

## Un vignoble dans les Maures

Très attiré par le Var, où il acheta le somptueux domaine de Rayol, Henry Potez acquit également, non loin de là, un domaine viticole à Lalonde-des-Maures. Un point en commun avec Marcel Dassault, qui se laissa, lui, tenter par Saint-Émilion.

## Les Potez et les Chirac : une longue histoire

En avril 1996, Jacques Chirac, alors président de la République, avait tenu à remettre en personne à Roland Potez les insignes du Mérite. Il voulait ainsi illustrer les liens unissant sa famille à la famille Potez, qui l'hébergea pendant la Seconde Guerre mondiale dans son domaine du Midi.

# Potez, de la cordillère des Andes à Aire-sur-l'Adour

**AÉRONAUTIQUE** Roland Potez n'a pas voulu laisser s'éteindre la flamme allumée par son aïeul, Henry Potez

**BERNARD BROUSTET**  
b.broustet@sudouest.com

Depuis la mi-juin, le musée de l'Air et de l'Espace du Bourget accueille une réplique du Potez 25, sur laquelle travaille depuis quinze ans Michel Flora, un retraité fou d'aéronautique qui a fondé une association de sauvegarde du patrimoine de cet avion mythique.

Au même titre qu'Henry Potez, fondateur de l'entreprise du même nom, le Potez 25 mérite de figurer en bonne place dans l'histoire de l'aviation française. Conçu au lendemain de la Première Guerre mondiale pour effectuer des missions de bombardement et de reconnaissance, cet appareil joua un rôle essentiel dans l'épopée de la Compagnie générale aéro postale, destinée à transporter du courrier – et plus tard des passagers – entre la France et l'Amérique du Sud, ainsi qu'entre diverses localités de ce continent.

À la fin des années 20, les dirigeants de la compagnie identifient le Potez 25 comme le seul avion capable de s'élever suffisamment vite au-dessus du seuil des 4 500 mètres pour franchir, dans de bonnes conditions, la barre de la cordillère des Andes qu'une très mince frange côtière sépare de l'Océan. La liaison entre Mendoza (Argentine) et Santiago du Chili démarre en 1929. L'année suivante, lors de la 124<sup>e</sup> traversée de la cordillère, l'avion piloté par Henri Guillaumet s'écrase à près de 4 000 mètres d'altitude, dans la zone du lac Diamante. Blessé, Guillaumet ne trouvera du secours qu'au bout d'une marche de cinq jours et quatre nuits dans la neige, immortalisée par Antoine de Saint-Exupéry dans « Terre des hommes ».

## Le tandem Potez-Dassault

À l'époque, Henry Potez, patron de l'entreprise qui a donné son nom à l'avion, n'a pas encore atteint la quarantaine, mais sa carrière est déjà longue. Ce Picard a été l'un des premiers diplômés de la toute jeune école Sup Aéro. Pendant la guerre de 14, qui donne un essor foudroyant à cette industrie toute neuve, il est affecté au Service des fabrications de l'aviation, qui assure les relations entre le ministère de la Guerre et les constructeurs. Henry Potez contribue, entre autres, à améliorer l'avion de reconnaissance Caudron G3. Il travaille avec Marcel Bloch-Dassault, lui aussi diplômé de Sup Aéro. Les deux hommes s'associeront ensuite pour créer la société de production Hélice Éclair, dont le rendement surpasse

alors celui de toutes les autres hélices existantes.

La paix revenue, à l'inverse de Marcel Dassault, Henry Potez choisit de rester aviateur. Il fait construire à Méaulte (Somme), sa terre natale, ce qui sera un temps la plus grande usine aéronautique du monde. Et la société, dans laquelle l'ingénieur Louis Coroller joue un rôle clé, conçoit une cinquantaine de nouveaux modèles, dont la moitié environ sera construite en série.

Outre le Potez 25, produit à près de 4 000 exemplaires, d'autres appareils se font un nom dans l'histoire : le Potez 62, avion de ligne exploité à partir de 1935 par la naissante compagnie Air France, peut transporter 16 passagers à une vitesse de croisière de 280 km/h. Le Potez 540 s'illustre pendant la

## Le Potez 25 fut choisi pour son aptitude à franchir le mur de la cordillère des Andes

guerre civile espagnole : le troisième mois du conflit, cinq de ces bombardiers, escortés de quelques vieux chasseurs, constituent l'escadrille España. Le bombardement du quartier général de Franco à Talavera de la Reina, près de Madrid, figure parmi les hauts faits de ce groupe de combat, dont André Malraux, qui en fut un des acteurs, a livré le récit sublime et romancé dans « L'Espoir ».

Le Front populaire nationalise les industries de guerre en 1936. La société est fondue dans un ensemble baptisé SNCAN, dont Henry Potez, qui ne laisse pas trop de plumes dans l'affaire, devient administrateur délégué. Mais, l'armistice venu, l'industriel refuse de se mettre au service de Vichy. Il se retire dans sa somptueuse propriété du Rayol, entre Saint-Tropez et Le Lavandou, où il héberge, notamment pendant quelque temps, Abel-François Chirac et sa famille. Le père du futur président de la République, ancien cadre supérieur de banque, était devenu quelques années auparavant l'un des hommes de confiance de l'industriel. Son fils gardera un fort souvenir de son séjour dans cet endroit de rêve, devenu aujourd'hui la propriété du Conservatoire du littoral.

**Un appareil qui arrive tard**  
Après la Seconde Guerre mondiale,



Le Potez 25, avion mythique de l'Aéro postale conçu par Henry Potez et ses collaborateurs. Roland Potez, son petit-fils, qui a repris le flambeau. Le Potez 840, bel avion développé à la fin des années 50, mais qui s'est vendu à très peu d'exemplaires. (PHOTOS: DR ET FASCAL DATS)

le nom de Potez ne brille plus d'un éclat aussi vif au firmament de l'aéronautique. En 1958, la société rachète certes Fouga, dont l'avion d'entraînement Fouga Magister sera rendu célèbre par la Patrouille de France. Mais, conçu à la même période, le Potez 840, propulsé par quatre turbopropulseurs, ne se vend qu'à moins de 10 exemplaires. Sans doute cet appareil à hélices arrivait-il bien tard à un moment où les avions à turbo-réacteur (Caravelle, etc.) commençaient à conquérir le marché civil.

Mais le nom de Potez n'a pas pour autant disparu de l'aéronautique française. Cinq ans après le décès du fondateur, auquel aucun de ses enfants n'a succédé dans son aventure industrielle, son petit-fils Roland Potez décide en 1986 de ne pas laisser la flamme s'éteindre. À 33 ans, il reprend l'usine d'Aire-sur-l'Adour, qui

était entrée dans le giron de l'empire familial lors du rachat des Fouga. Potez Aéronautique, qui emploie quelque 250 salariés, fait partie des PME françaises qui comptent dans le domaine de l'aérostructure (tronçons

## Le père de Jacques Chirac, ancien cadre supérieur de banque, fut un des hommes de confiance d'Henry Potez

d'avions). La société travaille entre autres pour Airbus, mais aussi pour Dassault, ce qui lui vaut d'avoir à affronter aujourd'hui comme naguère les conséquences des vicissitudes de l'aviation commerciale comme de l'aviation d'affaires.

## Conseiller général

Ces turbulences ne semblent pas faire regretter à Roland Potez d'être resté dans la trajectoire tracée par son illustre grand-père, dont il garde le souvenir d'un homme passionné, à l'occasion colérique, et d'une prodigieuse activité. Il faut dire qu'à côté de son métier d'aviateur, Henry Potez fut, pendant plusieurs décennies, conseiller général radical-socialiste et maire des villes picardes de Méaulte puis d'Albert, dans la Somme.

Son groupe fabriquait par ailleurs des poêles à mazout à Dreux. Et il fut l'un des premiers actionnaires de la firme cinématographique Gaumont. Comme le montre aussi l'exemple des Dassault, parlementaires et propriétaires de journaux, les aviateurs ne se contentent pas forcément de construire des avions.