ne renouvela pas la concession d'exploitation en raison de l'ouverture de l'aéroport de Metz-Nancy.

Nous disposons d'un peu plus d'informations pour Nancy-Essey (grâce à l'obligeance de Denis Reposeur)

Nous avons vu que le plateau de Malzéville avait été aménagé en 1913 à des fins militaires. En 1920, ce site apparut trop étroit notamment en raison du retour des escadres d'Allemagne. De plus, les servitudes journalières liées aux transports de toute nature de la caserne d'Essey au terrain de Malzéville, et surtout les limites d'utilisation du terrain du plateau pour les nouvelles générations d'appareils amenèrent le commandement à envisager une implantation nouvelle à Essey ; sur la proposition du lieutenant-colonel Bouchet, le ministre décide la création d'un nouveau terrain de stationnement et de travail dans la plaine située entre la caserne Kléber et Tomblaine. Les travaux ont lieu en 1924 et 1925. En mai 1926, les six escadrilles et services annexes abandonnent le plateau de Malzéville pour prendre possession des nouvelles installations implantées sur le terrain d'Essey-lès-Nancy. La 1^{ère} escadrille s'équipe d'avions bimoteurs Farman 60 «Goliath». En 1936, première école de pilotage.

1940/1944 : occupation par la Luftwaffe.

1945 : escadre de chasse équipée de spitfire/ l'US Air Force utilisant les installations pour le transport aérien avec des dakota, puis centre d'entraînement pour les réservistes.

1950, implantation civile : compagnie PAMAIR (un avion de Havilland).

1966 : début des installations actuelles : arrivée successive de Rousseau aviation, Air Alsace, T.A.T, diverses liaisons dont celle avec Orly.

Fin 1991 : transfert des activités commerciales à Metz-Nancy Airport.

La gestion des installations par la CCI se termine en 1994.

De façon concomitante Nancy-Essey abrite l'A.L.A.T (gazelles, pumas, couguars) jusqu'en 1999 et l'Aéroclub de l'Est y a toujours droit de cité.

A partir de 1994, sous l'impulsion de Charles Choné, s'est créé un syndicat mixte de gestion de l'aéroport composé de la CCI et du District Urbain pour préserver l'outil aéroportuaire avec pour vocation l'Aviation d'affaires et la formation. Le C.H.U engendre une activité de transferts sanitaires et de greffons.

Techniquement, les installations comprennent :

Une piste en dur de 1400/40m, orientée 03/21 et une autre, parallèle, en herbe.

L'aéroport est ouvert 24h/24, dispose d'un balisage nocturne et est équipé pour l'atterrissage aux instruments. Il peut servir d'aérodrome de dégagement en cas de brouillard ou de grève, d'autant qu'il possède des installations de déneigement. D'ailleurs, c'est Nancy-Essey qui a été désignée pour recevoir la totalité du trafic de Metz-Nancy Lorraine lors des travaux sur piste de ce dernier. De nombreuses sociétés, entreprises, associations, clubs et écoles sont installés sur le site. Le CESA, notamment, installé depuis 1989, a formé plus de 300 pilotes dont la plupart sont passés dans des compagnies aériennes après complément de formation. Au total, 60 aéronefs, propriétés de sociétés ou de particuliers, sont basés sur le site. En 2001, il y a eu 31 995 mouvements traités, et en 2002, 27 947. Pas de lignes régulières.

Je dois à un entretien avec M. Wechter ces quelques informations concernant l'Aéroport d'Epinal-Mirecourt.

Son installation remonte aux années 50, probablement 53 pour les besoins de l'OTAN. Il est conçu comme terrain de dégagement ; peu d'avions y sont basés. Au retrait de l'OTAN, le terrain entre en déshérence, retombant sous la tutelle de l'aviation civile. En 1968, il fait l'objet d'une convention entre

la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Epinal et le Conseil général des Vosges. Dès 69, il reçoit la Compagnie Air Vosges qui instaure des liaisons Epinal-Lyon et Epinal-Paris. La liaison avec Lyon est rapidement abandonnée. En revanche, des avions «Corvette» de 14 passagers font 2 liaisons A.R. par jour avec Paris. Mais, c'est le déclin progressif. Mon interlocuteur arrive en 1976. Ce sont près de deux années sans lignes. En 1980, un repreneur, une compagnie d'Albi (rapidement absorbée par Air-Languedoc)...

Actuellement, la délégation de «*service public*» a été obtenue : elle est déficitaire mais vaut par son label. Officiellement, *Air liner* est la compagnie rattachée. Mais capitulation : PLUS AUCUNE LIAISON DEPUIS LE 23 JUIN 2003 ! A présent, il faut en passer par des appels d'offre européens !!!

La naissance et l'envol de Metz-Nancy-Lorraine

La création de cet aéroport affecté à l'aviation de transport de passagers est emblématique de l'évolution politique de notre région. Nous devons l'essentiel de la trame utilisée dans le présent exposé au chapitre qui lui est dédié par Patrick Thüill dans son livre «*Demain la Lorraine*». Lors de plusieurs entretiens téléphoniques et échanges de courriels, nous avons également bénéficié des informations fournies par José Wagner, directeur de l'Aéroport de Metz-Nancy-Lorraine.

La lente genèse de cette plate-forme aéroportuaire est révélatrice des visions divergentes sur son avenir. Elle illustre également l'aspect concurrentiel entre l'air et le rail. Vingt années se sont écoulées entre les premières études et la mise en service en 1991 de cet aéroport régional.

C'est en 1974 que le conseil régional de Lorraine, après examen des études préalables, prend la décision d'implantation dans la perspective du VIIème Plan. Le site choisi à Louvigny, pratiquement à mi-distance entre Metz et Nancy paraissant convenir le mieux pour toutes les plates-formes envisagées. Le Premier ministre accepte cette inscription en 1975.

Mais, élément tout à fait symptomatique, l'Etat n'entend pas assurer la propriété de cet aéroport, ce qui constitue une rupture avec les traditions établies. Ce sont les chambres de commerce de Metz et de Nancy qui seront gestionnaires. La mise en service est programmée pour 1983-1985 soit pour un horizon où Metz-Frescaty et Nancy-Essey seront saturés.

Une opinion discordante va se manifester, qui illustre bien les divergences de vue sur le destin de la Lorraine : C'est celle du Maire de Metz qui propose Phalsbourg au nom d'une perspective réaliste basée sur deux points :

- la concurrence prévisible du T.G.V qui rendra déficitaire l'exploitation d'un aéroport implanté à Louvigny (ou plutôt Goin),

- la nécessité d'une collaboration avec les Allemands qui ne sera possible qu'en implantant l'aéroport plus à l'Est, mais qui permettra une exploitation commune avec la Lufthansa et étendra d'autant le nombre de lignes, solution qui portera concurrence à Air France.

Cette proposition n'était sans doute pas dépourvue d'un certain machiavélisme car elle allait provoquer la mise en concurrence d'une kyrielle de sites, dont, fort heureusement, Louvigny allait à nouveau sortir vainqueur. Rappelons qu'en son heure, le sénateur Huriet avait proposé, non sans raison, une implantation sur le site de Toul-Rosières, laissé en l'état depuis le départ des Américains.

C'est alors que le dossier tombe dans les oubliettes pour renaître dans le IX^{ème} Plan. L'aéroport y est présenté comme un atout indispensable à la reconversion économique de la Lorraine à condition de pouvoir accueillir des avions gros-porteurs.

En 1985, l'Etat valide la démarche et le choix du site : il rappelle qu'il s'agit de la dernière plate-forme à construire en France. Sa participation ne dépassera pas les 35 %.

C'est en juin 1986 que le conseil régional adopte avec une nette majorité des voix un projet abouti tant techniquement que financièrement, les maires des deux villes parties prenantes s'étant accordés.

Christian Poncelet, président du Conseil général des Vosges, s'était également opposé à ce projet en raison de l'arrivée programmée du T.G.V. Est.

Le nouvel aéroport est ouvert au trafic le 28 octobre 1991 : il est équipé pour moyens courriers et charters, avec une piste de 2 500 mètres. Il est doté d'un ILS tout temps. L'aérogare, de 6 500 mètres carrés, est prévue pour un trafic maximal de 500 000 passagers. Elle a été agrandie depuis et ornée d'une effigie de Christian Moench. Une zone d'activités à vocation aéronautique de 27 hectares est annexée aux installations.

Le coût total de ce projet s'établit à 400 millions de francs répartis en 35 % par l'Etat, 35 % Région lorraine, 18 % Europe, 7 % département de Meurthe et Moselle, 3 % Ville de Metz, 3 % District de Nancy. On remarquera l'absence du département de la Moselle restée hostile au projet, dans cette répartition des charges ! La Région est propriétaire des installations. Un groupement inter-consulaire associant les chambres de commerce de Nancy et de Metz assure la gestion.

La guerre du Golfe n'a pas gêné le démarrage : de 1991 à 1998, le trafic des vols réguliers à destination d'une dizaine de villes de France a enregistré

un taux de progression annuel moyen estimé à 8 %. Les vols charters se sont également bien développés. **En 2000, le trafic global atteignait les 350 000 passagers.**

Pour le reste, la presse s'est faite l'écho des vicissitudes liées aux concentrations des compagnies de transporteurs dont nous avons déjà parlé et de la disparition de la Postale de nuit... Il faut y ajouter les incertitudes liées à la restructuration de DHL, autre mastodonte tombé sous la férule de *Deutsche Post*, qui ambitionne de devenir le N°1 mondial du transport logistique et du courrier. Ce groupe de 500 entreprises employant rien qu'en France 12000 salariés répartis sur 60 sites, devrait réduire ses effectifs à Louvigny de 50 à 100 emplois sur les 160 actuels.

Toujours est-il que, grâce à une piste rallongée à 3050 mètres, l'Aéroport Metz-Nancy-Lorraine passe en catégorie «A», ce qui lui permet d'être agréé pour les vols intercontinentaux. Le parking avions bénéficie d'une extension à 40.000 m². Des taxi-ways adaptés à cette nouvelle conformation devraient être rapidement aménagés. Pour quelles destinations ?

Un autre avenir pour la Lorraine, le pôle aéronautique à Chambley (Est Republicain Dimanche 27 juillet 2003).

Ancienne emprise de l'OTAN, forte de 482 hectares, la base aérienne de Chambley, siège de manifestations aériennes notamment dévolues à l'aérosation, mais dont les bâtiments menaçaient ruine, devient site industriel et aéronautique, et fait, à ce titre, l'objet d'une convention de rachat par la région Lorraine. Le préambule à l'engagement d'acquiescer a été signé le 26 juillet 2003 par le préfet de Région Bernard Hagelsteen et le président de la région Lorraine Gérard Longuet. Un chèque de 640 000 francs accompagnait cette signature, le projet étant évalué à 15 millions d'euros.

A cette occasion, Gérard Longuet a notamment déclaré : *«Pour des faits liés à l'Histoire, notre région a été le théâtre d'opérations militaires sans jamais pouvoir bénéficier des retombées en matière d'installations aéronautiques. Mais, depuis dix ans, la Lorraine est en train de changer cela».*

Dans ce changement, il faut évidemment inclure l'implantation en Lorraine des industries de sous-traitance aéronautiques soutenues par l'Association ARES (armée, recherche, économie, science). La région Lorraine y a déjà investi trois millions d'euros.

Délégué général de cette association, le général Jean-Benoît Cassagnou faisait récemment le constat que les sous-traitants allaient souffrir de la restructuration des activités de défense. Or, dans le cadre de sa mission d'aide

à ces industriels, il s'est vite rendu compte de l'existence d'un savoir-faire, d'un potentiel certain, mais ignoré, les PME travaillant pour l'aéronautique demeurant dispersées et isolées.

D'où l'idée de fédérer ces PME. Pour la Lorraine, ARES est basée à Lunéville. Dans un premier temps, ce pôle aérospatial lorrain comprend une vingtaine d'entreprises avec un bâtiment implanté à proximité de l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine.

Ces vingt entreprises en lesquelles Claude Gaillard, vice-président du Conseil régional veut voir l'image de la Lorraine de demain, incarnent en effet la technologie à haute valeur ajoutée.

- L'une d'entre elles, l'**Institut de soudure de Yutz**, développe un procédé inventé il y a 12 ans par le groupe anglais TWI, à savoir le *«friction stir welding»* ou soudage thixotropique, qui consiste à assembler des pièces métalliques par friction malaxage sans jamais porter la température au niveau de fusion. Le promoteur lorrain de ce procédé doit s'installer sur le site de l'aéroport régional et envisage d'assembler des parties d'avion de la famille d'Airbus. Il prévoit également, à l'instar des Japonais pour leur TGV, le Shinkansen, d'étendre ce procédé à l'industrie ferroviaire. A cet effet, cet Institut de soudure devrait prochainement être doté, précisément sur le site de l'aéroport régional de la plus grosse machine *FSW* au monde !

- **CMW Mécanique de précision** est installée dans les Vosges à Rosières-sur-Mouzon. Son directeur, François Wildenberg, a conçu, en collaboration avec des centres de recherche et des écoles d'ingénieurs comme l'Ensam de Metz, l'Inria Loria et l'Esstin de Nancy, un dispositif d'usinage à grande vitesse sous la forme d'un hexapode. Piloté par ordinateur, ce dispositif effectue des opérations de perçage, usinage et rivetage, voire même de soudure, cinq à dix fois plus vite que les machines conventionnelles. Il peut d'ailleurs également pourvoir aux opérations de rajeunissement de celles-ci !

- **Baccarat précision** est déjà directement impliquée dans l'industrie aéronautique. Créée il y a 30 ans par Silvio Zanfonato, elle peut faire état d'un savoir-faire impressionnant dans les conceptions les plus révolutionnaires : roues d'avions sans pneus ni freins, extracteurs de chaleur pour les avions et notamment le futur A 380, parties de structures d'hélicoptères pour *Eurocopter*.

- **S-A Jacques Lemarchal**, implantée à Vittel, une sous-traitante de la métallurgie, notamment de Pont-à-Mousson SA, peut déjà faire état d'une étonnante palette technique et est candidate en aéronautique pour des pièces prototypes de petites séries.

- **Microcopter**, société implantée à Blainville-sur-l'eau par Philippe Antoine, ancien élève de l'Esstin de Vandoeuvre, devenu depuis chef de programme chez Latécoère à Toulouse, et son ancien professeur André Léonard, a conçu le premier micro hélicoptère français. Cet appareil présente l'avantage, par rapport à ses concurrents américains, d'une modularité quasi instantanée permettant de passer sans outil de la version monoplace à la version biplace. Il pourrait éventuellement être transformé en drone téléguidé.

Ces cinq PME lorraines faisaient partie du groupe de 14 exposants représentant le pôle aérospatial lorrain lors du dernier salon du Bourget en juin 2003.

Comme leurs sœurs, elles sont représentatives du renouveau industriel lorrain. Elles incarnent un savoir-faire et un savoir imaginer et créer qui permettront à notre région de retrouver le rang perdu en raison des restructurations du dernier demi-siècle qui avaient mis à mal son économie. Notons que les entreprises d'avant-garde que nous venons de citer sont implantées dans le fertile sillon lorrain.

De région exposée, dévolue au rôle de sentinelle des Marches de l'Est, la Lorraine est redevenue un pôle ouvert occupant en Europe une situation enviable qu'il ne reste plus qu'à exploiter. Elle dispose des réserves d'énergie et de créativité qui lui permettront de faire face et même de briller dans la haute technologie et spécialement dans le domaine si convoité de l'aérospatial.

Ce qu'elle a perdu dans l'aviation conventionnelle de transport pour des raisons géographiques, elle pourrait très bien le rattraper dans celui de la créativité industrielle dévolue à ce même domaine. Et comme il s'agit d'un domaine en mutation perpétuelle, totalement imprévisible, il n'est pas mauvais de se situer dans les *starting blocks* !



Discussion

Le Président Burgard remercie Claude Perrin pour sa remarquable communication qui nous a fait plonger à la fois dans l'histoire et l'actualité. Il donne la parole à l'Assemblée. Interviennent : Jean-Marie Schissler et Alain Larcen.

Jean-Marie Schissler s'interroge sur l'avenir de l'aéroport Metz-Nancy Lorraine qui est très mal desservi et qui subit la concurrence d'autres structures comme celle de Luxembourg.

Claude Perrin rappelle que Jean-Marie Rausch avait proposé une autre implantation.

Alain Larcen félicite l'orateur et précise plusieurs points :

Lors des grandes manœuvres de 1912 en Lorraine, le général Foch, qui commandait le vingtième Corps a eu cette parole malheureuse : L'aviation, c'est du sport ; pour les opérations militaires, elle n'a aucune importance. Pourtant, lors de la bataille du Grand Couronné, de nombreux renseignements fournis par des reconnaissances aériennes ont permis, dès les 19 et 20 août 1914, au général de Castelnau, d'entamer un mouvement tournant et de mener la contre offensive victorieuse. En effet, dans la journée du 18 août, le capitaine Armengaud, commandant l'aviation, avait constaté l'existence, devant la 2^{ème} armée, d'une forte position allemande, organisée sur les hauteurs de Morhange.

Alain Larcen rappelle que Pierre Messmer a été un opposant résolu à l'aéroport régional. Pierre Messmer se basait sur un rapport que lui avait fourni Marceau Long, alors secrétaire général de l'aviation civile. Ce rapport indiquait que cet aéroport ne pouvait être viable que s'il était desservi par de grandes compagnies et que si la clientèle potentielle atteignait un niveau suffisant. Or, ce niveau n'a jamais été atteint, même dans les années les plus favorables.

Alain Larcen rappelle que, lorsqu'il siégeait au Conseil Régional, il a assisté à une manifestation de maires de communes riveraines, protestant contre les nuisances sonores provoquées par l'implantation de DHL. Cette société a fini par quitter l'aéroport régional. La même chose s'est produite avec le régiment d'hélicoptère de Nancy. Une personnalité de Tomblaine a protesté contre le bruit au Ministère des Armées, ce qui a entraîné le transfert du régiment à Compiègne.

Claude Perrin partage l'analyse d'Alain Larcen. Pour les autoroutes, le problème est le même. Tout le monde en veut, à condition que les nuisances soient pour les voisins. Claude Perrin rappelle trois anecdotes. L'une a trait à la découverte d'un des sites de la Grosse Bertha par des reconnaissances aériennes de Didier Daurat. L'autre concerne une remarque faite à un jeune pilote d'observation pendant la Première Guerre Mondiale : *Qu'est-ce que vous allez observer ce que l'on ne vous demande pas d'aller voir*. La troisième a trait à une conversation qui a eu lieu à Verdun entre le colonel Philippe Pétain et le commandant de Rose de Tricornot, fondateur de l'aviation de chasse. Philippe Pétain dit à de Rose : «Si vous ne faites rien, je suis aveugle, Verdun est perdu. Débarrassez-moi de l'observation allemande».

Le Président Burgard lève la séance et invite l'assistance à se rendre à l'inauguration de l'exposition *Stanislas, un roi de Pologne en Lorraine* qui marque le lancement du programme Nancy 2005, *le temps des Lumières*, consacré aux 250 ans de la Place Stanislas.

Sources

Ouvrages

- ∞ CANTENER. H : Hommages aux ailes lorraines 1915-1965. 50 années de missions aériennes exécutées par les équipages de la base de Nancy. Soc. d'impressions typographiques de Nancy 1968 .
- ∞ THULL. P : Demain la Lorraine. Ed. de l'Est - 2003

Conférence

- ∞ DUMAST (baron Bernard Guerrier de). Les transports en Lorraine. Evolution et perspectives. Conférence donnée le 28 février 2001 à Nancy à l'Université de la culture permanente.

Sur le WEB

- ∞ PONCET. J-F, LEGRAND. J-F : Rapport sur les travaux du Sénat : Les dessertes aériennes régionales sont-elles menacées ? Rapport d'information 327 (2000-2001). Commission des affaires économiques.
- ∞ Billet de Jean-Loup Chrétien sur la Postale : 14/01/2000, 23 :35. «Dans la nuit du 14 au 15 janvier, tous les avions de la Postale de Nuit se sont retrouvés à Toulouse. C'est la fin d'une épopée dont Didier Daurat a été le principal animateur ...
- ∞ L'écho du Hibou n°48 : La Postale de nuit a bien servi Air France, la Poste, et, au travers d'elles, la Nation. Hommage à Didier Daurat. Nous assassinions nos pères.

Extraits de Presse

- ∞ CHARUT.G : La Lorraine décolle au Bourget. Est Républicain du 20 juin 2003.
- ∞ ERBSTEIN. J-C : Le tour de piste d'Air Lib. Est Républicain du 11 fev. 2003.
- ∞ ERBSTEIN. J-C : L'aéroport régional sans courrier. Est Républicain du 25 février 2003.
- ∞ ERBSTEIN. J-C : La Lorraine, pilote européen. Est Républicain du 4 novembre 2003.
- ∞ ERBSTEIN .J-C : DHL, premières précisions. Est Républicain du 28 février 2004.
- ∞ LAPREVOTE. Ch : pour la première fois, il y a soixante-dix ans, la poste aérienne française décollait... à Lunéville. Est Républicain du 1^{er} août 1982.

- ∞ LAPREVOTE. Ch : Poste aérienne : le 80^{ème} anniversaire d'une fantastique innovation. Est Républicain du Jeudi 12 novembre 1992/ Jeudi 1^{er} août 1912.
- ∞ MOULIN. F : Ryanair : le droit et le bluff. Est Républicain du 10 décembre 2003.
- ∞ MOULIN.F : Coup dur pour Ryanair. Est Républicain du 12 décembre 2003.
- ∞ SAUTER. Ph. : Nancy-Lunéville : première liaison postale. Est Républicain du 31 juillet 1992.
- ∞ VACCARO. E : Un pôle aéronautique à Chambley. Est Républicain du 27 juillet 2003.

Entretiens téléphoniques et échanges de courriels

- ∞ Denis Reposeur : Directeur de l'Aéroport de Nancy-Essey.
- ∞ José Wagner : Directeur de l'Aéroport de Metz-Nancy-Lorraine.
- ∞ Wechter : Directeur de l'Aéroport d'Epinal-Mirecourt.