

Compagnie des Grands Express Aériens – Transcription de la correspondance 1920-1923

Lausanne, le 19 février 1920

Monsieur le Directeur des Postes du II^{ème} Arrt, Lausanne.

Monsieur le Directeur,

Faisant suite à l'entretien verbal que vous avez bien voulu nous accorder dans le courant du mois de janvier écoulé, nous avons l'honneur de vous informer que notre projet de relier Lausanne à Paris, par la voie aérienne, est sur le point de se réaliser.

Notre initiative a rencontré auprès de quelques grandes maisons suisses d'expédition de précieux encouragements et la promesse d'une collaboration effective. Nombreux en effet seront les commerçants qui auront recours à ce nouveau moyen de locomotion pour obtenir rapidement et sûrement – par ces temps de lenteurs excessives – des marchandises urgentes.

Nous avons recours, Monsieur le Directeur, à votre grande obligeance pour vous prier intercéder en notre faveur auprès de la Direction Générale des Postes pour nous assurer, le cas échéant, l'octroi du transport des lettres-dépêches, désignées sous le nom d'"aérogrammes", entre Lausanne et Paris. Ces lettres seraient distribuées à leurs destinataires 5 à 6 heures après leur départ de Lausanne. Par la suite, elles pourront poursuivre leur route, par voie des airs, sur Londres après entente avec la Compagnie anglaise concessionnaire du service postal. – L'horaire serait à établir d'accord avec la Direction générale des Postes.

Le poids maximum de chaque lettre serait de 25 grammes. Nous vous proposons une surtaxe, en plus du port ordinaire, de Fr. 1.25 pour le trajet Lausanne–Paris et notre Compagnie serait disposée à rétrocéder à votre administration la somme de 25 centimes par lettre. – Nous estimons que ce tarif comparé à celui du télégraphe est très minime, surtout si l'on considère qu'un „aérogramme“ écrit sur papier pelure peut contenir un nombre de fois incalculable la teneur d'un télégramme de prix égal !

Le succès remporté par plusieurs lignes aériennes entre Londres et Paris, Paris–Bruxelles, Folkestone–Cologne, etc. est une preuve certaine que l'aviation civile, qui n'est qu'à ses débuts, deviendra sous peu l'auxiliaire indispensable des relations postales internationales.

Dans notre pays, épris de progrès, ce service postal accéléré sera de plus en plus apprécié et nous ne doutons pas un seul instant que votre Administration générale voudra nous prêter son précieux appui. Nous nous permettons, Monsieur le Directeur, de bien vouloir présenter un préavis favorable afin que nous puissions obtenir de Berne l'approbation que nous sollicitons.

C'est dans ces sentiments que nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre haute considération.

Au nom du **Comité d'initiative de la
Compagnie Internationale de Transports aériens** : (...)

Lausanne, le 25 février 1920.

A la Direction générale des postes, Berne.

Lausanne–Paris, transports aériens.

Nous avons l'honneur de soumettre à votre bienveillant examen l'offre ci-incluse du „Comité d'initiative de la Compagnie internationale de Transports aériens“, tendant à l'organisation d'un service par aéroplane pour le transport de lettres-dépêches dénommées "aérogrammes" entre Lausanne et Paris. La Cie. croit pouvoir assurer la distribution de tels messages à leurs destinataires 5 à 6 heures après le départ de Lausanne.

Le poids maximum de chaque lettre serait de 25 grammes avec une surtaxe de fr. 1,25 par envois en sus de la taxe de transport ordinaire, et une part de 25 cts. de la surtaxe serait rétrocédée à notre administration. Il s'agit là, du reste, de détails qui seraient à débattre avec le Comité d'initiative, de même que les autres conditions à prévoir et l'horaire à fixer. Le représentant de la Cie. nous a exposé qu'en présence des bruits de grève général du personnel des chemins de fer en France il serait disposé à organiser sans délai, le service projeté entre Lausanne et Paris, afin de parer, dans la mesure du possible, à une fâcheuse rupture des communications postales.

C'est pourquoi, vu le caractère d'actualité de la question, nous recommandons spécialement à votre attention l'offre du Comité d'initiative prénommé, qui nous paraît présenter les garanties de sérieux voulu pour entrer en pourparlers avec lui.

Nous vous serions très obligés de nous faire part de vos obligeantes instructions à ce sujet.

---- 1 ----

La Direction des postes du 2^e arrondissement (Ch. Rochat.)

Bern, den 19. Mai 1920.

An das Schweiz. Eisenbahndepartement, Luftverkehrsamt, Bern.

Die Fliegerschule „Aero“ in Lausanne hat uns im Monat Februar abhin mitgeteilt, sie beabsichtige, einen regelmässigen Flugdienst zwischen Lausanne und Paris zur Übermittlung von Briefen „Aerogrammes“ genannt, einzurichten,

Die französische Postverwaltung, die wir um ihre Ansichtsäusserung darüber angegangen haben, ob ein drartiges Gesuch ihrerseits Berücksichtigung finden könne, hat uns beiliegende Antwort zukommen lassen.

Wir erlauben uns, Ihnen beigeschlossen die in dieser Angelegenheit ergangenen Akten zur gefl. Kenntnisnahme zu übermitteln. Gleichzeitig ersuchen wir Sie höfl. um Ihre gefl. Ansichtsäusserung über die geplante Einrichtung.

Im Namen der **Oberpostdirektion, der Postkursinspektor**: (Vaucher)

Zürich, 10. Juni 1920.

An das Schweiz. Luftamt, Bern.

Ich bin im Besitz Ihres Geehrten vom 9. Juni No. 1793/1676 IV nebst dem Entwurf einer Vereinbarung betreffend eine regelmässige Luftpost Lausanne–Paris.

Ich habe zu dem Entwurf nicht viel zu bemerken. Ich frage mich nur, ob in Art. 10, der die Bezeichnung von Zwischenstationen vorsieht, nicht auch gleich jetzt schon die Bedienung der Zwischenstationen durch Abwurf von Postsäcken in Aussicht genommen werden sollte, da der Begriff „Escale“, wie er in Art. 10 gebraucht ist, meines Wissens ausschliesslich „Zwischenlandung“ bedeutet, während es unter Umständen zweckmässig und sogar nötig werden könnte, Zwischenstationen, an welchen sich kein Landungsplatz befindet, durch Abwurf zu bedienen. Ich glaube indessen, dass dieser Punkt auch durch das in Aussicht genommene Ausführungsreglement geordnet werden kann.

Hochachtungsvoll:

Schweizer. Aero-Club, Ausschuss für Luftverkehr (P. Hegetschwiler ?)

Berne, le 16 juin 1920.
Service postal aérien Lausanne-Paris.

Monsieur Ed. Pethoud, Directeur de l'Ecole Aéro, Lausanne, Terreaux 9

Monsieur,

La demande faite par M. Marcuard, sur papier à lettre de votre entreprise, adressée en date du 19 février 1920 au Directeur des Postes du 2e arrondissement et concernant le projet du „Comité d'initiative de la Compagnie Internationale des Transports aériens“ de relier Lausanne à Paris par un service postal aérien, a été traitée par les autorités intéressées.

Avant qu'il puisse vous être donné une réponse définitive à ce sujet, il est nécessaire que nous soyons renseignés exactement sur la „Compagnie Internationale des Transports aériens“ prévue ; aussi nous permettons-nous de vous poser les questions suivantes:

Cette compagnie est-elle définitivement constituée ? Sur quelles bases ? Quelles sont les personnes qui sont à sa tête ou qui forment son conseil d'administration ? Quelle est sa surface financière ?

Nous insistons sur le fait que l'entente entre l'Administration des Postes françaises et la Direction Générale des Postes suisses ne peut être conclue aussi longtemps que nous ignorons s'il se trouve un entrepreneur capable, aussi bien au point de vue financier qu'au point de vue technique, d'assurer l'exécution sérieuse du trafic postal aérien entre Lausanne et Paris.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Bern, den 18. August 1920.
Internationale Flugpost.

An die Eidg. Oberpostdirektion, Bern.

Unterm 19. Mai übersandten Sie uns die Akten betreffend Gesuch des Herrn Marcuard (Comité d'initiative de la Cie. Int. de Transports aériens) vom 19. II.20 für Errichtung einer Flugpostlinie Lausanne-Paris.

Ihre Überweisung veranlasste uns

1. die Instruktion an die Oberpostdirektion betreffend Behandlung von Gesuchen für Errichtung von internationalen Flugpostverbindungen zu bearbeiten, die Ihnen am 7. Juli vom Post- und Eisenbahndepartement zugegangen ist.

2. das «Projet d'arrangement concernant le transport de correspondances postales par avions entre la France et la Suisse», das genannten Akten beilag, einer Prüfung zu unterziehen. Da das Flugpost-Projekt Lausanne-Paris offenbar noch weit von der Verwirklichung entfernt ist, glauben wir, eine definitive Stellungnahme zum Projet d'arrangement noch hinausschieben zu können. Wir haben Kopie davon genommen und senden Ihnen das Original mit den Akten zurück.

3. den Informationsdienst über die auswärtigen Flugpostlinien zu verstärken, um Ihnen gegebenenfalls mit Übersichtstabellen betreffend Betriebsergebnis, Taxen etc. dienen zu können.

4. über das Projekt Lausanne-Paris speziell Erkundigungen einzuziehen. Am 16. Juni ersuchten wir Herrn Pethoud Aero-schule Lausanne auch direkt um Auskunft über die geplante Unternehmung und betonten, dass sich die eidg. Behörden auf den Abschluss eines postalischen Abkommens mit Frankreich und die Prüfung der Detailbestimmungen für eine solche Linie nicht einlassen könnten, bevor wir gewisse Garantien für das Zustandekommen einer ernsthaften und finanzkräftigen Unternehmung hätten.

Wir erhielten keine Antwort. Nachdem Herr Pethoud nach längerer Abwesenheit im Ausland wieder in Lausanne eingetroffen war, kamen wir in einer Unterredung auf die Sache zu sprechen. Nach seinen Äusserungen, sowie auf Grund von Mitteilungen von anderer Seite müssen wir annehmen, dass die Finanzierung des Unternehmens, die Herr Pethoud mit Hilfe von engl. oder franz. Aviatikunternehmungen durchführen wollte, vorläufig gescheitert ist.

Wir erlauben uns daher, Ihnen die Akten zu retournieren, in der Meinung, dass der Fall gemäss der genannten Instruktion weiter behandelt würde, falls die Initianten auf die Sache zurückkommen sollten. Wir nehmen an, dass Sie die franz. Postverwaltung über den Stand der Angelegenheit orientieren.

Ihre frühere Eingabe an das Post- und Eisenbahndepartement betreffend Flugpost Basel-Frankfurt (vom 15.III.20) hat durch die Instruktion bereits ihre vorläufige Erledigung gefunden. Da der Abschluss einer Luftverkehrs-konvention mit Deutschland unmittelbar bevorsteht, wird diese Frage allerdings in nächster Zeit wieder einer näheren Prüfung rufen.

Beilagen :

Eidgenössisches Luftamt (J)

1. Gesuch des Comité d'initiative vom 19. Februar 1920.
2. Ueberweisung der Kreispostdirektion Lausanne vom 25.II.1920
3. Schreiben der O.P.D. an die franz. Postverwaltung vom 28.II.1920.
4. Antwort der franz. Postverwaltung vom 28.IV.1920.
5. Projet d'arrangement.

23 septembre 1920.
Transport de courriers postaux
par la voie des airs. (Ad No 1091.)

Au Sous-Secrétariat d'Etat des postes et des télégraphes, Paris.

Monsieur,

En me référant à votre lettre No 1091 du 28 avril dernier, par laquelle vous avez bien voulu me faire connaître que votre Administration n'a aucune objection de principe à présenter au sujet de la création éventuelle de services postaux aériens entre la France et la Suisse et me soumettre en même temps un projet d'arrangement pouvant servir de base pour la conclusion de l'accord à intervenir entre nos deux Offices, j'ai l'honneur de vous faire part de ce qui suit:

Il résulte de renseignements obtenus ainsi que des déclarations du représentant du Comité d'initiative de la Compagnie internationale de Transports aériens, que le projet de création d'un service de transport postal aérien entre Lausanne et Paris est encore bien loin de sa réalisation. Les démarches faites auprès d'entreprises d'aviation anglaises et françaises pour obtenir leur appui financier sur lequel on comptait, sont restées jusqu'à ce jour sans résultat. C'est pourquoi mon Administration ne peut pas régler un accord avec votre Office et fixer les dispositions de détail pour ce service de transport postal par voie aérienne, avant d'avoir des garanties certaines qu'une entreprise sérieuse et solvable pourra être fondée.

Aussitôt que cette condition sera remplie, je m'empresserai de reprendre nos négociations, en vous faisant part de ma manière de voir concernant le projet d'arrangement que vous m'avez soumis.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.

Le Directeur général : sig. Furrer.

An das Eidg. Luftamt, Bern,

Ad No 1793.IV B vom 13. Aug. 1920

Berne, le 18 Février 1921.

Monsieur Ed. Pethoud, Directeur de l'Ecole Aéro. Lausanne, Terreaux 2.

Poste aérienne.

Monsieur

Nous vous remettons ci-inclus un projet de ligne postale aérienne internationale en vous priant de nous dire si vous seriez disposé et à quelles conditions d'entreprendre l'exploitation du tronçon suisse de cette ligne.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Annexe mentionnée.

Office aérien fédéral (J)

Annexe 18.II.21

Projet sommaire d'une ligne aérienne Prague-Munich-Genève-Lyon.

Pour l'établissement de ce projet on s'est basé sur les considérations suivantes :

Les vols en eux-mêmes : Exclusion des vols de nuit. On s'est basé, pour chaque étape, sur une vitesse horaire de 120 km/h, qui est la vitesse moyenne sur laquelle on peut tabler en tenant compte des pertes de temps lors du start, de la prise d'altitude, du vol plané et de l'atterrissage dans des conditions atmosphériques pas trop anormales.

Le point de vue économique : Le but principal est le transport postal ; le transport des passagers n'étant prévu que pour l'utilisation de la charge utile restante. La contribution au transport payée par l'administration des Postes aux entreprises d'aviation doit au moins couvrir les frais bruts des vols et si possible aussi les frais généraux. Les entreprises d'aviation sont autorisées à transporter des passagers pour leur propre compte suivant tarif fixe et d'après les places libres après chargement du courrier postal.

L'exploitation. Les avantages d'un trafic rapide entrent surtout en ligne de compte sur les grandes lignes internationales. Il faut, vu que les vols de nuit ne peuvent être pris en considération pour l'instant, que le départ ait lieu le matin, après l'arrivée des trains de nuit et que l'arrivée au point terminus se fasse de façon à pouvoir profiter de la correspondance avec les trains de nuit.

Pour la ligne internationale Varsovie-Prague-Munich-Zurich-Genève-Lyon-Nîmes-Perpignan (avec raccord à la ligne aérienne existante Toulouse-Perpignan-Barcelone-Alicante-Malaga-Rabat-Casablanca) entre en considération le parcours aérien entre Prague et Lyon. L'horaire en serait le suivant :

Train Express de nuit		15.30	dép. Varsovie	08.30	(du lendemain) arr. Prague	
Par avion	Etape I	295 km	08.40	dép. Prague	11.30	arr. Munich
	Etape II	160 km	11.40	dép. Munich	13.10	arr. Lindau*
	* L'entente interdisant l'exploitation du parcours Munich-Suisse par une compagnie allemande, il est nécessaire de faire escale à Lindau. Au point de vue technique le parcours Munich-Zurich serait préférable.					
	Etape III	90 km	13.20	dép. Lindau	14.10	arr. Zurich (Dübendorf)
	Etape IV	220 km	14.20	dép. Zurich	16.10	arr. Genève
	en cas d'impossibilité de vol : train express		15.00	dép. Zurich	21.30	arr. Genève
	Etape V	115 km	16.25	dép. Genève	17.30	arr. Lyon
	en cas d'impossibilité de vol : train express		18.30	dép. Genève	23.10	arr. Lyon
Train Express de nuit			17.50	dép. Lyon	19.00	(du lendemain) arr. Barcelone
Train Express			09.10	dép. Barcelone	12.30	(du lendemain) arr. Lyon
Par avion	Etape V		12.45	dép. Lyon	13.40	arr. Genève
	Etape IV		13.55	dép. Genève	15.40	arr. Zurich (Dübendorf)
	Etape III		15.50	dép. Zurich	16.40	arr. Lindau
	Etape II		16.50	dép. Lindau	18.00	arr. Munich
	en cas d'impossibilité de vol par express		18.50	dép. Lindau	23.20	arr. Munich
	Etape I		18.10	dép. Munich	20.30	arr. Prague
Train express de nuit			20.50	dép. Prague	16.20	(du lendemain) arr. Varsovie

Avantages de cet horaire :

1. Il offre l'unique moyen d'unir les deux express de nuit Varsovie-Prague et Lyon-Barcelone, en gagnant 48 h sur le parcours total.
2. En cas d'impossibilité de vol sur certaines étapes, de nombreuses communications par trains rapides permettent de poursuivre le voyage.

Désavantages de cet horaire :

1. Le fait qu'il faut couvrir le parcours Prague-Munich entre les heures d'arrivée et de départ des deux express mentionnés, nécessite une vitesse horaire de 120 km d'étape à étape. Ainsi le temps nécessaire au transbordement est réduit à 10 minutes. Par l'introduction des sacs postaux de transit et un transbordement rapide des passagers il serait possible de rester dans les limites de ce court laps de temps qui, cependant, ne suffirait pas au voyageur désirant se rendre de l'aérodrome à la gare, pour y atteindre le prochain express avec lequel il voudrait continuer sa route. Il en est de même pour le voyageur arrivant en gare avec l'express et qui voudrait continuer sa route avec l'avion. Il serait donc nécessaire d'augmenter la vitesse du vol entre les étapes pour gagner le temps que nécessiterait le trajet de l'aérodrome à la gare.
2. L'introduction de l'étape Genève-Lyon est nécessaire pour atteindre l'express à destination de Barcelone, partant de Lyon à 17.58, car le prochain express ne part que 5 heures plus tard et il n'a pas son correspondant en sens inverse.
3. L'horaire des express Barcelone-Lyon et Prague-Varsovie est tel que l'avion de la dernière étape n'arriverait à Prague qu'à 20.30 h. Cet avion devra donc atterrir le plus souvent dans l'obscurité, en été au crépuscule.

Afin que les avions n'aient pas à fournir des parcours de plus de 300 km et en égard à la nationalité des différents entreprises d'aviation qui exploiteraient la ligne, il a été prévu 5 étapes. Des étapes plus longues seraient défavorables, car l'augmentation nécessaire du combustible diminuerait la charge utile de l'avion et la possibilité d'une panne grandit avec la durée du vol.

Le matériel navigant nécessaire à une exploitation quotidienne serait le suivant :

Pour le parcours tchèque (Prague-Munich)	2 avions, plus 2 avions-réserve
Pour le parcours allemand (Munich-Lindau)	2 avions, plus 2 avions-réserve
Pour le parcours suisse (Lindau-Zurich)	2 avions, plus 2 avions-réserve
Pour le parcours suisse (Zurich-Genève)	2 avions, plus 2 avions-réserve
Pour le parcours français (Genève-Lyon)	2 avions, plus 2 avions-réserve
	10 avions, plus 10 avions-réserve

Pour un trafic aller et retour en deux jours 10 avions suffiraient.

Paris, le 19 FEV 1921

Monsieur le Directeur Général des postes suisses, à Berne.

Monsieur le Directeur Général.

En réponse à votre lettre n° 11.000.7 du 1^{er} février courant, j'ai l'honneur de vous faire connaître que les rapports entre mon Administration et les entreprises de navigation aériennes se bornent aux seules questions ayant trait au transport des correspondances. Ce transport est réglé, dans chaque cas particulier, au moyen de marchés passés, soit de gré à gré, soit après concours, lorsque plusieurs compagnies exploitent la même ligne. Ces marchés sont à l'heure actuelle, établis sur le modèle ci-joint.

Ainsi que vous pourrez vous rendre compte par l'examen de ce document, les conditions générales d'exploitation sont les suivantes : au départ, l'entrepreneur vient prendre livraison des correspondances à transporter au moyen de ses avions, au bureau centralisateur qui lui est désigné par l'Administration ; il en assure le transport, par ses propres moyens, jusqu'à l'aéroport de départ et à l'arrivée des avions à destination, il doit également livrer les correspondances au bureau de poste qui lui est désigné.

En rémunération des transports ainsi effectués, l'Administration des postes abandonne à l'entrepreneur la totalité des surtaxes aériennes perçues du public ; en réalité c'est l'entrepreneur qui est amené à fixer lui-même le montant de cette surtaxe puisque cette dernière est en principe égale au montant de la rémunération demandé par lui.

Lorsque plusieurs concurrents sont en ligne pour assurer le même service, le concours auquel il est alors procédé, porte sur le montant de la surtaxe.

Le nombre relativement peu élevé des correspondances acheminées par voie aérienne a permis jusqu'à maintenant de calculer très exactement le montant de la rémunération due à l'entrepreneur d'après le nombre des correspondances transportées. Mais il est bien évident que si le service de la poste aérienne venait à prendre une grande extension, ce mode de calcul devrait être modifié ; il serait d'ailleurs relativement facile de déterminer, d'après des moyennes assez fréquentes, le montant de la rémunération revenant à l'entrepreneur par kilog. d'objets transportés.

J'ajouterai que moyennant cette rémunération, l'entrepreneur assume vis-à-vis de l'Administration des postes la même responsabilité que cette dernière vis-à-vis des expéditeurs de correspondance.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de ma haute considération.

**Pour le Sous-Secrétaire d'Etat des Postes et des Télégraphes :
Le Directeur de l'Exploitation Postale, Le Sous-Directeur : (...)**

Lausanne, le 22 février 1921

Office Fédéral Aérien, Berne

Messieurs,

Je vous accuse réception de votre pli du 18 février qui m'intéresse vivement.-

Je serais en principe d'accord à faire cette exploitation, mais il me faudrait quelques renseignements supplémentaires, et vos conditions.-

Je pense en effet que c'est par erreur que vous me demandez à quelles conditions j'entreprendrais cette exploitation ?

Votre projet dit en effet, que l'Administration paierait de façon à couvrir les frais bruts des vols et probablement des frais généraux ?- Je pense alors que vous allez fixer une norme, car ces prix varient suivant les appareils.-

Espérant vous lire par prochain courrier je vous présente avec mes remerciements mes salutations empressées.

„AERO“ Ecole d'Aviation (E. Pethoud)

Berne, le 23 février 1921.

Monsieur Ed. Pethoud, Directeur de l'Ecole Aéro, Lausanne.

Monsieur,

Nous vous accusons réception de votre lettre du 22 février passé par laquelle vous nous demandez des précisions quant au projet de ligne postale internationale que nous vous avons envoyé le 18 février.

Notre projet est à considérer comme étant un cahier de charges sommaire de la ligne prévue. Dès lors ce n'est pas à nous de fixer le type d'appareil à employer pour cette exploitation. Le projet sommaire laissant toute latitude à l'entrepreneur de combiner les vols postaux avec le transport de passagers, nous lui laissons naturellement le choix de l'appareil, pourvu que l'appareil choisi soit apte à exécuter le plan postal prévu.

Comme il s'agit d'une mise au concours, nous n'avons pas à fixer l'indemnité qui serait payée à l'entrepreneur. Au contraire, c'est à ce dernier à nous la proposer en soumissionnant pour l'un des tronçons suisses ou pour tous les deux.

Comme dans toutes mises au concours nous nous sommes bornés à énoncer le travail à effectuer. Les soumissions nous renseigneront sur les capacités des concurrents et les prestations qu'ils attendent de l'Etat.

Dès que nous aurons les soumissions attendues, les autorités fédérales feront leur choix en se basant sur les offres faites et les aptitudes du concurrent (expérience, moyens financiers à disposition, réputation de l'entreprise etc. etc.).

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Lausanne, le 2 mars 1921

Office Fédéral Aérien, Berne.

Messieurs,

Je vous accuse réception de votre honorée de ce jour contenant le permis de circulation de l'appareil CH 45 et vous en remercie.

Je profite de l'occasion pour vous remercier des indications que vous m'avez données dans votre dernière lettre et concernant la ligne aérienne Lindau-Genève.- que je compte soumissionner dès que j'aurai certains renseignements sur les avions envisagés.-

Je suis heureux de pouvoir vous dire, que je suis appuyé par plusieurs sociétés et institutions et que nous espérons réussir.-

Mais je me permets de vous faire observer, que la tête de la ligne devrait être Lausanne, où tout le personnel, de l'Ecole Aéro, pourrait être utilisé avantageusement sans frais supplémentaires très grands, et qu'il faudrait rassembler dans toute autre station, et payer au mois pour quelques heures de travail.-

Veuillez agréer, Messieurs, mes salutations empressées.

„AERO“ Lausanne, Ecole d'Aviation (E. Pethoud)

Lausanne, le 4 mars 1921.

Office aérien fédéral, Berne.

Messieurs,

Nous avons eu connaissance du projet d'une ligne aérienne Prague–Munich–Genève–Lyon.

Sans vouloir entrer dans la discussion des détails techniques de ce projet, nous sommes surpris, à première vue, de voir que la deuxième étape sur territoire suisse a pour point terminus Genève, soit l'aérodrome de Cointrin et non pas l'aérodrome de la Blécherette à Lausanne.

Vous n'ignorez certainement pas que la Blécherette est munie de toutes les installations qui font actuellement encore défaut à l'aérodrome de Cointrin. La Blécherette possède des équipes de mécaniciens, indispensables au contrôle des appareils qui circuleront sur la ligne aérienne projetée. Enfin, l'étape IV, telle qu'elle est prévue de Zurich à Genève comporte 220 km, alors que l'étape suivante V, de Genève à Lyon, n'en comporte que 115. L'escale à la Blécherette couperait ce trajet total en deux escales sensiblement de même longueur, ce qui serait certainement préférable.

Au point de vue transports de passagers, transports qui sont prévus dans votre projet, et dont le bénéfice doit revenir aux entreprises concessionnaires, Lausanne est très certainement beaucoup mieux placée que Genève. Lausanne est un nœud ferroviaire de première importance, d'où les voyageurs arrivés par avion peuvent repartir à leur gré, sur Paris par Vallorbe, sur l'Italie par le Simplon, ou continuer sur Genève et Lyon si tel est leur but. Genève n'offre certainement pas les mêmes possibilités.

Nous sommes certains que les points que nous vous signalons ci-dessus retiendront votre attention, et vous engageront à modifier le projet primitif d'escale Zurich–Genève en Zurich–Lausanne. Il ne s'agit pas là d'une compétition qui cherche à être désagréable à nos voisins et amis de Genève ; il s'agit simplement, pour l'établissement de la ligne projetée, d'utiliser les meilleurs emplacements, les meilleures installations, et de faire appel aux forces organisées là où elles travaillent. Nul ne contestera que la Blécherette ne réponde entièrement à ce desiderata.

Vous nous obligeriez en nous donnant, le plus promptement possible, votre réponse à ce sujet et, dans cette attente, nous vous prions d'agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Chambre de Commerce Vaudoise, Le Président : (...), Le II. Secrétaire : (...)

Berne, le 10 mars 1921.

Chambre de Commerce Vaudoise, Secrétariat, Lausanne.

Nous vous remercions vivement pour votre lettre du 4 mars, traitant du projet de ligne aérienne Prague–Munich–Genève–Lyon. Nous acceptons avec plaisir toute observation susceptible de mieux nous orienter sur les possibilités et ne manquerons pas de tenir compte de votre proposition lors de l'examen des offres que nous recevrons des intéressés.

Cependant, il nous est actuellement impossible de vous donner une réponse définitive ; vous le comprendrez aisément en sachant que l'établissement de la ligne en question exige un arrangement entre six Etats et autant d'entreprises d'aviation, sans compter celles des nombreux raccords latéraux. Puis enfin, notre projet ne doit servir que comme base pour discussion de réalisation.

Nous tenons d'autre part à souligner que s'il est exact que Paris–Genève s'ouvre à nouveau prochainement, on nous demandera probablement d'assurer à Genève la correspondance avec cette ligne qui aurait pour nous le caractère d'un embranchement de Prague–Lyon.

Veillez, Messieurs, croire aux assurances de notre parfaite considération.

Office aérien fédéral (J)

Lausanne, le 15 mars 1921.

A l'Office aérien fédéral, Berne.

Monsieur le Directeur,

La Chambre de Commerce vaudoise a fait, auprès de votre Office, par lettre du 4 courant, une démarche, avec motifs à l'appui, pour vous engager à choisir l'aérodrome de la Blécherette, à Lausanne, comme 2ème escale en territoire suisse, du projet de ligne aérienne „Prague–Munich–Genève–Lyon“.

En prenant acte de cette démarche, dont communication lui a été donnée, la Municipalité de Lausanne a décidé d'appuyer vivement auprès de vous la demande précitée.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre parfaite considération.

Municipalité de Lausanne, Le Syndic (...)

Berne, le 24 mars 1921.

A la Municipalité de Lausanne.

Monsieur le Syndic,

En réponse à votre lettre du 15 mars écoulé nous témoignant l'intérêt que vous portez à la création d'une ligne postale aérienne Prague–Munich–Zurich–Genève–Lyon et nous recommandant les démarches faites par la Chambre de Commerce vaudoise en vue de faire de l'aérodrome de la Blécherette la 2e escale prévue sur les tronçons suisses de cette ligne, nous avons l'honneur de vous dire que nous avons pris bonne note des vœux que vous avez bien voulu nous exprimer.

Pour votre orientation, nous vous remettons ci-incluse la copie de notre réponse à la lettre de la Chambre de Commerce vaudoise.

Veillez agréer, Monsieur le Syndic, l'assurance de notre considération très distinguée.

Annexe : 1 lettre.

Office aérien fédéral (J)

Lausanne, le 4 avril 1921.

A l'Office aérien fédéral, Berne.-

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre No 471/IV.B.P., du 24 mars dernier, relative à la ligne postale aérienne „Prague–Munich–Zurich–Genève–Lyon“, lettre dont la Municipalité a pris acte, dans sa séance du 1er courant.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre parfaite considération.

Municipalité de Lausanne, Le Syndic (...)

Genève, 26 avril 1921.

Monsieur le Major E. M. Isler, Berne.

Mon cher Major,

Mr. E. Blondel La Rougery à Paris se propose de publier „l'Aéro-indicateur“ qui renfermera tous les renseignements intéressant les voyageurs, messageries et Services postaux par avions.

Il me demande de lui procurer le plus rapidement des renseignements sur toutes les lignes aériennes exploitées, ou en projet de la Suisse,

Auriez-vous la très grande obligeance de me renseigner exactement au sujet de ces lignes afin que je puisse lui répondre utilement, s'il y a lieu.

Jusqu'ici, il me semble qu'il n'existe absolument rien en Suisse, et, je ne sais s'il entre dans vos vues, d'indiquer les services projetés de Friedrichshafen à Dübendorf, et de Prague à travers la Suisse.

En vous remerciant à l'avance, veuillez croire à mes meilleurs sentiments.

Colonel Et. Ed. Borel

(Si j'en crois les journaux voilà Comte pincé avec son appareil autrichien – nos avions Zeppelin feront bien de ne pas aller atterrir à l'étranger !)

Berne, le 29 avril 1921.

Monsieur le Colonel Et. Ed. Borel, Genève. 4, Rue Constantin.

Donnant suite à votre lettre du 26 avril demandant à Mr. le Major E.M. Isler de vous renseigner sur les projets de lignes aériennes à travers notre territoire, nous nous empressons d'accéder à votre désir.

Nous croyons en effet que la publication qui sera ainsi donnée au projet de la ligne (Varsovie) Prague–Munich–Zürich–Genève–Lyon ne pourra qu'être utile à notre cause. Ce projet a été établi dans la pensée d'accélérer par la voie des airs la correspondance des grands express venant de Varsovie sur Prague et d'Espagne sur Lyon.

Le tronçon Constance–Genève serait exploité par une compagnie suisse alors que les tronçons Lyon–Genève ; Constance–Munich–Prague le seraient respectivement par des compagnies françaises, allemandes et tchécoslovaques.

Actuellement le tronçon Munich–Constance est exploité par le Bayr. Luft Lloyd de Munich qui effectue un voyage quotidien dans chaque sens et il est probable qu'une compagnie suisse assure le service Constance–Zürich (Dübendorf) dès le 1er juin. (Y compris le voyage en auto de Zurich gare à l'aérodrome de Dübendorf).

Veuillez, Monsieur le Colonel, croire aux assurances de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Berne, le 20 mai 1921.

Monsieur Martin, 1er Secrétaire at Attaché commercial, Légation Suisse, Londres W.1.

Monsieur,

Donnant suite à la demande de l'éditeur du journal „Aeronautics“ que vous nous avez transmise, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance, à son intention, que nous avons en Suisse aucune ligne aérienne en exploitation.

Pour votre information personnelle et à toutes fins utiles, nous croyons bon toutefois, de vous dire, que nous avons établi un projet de ligne Prague–Munich–Zürich–Genève–Lyon, dont les services assureraient aux terminus la correspondance avec les grands express vers le Sud de la France et l'Espagne et vers la Pologne. Ce service qui comprendrait le transport de passagers et de la poste fait actuellement l'objet de pourparlers entre les administrations postales des Pays intéressés. Un premier tronçon est déjà mis en exploitation par la Compagnie allemande Bayr. Luft-Lloyd qui effectue sur le parcours Munich–Constance un service quotidien. Une Compagnie suisse : (Ad Astra-Aéro – Avion Tourisme S.A. à Zürich ou l'entreprise A. Comte à Horgen) ouvrira peut-être dès le 1er juin un service Constance–Zürich (Dübendorf). Le parcours complet au-dessus de notre territoire comprendrait 2 relais : Aérodrome de Dübendorf et aérodrome de Genève-Cointrin.

Veuillez croire, Monsieur, aux assurances de notre parfaite considération.

Office aérien fédéral (J)

Londres, le 24 mai 1921.

Monsieur le Major A. Isler, Directeur de l'Office Fédéral Aérien, Berne.

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 20 mai et écris en conséquence à l'„Aeronautics“ que vous n'avez aucune ligne en exploitation.

Quand les lignes projetées fonctionneront, vous m'obligeriez en me le faisant savoir afin de me permettre de communiquer cette nouvelle au Journal dont il s'agit.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération très distinguée.

Légation de Suisse en Grande-Bretagne (Martin)

Bern, den 18. Juni 1921.

An die eidg. Oberpostdirektion, Bern.

Flugpost. No 1100.60.

Das Luftamt bestätigt den Eingang Ihres Schreibens vom 1. Juni mit Anhang der Antwort der französischen Postverwaltung auf Ihr Schreiben No.1100.18 vom 10. März und gestattet sich zu bemerken, dass ihm der heutige Zeitpunkt zum Abschluss eines generellen Abkommens nicht günstig erscheint, da zur Zeit keine Projekte für den Luftpostverkehr mit Frankreich mehr vorliegen und bis etwaige neue Projekte spruchreif sind, die Voraussetzungen für das Abkommen sich ändern können.

Das Luftamt würde es hingegen begrüßen, wenn die eidg. Oberpostdirektion durch Fühlungsnahme mit der französischen Postverwaltung etwa von derselben in Aussicht genommene Projekte erfahren und dem Amte mitteilen könnte. Von der Antwort der franz. Postverwaltung und ihrer Anlage sind Abschriften z. ev. späteren Verwendung entnommen worden.

Anlage: Original des Schreibens No. L 1785 vom 27. Mai 1921 des

Sous-Secrétariat d'Etat des Postes et Télégr. An Oberpostdirektion.

Eidgenössisches Luftamt, in Vertretung : (Gsell)

**Projet d'Arrangement concernant le transport des correspondances postales
par avion entre la France et la Suisse.**

-O-O-O-O-O-

L'Administration des Postes de la République française et l'Administration des postes suisses,

Vu les articles 3, § 1, 4, § 6, 5 et 23, § 2 de la Convention postale universelle conclue à Madrid, le 30 novembre 1920.

ont, d'un commun accord, conclu l'arrangement suivant :

ARTICLE 1er. – Le présent Arrangement a pour but de fixer les règles applicables au transport des correspondances par aéroplanes entre les deux pays.

ARTICLE 2. – Sont admises au transport par aéroplanes les correspondances officielles et privées de toutes catégories, ordinaires ou recommandées. Le service pourra être étendu d'un commun accord aux lettres de valeur déclarée et aux colis postaux.

ARTICLE 3. – L'expéditeur d'une correspondance officielle ou privé acquitte obligatoirement une taxe globale comprenant les éléments suivants :

1° – taxes postales ordinaires prévues par la Convention postale universelle pour les objets ordinaires ou recommandés, y compris, le cas échéant, la taxe de distribution par exprès ;

2° – taxe spéciale correspondant au transport aérien fixée pour chaque parcours d'un commun accord entre les deux Administrations intéressées.

ARTICLE 4. – Les lettres-avion sont centralisées au point de départ, au moyen des services rapides dont dispose chaque Administration ou des services spéciaux à organiser à cet effet.

Au-delà du point d'arrivée de l'avion, les lettres-avion peuvent emprunter gratuitement, selon leur destination, les moyens ordinaires de transport des services postaux sur tout le territoire de la France et de la Suisse.

Les lettres-avion sont distribuées à leur destination finale, comme les correspondances acheminées par les moyens ordinaires, à moins que l'expéditeur n'ait acquitté au départ les frais de distribution par exprès.

ARTICLE 5. – Chaque Administration assure à ses frais et sous sa responsabilité le transport aérien des correspondances recueillies dans son service et conserve la totalité des taxes encaissées par elle.

ARTICLE 6. – Les lignes aériennes reliant la France à la Suisse pourront être prolongées au-delà des limites territoriales de chacun des deux pays contractants. S'il y a lieu, les deux Administrations fixeront d'un commun accord les taxes applicables au transport des correspondances sur les prolongements. Il en sera de même au cas où l'une des Administrations contractantes établirait des lignes intérieures d'aéroplanes susceptibles d'être utilisées pour la réexpédition des correspondances en provenance de l'autre Administration.

ARTICLE 7. – Les correspondances en provenance de pays tiers peuvent être réexpédiées par les services aériens auxquels s'applique le présent Arrangement à la condition d'avoir acquitté les taxes exigibles à cet effet.

Le tarif et les conditions applicables à ces correspondances fixés d'accord entre les Administrations intéressées.

ARTICLE 8. – Les deux Administrations fixent d'un commun accord :

1° les points de départ et d'arrivée des services aériens à créer entre les deux pays, ainsi que les escales intermédiaires, s'il y a lieu;

2° Les dates et heures de départ et d'arrivée.

Elles règlent de même toutes les mesures d'ordre et de détail concernant l'exécution du présent arrangement.

ARTICLE 9. – Il n'est pas dérogé aux dispositions des Conventions et Arrangements en vigueur entre les deux pays et notamment à celles de la Convention postale universelle signée à Madrid le 30 novembre 1920 en tant qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions du présent Arrangement.

Celui-ci entrera en vigueur à la date qui sera fixée d'un commun accord entre les deux parties contractantes. Sa durée est indéfinie, mais il pourra y être mis fin à tout moment par simple avis de l'une ou de l'autre des parties, donné trois mois à l'avance.

En foi de quoi, les représentants des deux Administrations ont signé le présent Arrangement.

**Pour l'Administration des
Postes de France,
(non signé)**

**Pour l'Administrations des
postes Suisses,
(non signé)**

Zürich, den 29. Juni 1921.

Titl. Eidg. Luftamt, Bern.

In unserer früheren Korrespondenz haben wir Ihnen versprochen, uns betr. Anschluss der schon längst projektierten regelmässigen Linie Konstanz–Genf zu bemühen. Auf deutscher Seite wissen sie ja bereits, dass Anschluss vorhanden wäre und hat uns nun neuerdings Herr Villiers, Direktor der Grand Express Aérien in Paris mitgeteilt, dass er bereits sämtliche Vorbereitungen getroffen hätte, um innert kürzester Frist mit Farman Goliath die Strecke Paris–Lausanne zu betreiben. Er wird zwecks Besprechungen und Vorbereitungen in nächster Zeit, d.h. am 12. Juli mit einem solchen Flugzeug nach Lausanne kommen. Zu unserer und seiner Orientierung sollten wir nun genaue Auskunft haben, wie eigentlich die Platzverhältnisse in Lausanne sind, d.h. hauptsächlich die Eigentumsverhältnisse. Herr Villiers möchte natürlich die ganze Sache ohne Pethoud machen und bitten wir Sie deshalb, uns sobald als möglich genaueren Aufschluss über die Verhältnisse in Lausanne geben zu wollen und uns mitzuteilen, an wen wir, resp. Herr Villiers sich zu wenden haben.

Hochachtend

Ad Astra-Aero, Schweiz. Luftverkehrs A.-G. Der Direktor (F. Rihner) (ppa W. Altherr)

Berne, le 5 juillet 1921.

Ad Astra Aéro – Avion Tourisme S.A., Zurich, Seefeldstrasse 21.

Monsieur le Directeur,

Nous avons lu avec un réel intérêt votre lettre du 29 juin qui nous met au courant de vos pourparlers avec Mr. Villiers, Directeur de la Compagnie française des Grands Express Aériens.

Pour ce qui concerne l'aérodrome de la Blécherette, nous sommes en mesure de vous dire qu'il appartient à la Municipalité de Lausanne et est loué par cette dernière à l'Ecole Aéro de Mr. Pethoud. Mr. Pethoud en est donc le Gérant, sans avoir droit d'exclusivité quelconque pour l'utilisation de cette place atterrissage. Nous pensons vous intéresser en vous remettant ci-inclus le tableau des tarifs en usage sur cet aérodrome.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral p.o. Gsell

1 annexe.

8. Juli 1921

Berner Tagblatt, Bern

Vom Luftverkehr. Dem Vernehmen nach scheint der Anschluss der Schweiz an das internationale Flugnetz demnächst praktische Gestalt anzunehmen, indem eine französische Gesellschaft die Linie Paris–Lausanne in Betrieb zu nehmen gedenkt. Damit wäre auch der Moment gekommen, um Zürich über Lausanne mit Genf auf dem Luftwege wieder zu verbinden. Schwierig und für die nächste Zeit wohl ausgeschlossen ist die Verbindung mit den in Konstanz einlaufenden deutschen Linien von München–Stuttgart usw. Dies einmal wegen der bis jetzt ungenügenden Vorschläge postalischer Hinsicht, zur Hauptsache aber wegen der Schwierigkeiten, die die Alliierten den Deutschen machen und die auch die Verbindung Frankfurt–Basel vereitelt haben.

Die Ad Astra-Gesellschaft ist nun in der Lage, ganz ausgezeichnet bewährtes Material in Betrieb zu stellen, nämlich je zwei Dornier- und Junkerseindecker ähnlicher Konstruktion, deren Führer sich über gute Qualifikation ausgewiesen haben. Diese Flugzeuge sind richtige Verkehrsmaschinen und bieten für den Luftreisenden ausgesuchte Bequemlichkeit in heimelig ausgestatteten Kabinen.

(Nachdem die Entente den Luftverkehr Frankfurt a.M.–Basel kurzerhand verboten hat, wird es sich fragen, ob wir uns einen solchen Paris–Lausanne ohne weiteres von den Franzosen aufoktroieren lassen. Schliesslich haben wir zu bestimmen, welche fremden Linien in der Schweiz einlaufen dürfen, und nicht Paris).

Genève, le 13 Juillet, 1921,

Monsieur le Major Isler, Chef de l'Office Aérien Fédéral, Berne.

Cher Monsieur,

J'ai eu l'occasion, ces jours derniers, de faire en compagnie de Monsieur Villiers, Administrateur délégué de la Cie. des Grands Express Aériens à Paris, un voyage de quelques jours en Suisse, spécialement à Zürich, Lausanne et Genève.

Monsieur Villiers, qui a peut-être l'intention d'établir l'an prochain la liaison entre Paris et Lausanne par avions, viendra probablement dans le courant de Septembre avec un appareil de sa Compagnie, utilisé actuellement sur la ligne Londres–Paris, soit Goliath-Farman bi-moteur. Il est possible que depuis Lausanne, il désire se rendre avec cet appareil soit à Genève, soit à Dubendorf.

Je vous serais très obligé de bien vouloir m'indiquer dans ce cas quelles seraient les formalités à remplir auprès de votre Office, étant donné que l'appareil retournerait en France après un court séjour en Suisse.

Dans l'attente de vous lire et espérant avoir bientôt le plaisir de vous voir, je vous prie d'agréer, Cher Monsieur, mes amicales salutations.

S.A. des Usines Jean Gallay (John Gallay)

Berne, le 16 juillet 1921.

Monsieur John Gallay, Usines Jean Gallay, Genève.

Monsieur,

En l'absence de Mr. le Major Isler, Directeur de notre Office, nous vous accusons réception de votre lettre du 13 juillet par laquelle vous exprimez le désir de connaître les formalités qu'il serait nécessaire de remplir pour qu'un Goliath-Farman de la Cie. des Grands Express Aériens à Paris soit autorisé à effectuer un séjour en Suisse dans le courant du mois de Septembre 1921.

Si l'appareil qui doit venir en Suisse est régulièrement immatriculé en France, il peut, en vertu de la convention aérienne franco-suisse, entrer et séjourner sans autre en Suisse. (Naturellement sous réserve d'observation des prescriptions habituelles et ordinaires de la douane et du contrôle des étrangers). Les aérodromes publics suisses lui sont ouverts aux mêmes conditions qu'il le sont aux aéronefs suisses. Cependant, à l'exception du vol d'entrée en Suisse et du vol de sortie, cet appareil ne pourra être affecté à des vols commerciaux à l'intérieur de la Suisse (trafic intérieur).

Il ne sera possible d'affecter le Goliath-Farman au trafic intérieur suisse, que si cet appareil est enregistré et immatriculé en Suisse, sous le nom d'une entreprise suisse d'aviation, autorisée par notre office.

Pour votre information plus complète, nous vous remettons ci-inclus un exemplaire de la convention aérienne franco-suisse du 9 décembre 1919, une liste des aérodromes suisses et une liste des passages frontières fixés entre la Suisse et la France.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (p.o. Gsell)

Genève, le 19 juillet 1921.

Département fédéral des Chemins de Fer, Office Aérien, Berne.

Messieurs,

Je vous accuse réception de votre lettre du 16 courant et vous remercie des renseignements que vous m'indiquez concernant les formalités à remplir pour la venue en Suisse d'un Goliath-Farman de la Cie. des Grands Express Aériens.

Vous m'indiquez qu'à l'exception du vol d'entrée en Suisse et du vol de sortie, cet appareil ne pourra être affecté à des vols commerciaux à l'intérieur de la Suisse (trafic intérieur).

Il est bien entendu qu'en aucun cas cet appareil ne pourra servir à faire des vols avec passagers, mais je voudrais savoir si, le cas échéant, il ne sera pas possible à cet appareil de voler, soit de Lausanne à Dübendorf, soit de Lausanne à Genève en emmenant, outre le pilote, des passagers éventuels non payants.

Veillez agréer, Messieurs, mes bien empressées salutations.

S.A. des Usines Jean Gallay (John Gallay)

Berne, le 22 juillet 1921.

Monsieur John Gallay, Industriel, Usines Jean Gallay, Genève

Monsieur,

Nous vous accusons réception de votre lettre du 19 juillet concernant la venue en Suisse du Goliath-Farman de la Compagnie des Grands Express Aériens de Paris.

Il est naturel que seuls les vols de passagers payants sont interdits au Goliath pendant son séjour en Suisse. Cette restriction n'empêche nullement que cet avion pourra transporter des passagers qui seront transportés gratuitement, à titre de propagande. Cependant, dans l'intérêt même de l'aviation, nous vous conseillons vivement de faire en sorte que ces passagers éventuels soient choisis parmi les personnes qui s'intéressent à l'aviation (autorités, journalistes, sportsmen etc..)

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (p.o. Gsell)

Bern, August 22nd, 1921.

The Swiss Political Department, Berne.

His Britannic Majesty's Legation present their compliments to the Swiss Political Department and, pursuant to a request by the Air Ministry, consequent on statements that have appeared in the press regarding negotiations between the Federal and Italian Governments relative to the establishment of a Swiss-Italian air line between Geneva-Lausanne-Milan, would be grateful if the Department would furnish them with details of any agreements that may have been come to between the Federal and Italian Governments on this subject, together with copies of any literature that may have been published in connection with this proposed service.

The Legation take this opportunity to renew to the Department the assurance of their high consideration.

British Legation, Berne.

Berne, le 26 août 1921.

Office Aérien du Département fédéral des Chemins de Fer, Berne.

Monsieur le Directeur,

Sous ce pli, nous avons l'honneur de vous communiquer la copie d'une note par laquelle la Légation de Grande-Bretagne exprime le désir d'être renseignée sur les négociations qui, d'après une nouvelle de presse, seraient en cours entre le Gouvernement fédéral et le Gouvernement italien au sujet de l'établissement d'une ligne aérienne italo-suisse entre Genève-Lausanne et Milan.

Nous ignorons que des négociations soient pendantes à ce sujet et nous n'avons jamais pris connaissance de la nouvelle de presse à laquelle la Légation de Grande-Bretagne se réfère, pas plus d'ailleurs que d'un projet de ligne aérienne italo-suisse.

Nous vous serions reconnaissants de nous faire part de ce que vous pourriez savoir à ce sujet et nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Annexe : 1 copie de lettre.

Département Politique Fédéral, le Chef de la Division des Affaires étrangères (...)

Berne, le 1er septembre 1921.

A la Division des Affaires étrangères du Département Politique fédéral, Berne.

Monsieur le Chef de Division,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 25 août dernier par laquelle vous nous transmettez une note de la Légation de Grande-Bretagne qui exprime le désir d'être renseignée au sujet de l'établissement d'une ligne aérienne italo-suisse.

Officiellement nous n'avons jamais été saisis d'un projet d'établissement d'une telle ligne. Cependant des informations parues dans la presse (voir la coupure de journal ci-inclus) nous ont prévenus qu'un tel projet existait. Nos recherches ne nous ont pas encore permis de connaître les initiateurs italiens de cette ligne aérienne.

D'autre part, nous savons que la „Compagnie des Grands Express Aériens“ de Paris a, par l'intermédiaire de son directeur, Mr. Villiers, cherché à s'aboucher avec des entreprises suisses pour étudier la possibilité de prolonger sur Milan et l'Orient une ligne aérienne française que cette compagnie établirait entre Paris et Lausanne. Des pourparlers à ce sujet sont en cours et aboutiront sous peu à une décision.

Nous ne manquerons pas de vous renseigner plus complètement dès que la chose nous sera possible.

Veillez agréer, Monsieur le Chef de Division, l'assurance de notre haute considération.

Annexe mentionnée.

Office aérien fédéral (e. r. Gsell)

Berne, le 6 septembre 1921.

Office Aérien du Département fédéral des Chemins de fer, Berne.

Monsieur le Directeur,

En nous référant à votre lettre du 1er septembre, nous avons l'honneur de vous faire connaître que nous avons répondu à la note de la Légation de Grande-Bretagne qu'aucune négociation n'était pendante entre la Suisse et l'Italie au sujet de la création d'une ligne aérienne Lausanne-Milan.

Agréez, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Département Politique Fédéral, le Chef de la Division des Affaires étrangères (...)

Lausanne, le 24 Octobre 1921

Monsieur le Major Isler, Directeur de l'Office Fédéral Aérien, Berne

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous aviser que l'Avion Géant le Goliath, fera son premier voyage en Suisse le mercredi 26 Octobre prochain (sauf ordre contraire de Paris) et qu'il arrivera à Lausanne vers midi.-

Il aura à bord, en mission Officielle, diverses personnalités, entre autre Mr le Col de Sacconney, Dr du Service de la Navigation Aérienne Française, des Membres du Conseil Municipal de Paris, et très probablement Mr Laurent Eynac, Ministre de l'Air, et un délégué de l'Aéronautique Militaire qui sera désigné par Mr le Général Dumesnil.-

J'ai reçu l'agréable mission de vous inviter officiellement à un banquet offert à cette occasion par la Municipalité de Lausanne, au Lausanne Palace, à 8 h ½ (20h30) mais j'espère que vous voudrez bien nous faire l'honneur d'assister à l'atterrissage.- Il partira vers 8 h 30 du Bourget et nous télégraphiera en cours de route à Lausanne.

J'ai en effet fait l'installation d'une station de réception de télégraphie sans fil, et nous espérons pouvoir recevoir des messages téléphoniques.-

Dans l'espoir de votre agréable visite je vous présente Honoré Monsieur, mes salutations bien empressées.

„Aéro“ Lausanne, Ecole d'aviation, (E. Pethoud)

Lausanne, le 24 octobre 1921

à Monsieur le Directeur de l'Office Fédéral Aérien, Berne.-

Monsieur,

L'avion Goliath-Farman, de la Compagnie des Grands Express Aériens, fera sa première course Paris–Lausanne le 26 octobre. Il atterrira à la Blécherette dans la journée. Plusieurs hauts personnages officiels français seront au nombre des passagers. Une délégation de la Municipalité les recevra officiellement à leur arrivée. S'il vous était possible d'assister à cet atterrissage nous vous en serions reconnaissants ; nous vous prions d'en informer M. Pethoud, lequel vous avisera mercredi, par téléphone, de l'heure exacte.

A cette occasion, la Municipalité offrira le soir, à 8 h.½, au Palace, un dîner auquel elle vous prie de bien vouloir assister. Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre parfaite considération.

Ville de Lausanne, La Municipalité, Le Syndic (...)

Berne, le 25 octobre 1921.

Monsieur Ed. Pethoud, Directeur de l'Ecole Aéro, Lausanne, Terreaux 2

Monsieur,

Nous vous accusons réception de votre lettre du 24 octobre passé, par laquelle vous nous communiquez l'arrivée à Lausanne, le 26 octobre, de personnalités aéronautiques françaises à bord du Goliath-Farman de la Compagnie des Grands Express Aériens.

A cette occasion vous avez bien voulu nous inviter, au nom de la Municipalité de Lausanne, à assister à l'arrivée de cet avion ainsi qu'au dîner offert par la Municipalité au Lausanne-Palace à 20 h. 30.

Le soussigné se fait un réel plaisir d'accepter cette aimable invitation et compte assister à la réception qui est préparée.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Berne, le 25 octobre 1921.

A la Municipalité de Lausanne

Monsieur le Syndic,

Par votre lettre du 24 octobre dernier vous avez bien voulu, à l'occasion de l'arrivée à Lausanne de personnalités aéronautiques officielles françaises, m'inviter à assister à l'atterrissage du Goliath-Farman à bord duquel ces personnalités voyageront, atterrissage qui s'effectuera à la Blécherette dans la journée du 26 octobre.

A cette même occasion vous me priez d'assister au dîner que vous offrez le 26 octobre à 20 h 30 à la délégation française.

Je vous remercie de l'honneur qui m'est fait et vous avise que je ne manquerai pas de me rendre demain à Lausanne.

Veillez agréer, Monsieur le Syndic, l'expression réitérée de mes remerciements et celle de ma considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

27 octobre 1921

http://www.crezan.net/pag_f60/60_37_adds.html

Le Goliath F.60, c/n 6933, reçoit le Cdl (Certificat d'immatriculation) 693 en septembre 1921, avec l'immatriculation F-ADDS. Son numéro de série inconnu est probablement 36, 37 ou 38. Enregistré à la Compagnie des Grands Express Aériens, il est basé au Bourget et baptisé "Verdun".

Après de nombreuses demandes de Lausanne pour s'imposer comme escale vers l'Europe de l'Est, les Grands Express Aériens (GEA) donnent leur accord et le F.60 F-ADDS inaugure la liaison Paris–Lausanne le **27 octobre 1921**.

Après un court vol d'essai, Labouchère embarque au Bourget ses passagers : le lieutenant de vaisseau P. Husson, chef de cabinet de Laurent-Eynac, Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique ; le colonel Saconney, directeur de l'Aviation Civile ; le lieutenant de vaisseau Destrem, attaché au Service de la Navigation aérienne ; F. Villiers, directeur des Grands Express et M. Pélabon, dirigeant des Ateliers des Mureaux qui prépare une adaptation du Vickers Vimy pour remplacer les Goliath des Grands Express Aériens.

La presse est représentée par Mme Louise Faure-Favier de L'Eclair et M. Maurice de Waleffe du Journal. M. Hericher, ingénieur de la Compagnie d'Aérotélégraphie, est chargé du poste de TSF et deux mécaniciens, Simonnet et X, complètent l'équipage.

Le voyage aller n'est pas un succès : une avarie de radiateur force d'abord le Goliath à se poser à Romilly. Reparti après réparation, c'est le brouillard qui lui impose l'atterrissage à Dijon pour la nuit.

Reparti le lendemain à 11h00, il se pose à 12h15 à Lausanne sur le terrain de la Blécherette. L'appareil à son arrivée est complaisamment décrit par le journaliste de La Gazette de Lausanne qui nous donne à cette occasion une belle description d'un Goliath des GEA : "L'avion est tout neuf. Sa silhouette que les revues sportives ont fait connaître est d'une élégance bien française. La cabine est peinte en bleu clair, ainsi que le train d'atterrissage. Les ailes passées à une émailite luisante sont blanc crème. Les trois couleurs brillent au gouvernail."

A sa descente d'avion, la délégation française est reçue par le major Isler, chef de l'Office aérien fédéral ; MM. Boiceau et Rosset, conseillers municipaux de Lausanne ; M. Pethoud, directeur de l'École Aéro et agent général des GEA à Lausanne, ainsi que M. Barbey, président de la Section romande de l'Aéro-Club suisse.

Le dimanche 31, la matinée est consacrée à une révision. A 12h30, Labouchère effectue un vol d'essai au-dessus de Lausanne ; à partir de 15h30, le Goliath effectue trois vols de démonstration d'environ une demi-heure chacun.

Le retour au Bourget a lieu le 1^{er} novembre. Le Goliath, qui transporte en supplément trois voyageuses suisses : Mlles Madeleine de Cérenville, Hélène Brandebourg et Mme de Meuron de Cerjat, effectue le voyage retour, sans escale intempestive cette fois, en 4h30 de vol.

Lausanne, 28 octobre 1921

(Extrait de : La Blécherette – 80 ans d'aviation ; pages 189-191)

La ligne aérienne Paris–Lausanne a été inaugurée officiellement le **28 octobre 1921** par l'arrivée à la Blécherette du Goliath F60. Parti le **27 octobre** au Bourget, l'appareil de la Société des Grands Express aériens était obligé d'atterrir sur les terrains de Romilly suite à une avarie survenue au radiateur d'un des moteurs. La réparation terminée, le Goliath fait un deuxième bond sur Dijon, où il passa la nuit, le brouillard trop dense sur le Jura empêchant pour cette première tentative le passage de ces montagnes. Le lendemain **28 octobre**, malgré le brouillard, le géant de Farman reprenait son vol à 11 heures et 75 minutes après venait se poser sur le terrain de la Blécherette.

Le conducteur de l'appareil était le réputé Labouchère qui effectua ce premier voyage avec un brio tout spécial. Du wagon-salon descendent Mme Louise Faure-Favier, rédactrice et femme de lettres, charmante confrère ; M. P. Husson, chef du cabinet de M. Eynac, sous-secrétaire d'Etat à l'aéronautique française ; le colonel Sacconey, directeur des Services français aériens ; le lieutenant de vaisseau Destrein, aviateur ; M. F. Villiers, ingénieur aviateur, un des directeurs de la Compagnie des Grands Express aériens ; M. Pelabon, constructeur, et M. Maurice de Waleffe, du Journal.

Les titres et qualités mêmes des voyageurs qui ont pris part à ce voyage d'inauguration sont une preuve officielle que la ligne aérienne Paris–Lausanne a été envisagée et étudiée par des personnes compétentes et que l'élaboration de cette nouvelle ligne n'a pas été décidée à l'aveuglette.

Pour bien marquer tout intérêt que la Ville de Lausanne témoignait à cette entreprise, les autorités locales avaient délégué le conseiller municipal Boiceau, pour recevoir officiellement les délégués français. De son côté, l'office aérien était représenté par le major Isler, chef de l'Office fédéral. Notre confrère Maurice de Waleffe, rédacteur du Journal, de Paris, voulut bien nous faire le récit de ce voyage. Nous lui laissons la parole :

„Le trajet de Paris à Lausanne, qui demande une nuit entière par chemin de fer, s'effectuera par la voie des airs en trois heures. Nous sommes partis le jeudi du Bourget et aurions éventuellement pu faire le trajet sans escale, mais le colonel Sacconey qui est, sous l'active impulsion de M. Laurent-Eynac, le créateur de notre port aérien du Bourget, était désireux d'inspecter au passage les terrains de Romilly et de Dijon qui jalonnent la nouvelle route.

„Vendredi matin, le dernier bond entre Dijon et Lausanne, par-dessus les montagnes du Jura, s'est fait en une heure. La traversée du Jura est incomparablement plus pathétique et plus sublime que celle de la Manche. C'est encore au-dessus d'une mer de nuages dont les houles neigeuses vont battre la chaîne des Alpes, émergeant comme une ligne de falaises, avec le Mont-Blanc dans le lointain. Rien ne peut rendre l'éblouissement de ce plafond de neiges flottantes qui entourent la planète invisible comme un oeuf emmitouflé dans l'ouate.

„Soudain, par une trouée de la banquise céleste, notre pilote Labouchère a entrevu la ville de Lausanne, éparpillée comme une boîte de joujoux de Nurembourg, au bord d'un miroir d'eau ovale qu'est le lac Léman. Par cette fissure, nous nous précipitions, piquant du nez comme un aigle fond sur sa proie et, après un dernier vol en spirale, notre grand oiseau jaune et bleu se pose sur l'herbe sans secousses, aussi doucement qu'un plongeur touche le fond de l'eau. Nous voici de nouveau dans le monde des humains.“

L'avion est tout neuf, sa silhouette, ainsi qu'on peut le voir par les photos que nous publions, est d'une élégance bien française. Ses deux moteurs sont des Salmson. La cabine ainsi que le train d'atterrissage sont peints en bleu clair. C'est le type des Goliath qui accomplissent journellement et avec une régularité parfaite les trajets Paris–Londres et Paris–Bruxelles.

Le soir de l'arrivée du Goliath, le Conseil d'Etat du canton de Vaud et la Municipalité de Lausanne invitaient officiellement la délégation française au Lausanne-Palace. Outre la mission française, ce dîner réunissait les personnalités suivantes: M. Fricker, président du Conseil d'Etat; MM. les municipaux A. Freymond, G. Boiceau, G. Rosset et A. Gaillard; M. le colonel commandant de corps Bornand; M. le lieutenant-colonel Secrétan; M. le major Isler; M. Tetreau, consul de France; M. Maffert-Burnier, aviateur; M. Buttica; M. Pethoud, directeur de l'École Aéro; M. Albert Barbey; M. P.-L. Mercanton, professeur; M. L. Béguin.

Après les discours officiels, le colonel Sacconey, en une causerie très documentée, cita des chiffres propres à rassurer les plus hésitants. Il dit en outre qu'en 1920 on comptait un voyage avec accident sur 400 voyages effectués. Cette année on ne compte plus qu'un voyage avec accident sur 800 voyages, soit quinze personnes blessées sur 17'000 voyageurs transportés.

Les voyageurs du Goliath, après un séjour de quelques jours à Lausanne, sont repartis pour Paris.

Et, pour terminer, disons que la ligne Paris–Lausanne inaugurera de nouvelles voitures-salons dont le modèle va figurer au prochain Salon de l'aviation qui aura lieu au Grand Palais, à Paris, du 12 au 27 novembre. J.D.

(Extrait de : La Blécherette – 80 ans d'aviation)

19 novembre 1921

http://www.crezan.net/pag_f60/60_37_adds.html

Le samedi 19 novembre a lieu le premier vol commercial de la ligne. Parti du Bourget à 11h58 (heure française), le F-ADDS piloté par Labouchère se pose à Lausanne à 15h03 (16h03 heure suisse). Il ramène notamment M. Pethoud, et M. Paul-Louis Mercanton, délégué suisse au Congrès de la navigation Aérienne. Le lundi 21 novembre, au retour, l'avion transporte M. Pethoud, M. Le Dentu, chef d'exploitation des Grands Express Aériens, Paul Maillefer, syndic de Lausanne, et un anglais habitant en Suisse, M. Tramlett.

Après ce premier vol, la ligne est exploitée régulièrement, à raison d'un voyage aller et retour par semaine. Le F-ADDS piloté par Labouchère semble assurer une grande partie de ces liaisons. ...

21. November 1921

Intelligenzblatt

Im „Goliath“ von Paris nach Lausanne.

Lausanne, 20. Nov. ag. Am Samstagnachmittag landete auf dem Flugplatz von La Blécherette das Flugzeug „Goliath“ der Compagnie des grands express aériens von seinem ersten offiziellen Flug in dem nunmehr aufgenommenen regelmässigen Luftverkehr Paris–Lausanne. Das Flugzeug führte 6 Passagiere, darunter Paul Louis Mercanton, Prof. für Meteorologie an der Universität Lausanne und Delegierter der Stadt Lausanne an dem zurzeit in Paris stattfindenden internationalen Kongress für Luftschiffahrt. Mercanton hatte sich aus der Vormittagssitzung des Kongresses im Automobil auf das Flugfeld „Bourget“ führen lassen, wo er den „Goliath“ bestieg, um sich an den Gemeindewahlen in Lausanne zu beteiligen. Nach Abgabe seiner Wählerkarte im Wahlbureau, benützte er um 6 Uhr abends den Schnellzug, um wieder nach Paris zurückzukehren.

Bern, den 10./12. Dezember 1921.

Herrn Bundesrat Haab, Bern. An das Politische Departement, Bern.
An die Eidg. Oberzolldirektion, Bern. An die Eidg. Oberpostdirektion, Bern.
An die Schweiz. Verkehrszentrale, Zürich „

Wir beehren uns, Ihnen den Prospekt für die Flugpostlinie London–Paris–Lausanne der Société des Grands Express Aériens, Paris, welcher wir eine provisorische Verkehrsbewilligung für die schweizerische Strecke erteilt haben, zuzustellen.

Die Linie soll später über die Alpen nach Italien weitergeführt werden.

Für den probeweisen Verkehr während des Winters (1–2 mal wöchentlich) haben wir nur die Bedingung gestellt, dass die Gesellschaft dieselbe Haftpflichtversicherung eingehe, wie die schweizerischen Luftverkehrsunternehmen.

Beilage: 1 Prospekt.

Berne, le 12 décembre 1921.

Monsieur Ed. Pethoud, Directeur de l'Ecole Aéro, Lausanne, Terreaux 2

Monsieur,

Nous vous accusons réception des prospectus de la ligne Paris–Lausanne que vous avez bien voulu nous envoyer.

Par nos soins ces quelques prospectus ont été répartis aux différentes instances qu'ils étaient susceptibles d'intéresser. Il nous serait agréable d'en posséder une douzaine encore pour en disposer, dans votre intérêt, de la même manière.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Genève, le 12 décembre 1921.

Aérodrome GENEVE

Le Conseiller d'Etat chargé du Département des Travaux publics
à Monsieur EYNAC, Sous-Secrétaire d'Etat, Chargé du Service de la Navigation Aérienne
37 Avenue Rapp, Paris.

Monsieur le Ministre,

De retour à Genève, nous nous empressons de vous remercier de l'accueil très aimable que vous avez bien voulu nous réserver.

Ainsi que nous avons eu l'honneur de vous exposer notre population a été vivement émue en apprenant que le Service aérien entre Paris et la Suisse française était dirigé sur Lausanne, laissant Genève entièrement de côté.

Cette mesure, si contraire aux intérêts économiques des deux pays et de la Compagnie de Transport, a causé une surprise d'autant plus grande que notre Canton a fait un sacrifice très important pour développer l'aviation et créer un aérodrome de 1100 m sur 550 m. en moyenne, qui, au dire des pilotes étrangers eux-mêmes, peut rivaliser avec les plus sûrs et les mieux installés. Cet aérodrome est ouvert depuis plus d'une année.

Nous avons été très heureux de constater que, d'après le programme que vous avez établi pour la création de voies aériennes, Genève figure bien comme station centrale des lignes de Paris vers l'Italie et de Strasbourg vers Lyon–Bordeaux etc.

C'est assurément par les agglomérations les plus importantes et les plus industrielles qu'il convient, logiquement, de faire passer les grandes voies de communication.

Il nous paraît d'ailleurs facile de remédier à la situation qui vient d'être créée en désaccord avec le plan que vous avez élaboré : Il suffirait pour cela, de modifier en Paris–Genève–Lausanne et vice versa, le trajet actuel Paris–Lausanne. Cet itinéraire tiendrait compte, nous semble-t-il, des intérêts réels des voyageurs de la Compagnie.

Nous espérons, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien donner votre approbation à cette solution, et nous vous prions d'agréer, avec nos remerciements anticipés l'assurance de notre considération la plus distinguée.

(sig.) A. Perrenoud.

Berne, le 15 décembre 1921.

Office Aérien Fédéral, Berne.

Monsieur le Directeur,

Nous avons eu l'honneur de recevoir votre lettre du 10 décembre et nous avons pris connaissance avec un vif intérêt du prospectus de la nouvelle ligne internationale Londres–Paris–Lausanne.

Nous vous remercions de cet obligeant envoi et nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération distinguée.

Le Chef de la Direction des Affaires étrangères (...)

Paris, le 30 DEC 1921.

Monsieur le Directeur Général des Postes suisses, à Berne.

Correspondances suisses à réexpédier par le service postal aérien français „Paris–Londres“

Monsieur le Directeur Général,

En réponse à votre lettre N° 1100-127 du 23 décembre dernier, j'ai l'honneur de vous faire connaître que vos propositions concernant les correspondances en provenance de Suisse à réexpédier par avion de Paris à Londres, ne soulèvent aucune objection de la part de mon Administration. Je vous demanderai, seulement, de vouloir bien donner des ordres à vos bureaux d'échange de Genève I et de Bâle 2, pour que les feuilles d'avis et les bordereaux d'envois afférents aux plis-dépêches spéciaux qu'ils formeront pour Paris-Gare du Nord soient numérotés suivant une série spéciale, de manière à faciliter le contrôle de la réception des envois.

Le nouveau service pourra commencer à fonctionner dès le début du mois de janvier prochain, mais je dois vous signaler qu'en raison des fêtes du Nouvel an, il n'y aura pas de départ d'avion de Paris pour Londres le 1er, ni le 2 janvier.

Je n'ai, également, aucune objection à présenter au sujet des dispositions prises par votre service pour la perception, sur les expéditeurs, des surtaxes afférentes aux correspondances à réexpédier par les avions du service Paris–Londres, Toulouse–Rabat et Paris–Prague–Varsovie, (quand ce dernier service fonctionnera de nouveau). Il est entendu que les comptes récapitulatifs trimestriels dressés par mon Administration sont établis en francs français sur la base des tarifs qui vous ont été notifiés pour chaque ligne considérée.

Je vous signale, d'autre part, qu'à dater du 1er janvier prochain, les correspondances admises au transport par avion de Paris à Londres seront acceptées dans les mêmes limites de poids et de dimensions que les objets de même catégorie acheminés par les voies ordinaires.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de ma haute considération.

**Pour le Sous-Secrétaire d'Etat des Postes et des Télégraphes :
Le Directeur de l'Exploitation Postale, Le Sous-Directeur : (...)**

**Aux Directions des postes de Genève & Bâle,
pour prendre connaissance et faire le nécessaire.
Berne, le 6 janvier 1922.**

**Au nom de la Direction générale des postes
L'Inspecteur des courses (Vaucher.)**

**Transmis à la Direction des Postes à Bâle.
Genève, le 9 janvier 1922**

La Direction des Postes (Renz)

1921 28.10. – 30.11. 1921 führte die französische Gesellschaft Compagnie Générale des Express Aériens (CGEA) mit Goliath Farman acht Flüge Paris–Lausanne–Paris mit Post, Fracht und Passagieren durch.
(Quelle: Schweizerisches Luftposthandbuch, Ausgabe 2018)

Le **1er janvier 1922**, le F-ADDS piloté par Labouchère, parti de La Blécherette à 10h00 et transportant plusieurs journalistes, fait un vol de reconnaissance à Genève Cointrin où il se pose à 10h30. Après une inspection approfondie du terrain et un vol d'essai, les voyageurs sont reçus pour déjeuner au Buffet de la gare de Genève et repartent à 16h05 pour Lausanne où ils se posent à 16h30. Il est alors question de prolonger la ligne Paris-Lausanne jusqu'à Genève. (<http://www.crezan.net>)

**Genève, le 7 janvier 1922.
Aérodrome de Genève.**

**Le Conseiller d'Etat chargé du Département des Travaux publics
à Monsieur EYNAC, Sous-Secrétaire d'Etat, chargé du Service de la Navigation Aérienne
37 Avenue Rapp, Paris.**

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de vous écrire à la date du 12 décembre écoulé, d'abord pour vous remercier de l'aimable accueil que vous avez bien voulu nous réserver lors de la visite que nous vous avons faite le 7 du même mois, et pour vous faire part, à propos de la ligne Paris–Suisse française, d'une solution qui aurait pour effet de donner satisfaction à tous les intéressés: elle consiste simplement à remplacer la ligne Paris–Lausanne par celle de Paris–Genève–Lausanne et retour par la même voie. En effet, Genève, siège des Administrations importantes de la Société des Nations, du Bureau International du Travail, de la Ligue des Croix-Rouges etc., ayant en outre des relations fréquentes de Bourse et d'affaires avec les principales capitales est certainement tout indiqué pour devenir le point de croisement de plusieurs lignes projetées à travers l'Europe. C'est d'ailleurs ce que prévoient les plans que vous avez bien voulu nous montrer.

Sur ces plans figurent, en dehors de la ligne Paris–Genève, celle de Lyon–Genève dont l'exploitation pourrait nous sembler-t-il, commencer dès le printemps prochain; le plus tôt sera le mieux, car il faut encore, pour développer l'aviation et la rendre populaire, vaincre la peur qu'éprouvent la plupart des gens; comme pour les chemins de fer, au début, ce n'est qu'en voyant passer les trains que l'on a pris peu à peu l'habitude de les utiliser.

Notre aérodrome est prêt, grâce aux sacrifices très importants que nous nous sommes imposés depuis trois ans pour en faire un des plus grands, des plus sûrs et des mieux installés; son orientation particulièrement favorable, permet l'atterrissage et le départ par tous les temps.

A l'appui de ce qui précède, nous croyons bien faire en vous remettant copie, sous ce pli, de deux lettres qui nous parviennent, l'une de la maison Véron, Grauer & Cie, une des agences de transport les plus importantes du pays, et l'autre de l'Union des Maisons d'Expéditions, de Camionnage et de Déménagement. Nous avons appris d'autre part, qu'un mouvement se dessine parmi les intéressés pour réclamer un Service d'avions desservant régulièrement Genève. Le public ne peut comprendre les motifs qui ont fait mettre à l'écart notre Ville, de beaucoup la plus importante, la plus industrielle, et la plus commerçante de la région; une de celles, par conséquent qui doit être recherchée par les Compagnies de Transport.

Signalons à ce propos que, avant la grande extension prise par Marseille, Genève occupait, au point de vue des recettes, la troisième place parmi les gares du P.L.M. et venait par conséquent immédiatement après Paris et Lyon. Nous avons pensé que ces faits devaient être portés à votre connaissance, et nous avons pris la liberté de vous les signaler. Il nous serait agréable, au moment où nous allons faire de nouveaux sacrifices pour l'établissement de la télégraphie et de la télégraphie sans fil, de recevoir l'assurance que notre proposition a reçu votre assentiment et que nous pouvons compter sur votre appui pour la création des deux services desservant Genève.

Nous sommes disposés en principe à faciliter des installations par exemple, en concédant gratuitement le champ et les hangars que nous possédons, en établissant des prix spéciaux pour la benzine, en organisant un service de réclame etc.; toutes choses qui seraient à étudier et à la réalisation desquelles nous apporterons le plus grand désir d'entente.

Nous espérons, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien vous rallier à la solution que nous vous avons proposée, solution qui serait certainement à l'avantage de tous.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Annexes: 2 copies de lettres.

Signé: **A. Perrenoud.**

Département des Travaux Publics – Genève.

Lausanne, le 10 Janvier 1922.

Office Fédéral Aérien, Berne.

Messieurs,

Je suis heureux que vous ayez approuvé les plans de transformation du Bréguet, et vous en remercie. Je vous adresserai prochainement un plan spécial pour remplacer les croisillons.

Poste Aérienne. Je vous serais reconnaissant si vous vouliez bien reprendre la question avec la France, pour la ligne Lausanne-Paris, ceci suivant la conversation que j'ai eu le plaisir d'avoir avec Mr. Primault, et vous même Mr. le Directeur.

Veillez agréer Messieurs mes salutations empressées.

E. Pethoud

Berne, le 16 janvier 1922.

Monsieur E. Pethoud, Directeur Ecole Aéro, Lausanne, Terreaux 2.

Monsieur,

Vous nous demandez par votre lettre du 10 janvier de reprendre avec la France, la question de la ligne Lausanne-Paris.

Nous tenons à vous informer que nous ne manquerons pas de nous occuper de l'affaire lorsque le moment sera venu ; ce qui n'est pas le cas pour l'instant, car aussi longtemps que cette ligne n'est pas régulière, soit qu'elle n'est pas exploitée à raison d'un voyage quotidien ou au moins de trois voyages aller-retour par semaine, elle n'a pas d'intérêt pour le transport du Courrier postal.

Veillez croire, Monsieur, aux assurances de notre parfaite considération.

Office aérien fédéral (J)

Berne, le (21) janvier 1922.

Télégramme.

Légation Suisse, Paris.

Bujard, Président Conseil d'Etat, Freymond, Syndic de Lausanne, et Boiceau, Conseiller communal, partiront pour Paris commencement semaine prochaine avec mission du Conseil d'Etat vaudois et des autorités lausannoises. Vous serions obligés les mettre en rapport avec Sous-Secrétariat et bureau d'aviation français. Informez Gouvernement république que s'il envisageait aujourd'hui comme port suisse d'attache aérodrome autre que celui de la Blécherette désirerions être entendus avant qu'il se soit arrêté à une décision divergente.

Affaires Etrangères.

http://www.crezan.net/pag_f60/60_37_adds.html

Ce voyage (du 1er janvier) est le prélude à une évolution qui inquiète Lausanne qui a beaucoup investi dans le développement du terrain de La Blécherette et prépare déjà son extension : **le 28 janvier**, les GEA et la Commune de Lausanne signent une convention qui prévoit l'extension de la ligne vers Genève, mais dans laquelle les GEA s'engagent à maintenir l'escale de Lausanne.

PROJET DE CONVENTION.

Entre:

La Commune de Lausanne, représentée par d'une part,
et la Compagnie des Grands Express Aériens (G.E.A.)
ayant son siège à Paris, 3, rue d'Anjou, d'autre part,
il est fait la convention suivante:

Art. 1.- Dans le but de faciliter la création et l'exploitation d'une ligne aérienne entre Paris et la Suisse, la Commune de Lausanne met gratuitement à la disposition de la Cie des G.E.A. les terrains d'atterrissage qu'elle possède à la Blécherette sur Lausanne, qui font partie des terrains de la Place d'Armes de Lausanne et qui sont utilisés actuellement par l'aviation. Ces terrains sont délimités conformément au plan annexé à la présente convention.

Art. 2.- Ces terrains seront aménagés par la Commune de Lausanne en vue de la création d'un aérodrome. Cet aménagement comprendra :

- La déviation du chemin de Grey et de la route cantonale No suivant les indications du plan annexé.
- L'exécution des terrassements nécessaires pour le règlement des surfaces du sol de façon à ce que les déclivités n'excèdent pas 4 %.
- La construction d'un hangar de 30 mètres de longueur, 14 mètres de largeur et 8,50 m. de hauteur libre, au minimum.
- La construction d'une salle d'attente de m2, environ, d'un local pour atelier de m2. environ, d'un bureau de m2 environ, d'un W.C. et d'une citerne à benzine d'une contenance de 1500 litres au minimum.
- L'établissement à Lausanne d'une station de T.S.F. reliée au hangar par fil de téléphone spécial. Cette station de T.S.F. sera assez puissante pour assurer en temps ordinaire la communication téléphonique sans fil avec le Bourget.

La Commune de Lausanne mettra à disposition de la Cie des G.E.A. l'usage des dispositifs qu'elle installera éventuellement au fur et à mesure des nécessités de l'aviation pour la sécurité des atterrissages, tels que les signaux et éclairage du terrain.

Art. 3.- La Commune de Lausanne exécutera gratuitement les travaux et aménagements énoncés ci-dessus. Elle assurera gratuitement les services de communications par T.S.F. nécessaire à l'exploitation de la ligne Paris-Lausanne.

Art. 4.- Les travaux et aménagements énumérés à l'article 2 ci-dessus, seront entrepris aussitôt après l'octroi par le Conseil Communal de Lausanne des crédits nécessaires.

Art. 5.- La Cie. des G.E.A. exploitera la ligne Paris-Lausanne à raison au moins d'une course hebdomadaire aller et retour régulière. Les heures des départs et des arrivées seront fixées d'un commun accord entre les deux parties.

Art. 6.- La Cie. des G.E.A. organisera à ses frais et sous sa responsabilité, le service de ses avions et celui des voyageurs. Elle désignera un représentant à Lausanne qui sera agréé par la Municipalité.

Art. 7.- La Cie. des G.E.A. jouira du monopole d'exploitation de la ligne Paris–Lausanne en ce qui concerne l'utilisation sur le terrain de la ville de Lausanne des avantages concédés par celle-ci pour tout ce qui touchera son hangar, la gratuité d'atterrissage, la gratuité des communications d'exploitation sans fil, et les aménagements que la Commune de Lausanne exécutera pour le développement de l'aérodrome de la Blécherette.

Art. 8.- Si la Cie. des G.E.A. prolonge l'exploitation de sa ligne au-delà de la Blécherette, elle s'engage à ce que la route suivie par ses avions, suive toujours la ligne Paris–Lausanne (Blécherette). L'atterrissage de ses avions arrivant de Paris et leur départ pour Paris aura toujours lieu à la Blécherette, sauf cas de force majeure. Au cas où, dans un voyage à destination des au-delà de la Blécherette ou en venant, il n'aurait aucun voyageur à prendre ou à débarquer à la Blécherette, les avions de la Cie. des G.E.A. devront passer au-dessus de la Blécherette mais seront autorisés à ne pas atterrir inutilement.

Art. 9.- Si la Cie. des G.E.A. prolonge l'exploitation de sa ligne au-delà de la Blécherette, trois places seront toujours réservées au départ de la Blécherette jusqu'à 19 heures, la veille du jour du départ de la Blécherette, aux voyageurs désirant partir de la Blécherette et annoncés à Lausanne avant ce moment. A partir de 19 heures la veille du jour de départ de la Blécherette, la Cie. des G.E.A. disposera de ces places.

Art. 10.- La Commune de Lausanne allouera à la Cie. des G.E.A. pour la première année d'exploitation régulière de la ligne Paris–Lausanne, une subvention de fr. 60.000.- argent français, payable par semestre échu.

D'autre part, la Commune de Lausanne se réserve la faculté d'exiger de la Cie. des G.E.A. une finance d'atterrissage et de location dès le jour où les résultats du trafic passagers et messageries le justifieraient, étant entendu que ces redevances et locations ne pourront excéder celles qui seront perçues en France par le Service de la Navigation Aérienne.

Les résultats de l'exploitation de la ligne Paris–Lausanne seront communiqués à la Municipalité de Lausanne sous forme de bilan et de compte de profits et pertes de fin d'année.

Art. 11.- La Commune de Lausanne s'engage à se substituer à la Cie. des G.E.A. pour la garantie du cautionnement éventuellement exigé par la Législation Fédérale pour l'exploitation de la ligne Paris–Lausanne.

Art. 12.- La Commune de Lausanne s'engage à apporter de toutes manières à la Cie. des G.E.A. sa collaboration pour aplanir les difficultés d'ordre juridique ou administratif pouvant s'élever à l'occasion de la circulation des appareils de la dite Compagnie sur le territoire helvétique.

La Commune de Lausanne et la Cie. des G.E.A. se communiqueront réciproquement toutes tractatives relatives à la navigation aérienne civile sur le territoire de la Commune de Lausanne. Les deux parties se prêteront leur concours réciproque pour le développement du trafic Paris–Lausanne.

Art. 13.- La présente convention est conclue pour une période de 25 ans dès la date de son approbation par le Conseil Communal de Lausanne.

A son expiration, elle sera renouvelée par tacite reconduction, sauf avis donné six mois à l'avance à l'autre partie par celui des contractants qui renoncera à sa prolongation.

Toutefois, au cas où, à l'expiration de la présente convention, la Commune de Lausanne se trouverait en présence de propositions d'une autre Compagnie pour l'exploitation de la Ligne Londres–Paris–Lausanne, elle s'engage à accorder, à conditions égales, la préférence à la Cie. des G.E.A.

Si la Cie. des G.E.A. devait suspendre pendant une durée de trois mois l'exploitation de la Ligne Paris–Lausanne, la présente convention deviendrait caduque et les deux parties seraient déliées de plein droit de leurs engagements.

Cette suspension ne pourra toutefois être décidée que pour de justes motifs tels qu'entre autres : impossibilité d'exploitation pour des raisons majeures, défaut persistant de voyageurs, difficultés d'ordre international, etc.

Ainsi fait et signé en deux exemplaires à Lausanne et Paris, le 1922.

Genève, le 4 février 1922.

Monsieur Dunant, Ministre Plénipotentiaire de Suisse en France.

Monsieur le Ministre,

Avenue Hoche 51, Paris

Veuillez bien nous permettre de vous exposer les faits suivants :

Le Gouvernement de Genève, prévoyant le développement de la navigation aérienne et le rôle que notre Ville serait appelée à jouer, dans l'avenir, comme point de croisement des grandes lignes, a fait des grands sacrifices pour créer un champ s'aviation irréprochable. Depuis deux ans, nous possédons un aérodrome de 1000 m. sur 600 m. environ, qui est considéré par les pilotes, même les étrangers, comme un des plus sûrs à cause de son orientation particulièrement favorable, et des mieux aménagés.

Grande a donc été la surprise de notre population en constatant que la ligne de Paris avait été dirigée sur Lausanne sans toucher Genève. D'une enquête faite par une délégation de notre Conseil d'Etat auprès du Sous-Secrétariat chargé de la navigation aérienne à Paris, Monsieur Eynac, il résulte que les plans déposés dans le ministère comprennent bien les lignes Paris–Genève et Bordeaux–Lyon–Genève–Strasbourg, alors que sur ceux qui se trouvent au Service de la navigation aérienne, la ligne Paris–Suisse française est dirigée sur Lausanne. Ce tracé, laissant Genève complètement de côté nous paraît incompréhensible. En effet, notre Ville est, sans contredit, l'agglomération de beaucoup la plus importante, la plus commerçante et la plus industrielle de la Suisse Française ; à ce point de vue seul c'est elle qui présente le plus d'intérêt pour une Compagnie de transport. Mais d'autres considérations interviennent en sa faveur : elle est le siège des Administrations de la Société des Nations, du Bureau International du Travail, des Croix-Rouges, etc., qui toutes sont appelées à utiliser constamment des moyens de locomotion rapides. De plus, elle est un centre économique important pour les populations françaises qui l'avoisinent. Les lignes de voies ferrées et de tramways qui les relient à Genève leur permettront de profiter de notre aérodrome avec la plus grande facilité.

Il n'est pas dans nos intentions de porter un préjudice à la Ville de Lausanne, c'est pourquoi nous avons fait savoir à M. Eynac par les deux lettres dont vous trouvez une copie ci-jointe, que nous proposons de modifier le parcours Paris–Lausanne en Paris–Genève–Lausanne, solution conforme au projet du Ministère et aux intérêts de tous. Ces lettres étant restées sans réponse, nous avons recours à votre obligeance et nous vous prions de vouloir bien exposer notre demande, en l'appuyant, au Chef du Gouvernement français.

Avec nos remerciements anticipés, nous vous prions, Monsieur le Ministre, d'agréer l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom du Conseil d'Etat,

Le Chancelier: (sig.) Théodore Bret

Le Président: (sig.) Jaq. Butty

Genève, le 7 février 1922.

A l'Office aérien fédéral, Berne.

Monsieur le Directeur,

Le bruit court avec persistance que le Service aérien serait sur le point de racheter la Blécherette pour en faire une place fédérale d'aviation qui deviendrait alors le point de croisement des lignes aériennes transeuropéennes prévues.

Je vous serais obligé de vouloir bien me renseigner exactement sur ce qui aurait été fait dans ce sens par l'Administration fédérale.

En vous remerciant d'avance, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

Département des Travaux Publics, l'Ingénieur cantonal (Charbonnier)

Berne. le 13 février 1922.

Au Département fédéral des Chemins de fer, Office aérien, Berne.

Monsieur le Président de la Confédération,

A la suite de notre conversation du 21 janvier et conformément à ce qui avait été convenu entre nous, nous avons adressé à la Légation de Suisse à Paris un télégramme, dont vous trouverez sous ce pli la copie, par laquelle nous la chargeons de mettre la députation du Conseil d'Etat vaudois en rapport avec le Sous-Secrétariat français de l'aéronautique et de prier le Gouvernement français de ne pas prendre de décision au sujet de la création d'une ligne aérienne entre Paris et la Suisse, sans nous avoir entendus, si cette ligne devait avoir un autre point d'aboutissement que l'aérodrome de la Blécherette.

M. Dunant nous a avisés le 25 janvier que la délégation vaudoise se montrait satisfaite de l'accueil que M. Laurent-Eynac, Sous-Secrétaire d'Etat à l'aéronautique, lui avait réservé, et nous avons appris par les journaux qu'une subvention de l'Etat français avait été mise à la disposition de la Compagnie des Grands Express Aériens en vue de la création d'une ligne Paris-Lausanne.

Nous considérons cette affaire comme terminée, lorsque nous avons reçu de la Légation de Suisse en France une requête dont nous avons l'honneur de vous remettre une copie, par laquelle le Conseil d'Etat de Genève invite la Légation à appuyer les démarches qu'il a directement entreprises auprès du Sous-Secrétariat français de l'Aéronautique en vue d'obtenir que la ligne projetée entre Paris et Lausanne comporte une station intermédiaire à Genève.

Nous avons prié M. Dunant de surseoir à toutes démarches avant que nous ayons pu nous prononcer sur cette question, nouvelle pour notre Département.

Nous vous serions infiniment obligés de consentir à nous faire connaître s'il est opportun d'entreprendre une action diplomatique préconisée par le Gouvernement genevois, ou s'il convient de nous abstenir de prendre position dans ce débat d'intérêts locaux et de laisser le Conseil d'Etat de Genève faire valoir directement ses arguments, en nous bornant, le cas échéant, à recommander une délégation genevoise au bon accueil des Autorités françaises, ainsi que nous l'avons fait en faveur de la délégation vaudoise.

Veuillez agréer, Monsieur le Président de la Confédération, l'assurance de notre très haute considération.

Annexes: copie d'un télégramme, copie d'une requête et de 2 pièces jointes.

Département Politique Fédéral (...)

Zürich, 13. Februar 1922.

Neue Zürcher Zeitung, No.197

Luftschiffahrt.

Subventionen ins Ausland. Ein schweizerischer Militärpilot schreibt uns:

Ich habe in Nr.180 Ihres geschätzten Blattes eine Einsendung betr. die Flugstrecke Paris-Lausanne gelesen, die mir viel zu denken gibt. Gestatten Sie mir, näher auf diese Mitteilung einzutreten und prinzipiell gegen ein solches Vorgehen zu protestieren. Ich bin fest davon überzeugt, dass alle Freunde unserer nationalen Aviatik mit mir einig gehen werden.

Die Tatsache, dass sich endlich einmal eine schweizerische Stadt entschlossen hat, den Luftverkehr zu unterstützen und zu fördern, ist an und für sich sehr zu begrüssen. Sehr bedauerlich ist es aber, feststellen zu müssen, dass diese finanziellen Mittel einer ausländischen, vom eigenen Staate schon unterstützten Gesellschaft zugute kommen. Die waadtländische Hauptstadt scheint völlig zu vergessen, dass es schweizerische Luftverkehrs-Unternehmungen gibt, die mit den denkbar grössten Schwierigkeiten ihre Existenz erkämpfen. Wenn französische, englische, deutsche Luftverkehrs-Unternehmungen das nationale und internationale Luftliniennetz auszubauen vermögen, so haben sie es nicht zuletzt ihrer staatlichen Subvention zu verdanken. Auch die schweizerische Aviatik könnte Aehnliches leisten, wenn ihr die notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt werden.

In geschlossenen Reihen sollten sowohl Zivil- wie Militäraviatik gegen das Vorgehen der Stadt Lausanne Stellung nehmen. Der Luftverkehr scheitert an der Subventionsfrage, die Subventionsfrage an den bescheidenen Mitteln, über die der Staat verfügen kann, und doch bringen es die Lokalbehörden einer Stadt fertig, den ausländischen Luftverkehr zu unterstützen!

Wenn andere Städte dem Beispiel von Lausanne Folge leisten sollten, könnte der schweizerische Luftverkehr überhaupt nie zustande kommen, und wir stünden vor der wenig erfreulichen Tatsache, dass schweizerische Staatsmittel dazu verwendet würden, die eigene nationale Aviatik durch die ausländische zu untergraben. Mit unsern eigenen Mitteln würden die ausländischen Gesellschaften Kopfstationen in der Schweiz für sich ausbauen.

Das eigenartige Vorgehen von Lausanne sollte die Aufmerksamkeit aller Freunde unserer nationalen Aviatik auf sich lenken. Namentlich sollten meines Erachtens die obersten Landesbehörden durch das Eidgenössische Luftamt rechtzeitig vor dem eingreifenden Übel gewarnt werden.

Anm. d. Red. Es ist gut, dass sich ein schweizerischer Pilot findet, der die Oeffentlichkeit auf diese eigenartige Subventionsangelegenheit aufmerksam macht, die, wenn sie perfekt werden sollte, den ersten verhängnisvollen Schritt auf dem Weg bedeuten würde, der den schweizerischen Luftverkehr dem Ausland ausliefert, eine schmerzliche Erscheinung besonders dadurch, dass es schweizerisches Geld ist, das diese Totengräberarbeit besorgt! Unser Blatt hat sich seit Jahren alle erdenkliche Mühe gegeben, die schweizerische Aviatik auf gesunde Beine zu stellen und die breiteste Oeffentlichkeit über ihre Bedeutung im modernen Verkehrsleben aufzuklären, und es unterliess dabei auch nicht, darauf hinzuweisen, dass es in erster Linie unsere Pflicht sein müsse, unsern Militärpiloten, die von ihren Soldbezügen im Dienste des Vaterlandes nicht leben können, eine auskömmliche berufliche Betätigung zu ermöglichen. Der neueste Vorfall zeigt neuerdings, wie wenig Verständnis hierfür vorhanden ist; er dürfte aber, besonders nachdem nun in so entschiedener und durchaus berechtigter Weise öffentlich dagegen protestiert wird, das Eidgenössische Luftamt in Bern, das in der Sache bisher, wie schon manchmal bei andern Anlässen, still geblieben ist, veranlassen, in Funktion zu treten und seine klare Ansicht über diese aus schweizerischen Mitteln gebildete Subvention ans Ausland bekannt zu geben.

Berne, le 14 février 1922.

Monsieur Charbonnier, ingénieur cantonal, Département des Travaux Publics, Genève.

Monsieur.

Donnant suite à votre lettre du 7 dernier, nous avons l'honneur de vous informer que le bruit qui court concernant le rachat de la Blécherette, par le Service aérien, est dénué de fondement.

Il s'agit, sans aucun doute, d'un malentendu qui doit provenir du fait suivant :

Le Département militaire a l'intention de faire monter une halle pour l'aviation militaire, sur les terrains de la Place d'armes de la 1^{re} Division, qui sont comme vous le savez à la Blécherette. Il prévoit d'y fixer plus tard, un personnel permanent restreint, afin que le Groupe d'aviation ait à la Blécherette, un point d'appui sur le modèle de celui de Thoune actuel, ce qui donnerait ainsi l'occasion aux aviateurs de la Suisse Romande, d'y effectuer leur entraînement mensuel.

L'Office aérien fédéral croit, que seule la pratique pourra démontrer lequel des aérodromes de Genève ou de Lausanne servira surtout de centre du trafic aérien international, ou si tous les deux entreront en ligne de compte. Il n'a pas de préférences spéciales pour la Blécherette; en effet, Genève a touché en 1921, 200 frs. de plus que Lausanne pour les installations de signaux, et, aucune promesse de subside n'a été faite à Lausanne pour 1922.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de notre considération la plus distinguée.

Office aérien fédéral: (J)

15. Februar 1922

Mitgeteilt vom eidgenössischen Luftamt.

In No.197 der Neuen Zürcherzeitung vom 13. Februar wird Einspruch erhoben dagegen, dass die Stadt Lausanne einer französischen Luftverkehrsgesellschaft Subventionen ausrichte, und eine Erklärung des Luftamtes zu dieser Angelegenheit verlangt.

Der Standpunkt dieses Amtes ist folgender.

Eine Erfahrung, die wohl heute als unbestritten gilt, ist die, dass der Verkehr auf regelmässig betriebenen Luftlinien innerhalb der Schweiz nicht wirtschaftlich sein kann. Ferner ist allgemein bekannt, dass unsere schweizerischen Luftverkehrsunternehmungen schon Mühe haben, das nötige Kapital für den Betrieb der Gelegenheits-Flüge im eigenen Lande aufzubringen. Trotz verschiedener Versuche ist es bisher nicht gelungen, schweizerische Luftlinien ins Ausland zu organisieren, vor allem wohl, weil die entsprechende Finanzierung nicht möglich war, und wegen der Valutaverhältnisse.

Die Frequenz unserer einheimischen Flugunternehmungen ist gering trotz der Schönheiten, welche die Touristenflüge über unserem Lande in hervorragender Weise bieten.

Eine Wendung in dieser kritischen Situation wird erwartet, von der Besserung der wirtschaftlichen Lage im allgemeinen, vom Zunehmen des Fremdenverkehrs und vom Anschluss der schweizerischen Aviatik an das internationale Luftverkehrsnetz. Die eidgenössischen Behörden müssen es dabei denjenigen Kantonen und Gemeinden, welche von internationalen Anschluss-Stationen auf ihrem Gebiete besondere Vorteile erwarten, überlassen, die notwendigen Massnahmen zu treffen, unter Vorbehalt einer gewissen Kontrolle durch den Bund.

Die von der Stadt Lausanne mit der Compagnie des Grands Express abgeschlossene Konvention, welche dieser französischen Unternehmung gewisse Vorrechte und eine Subvention einräumt, hat den Zweck, eine internationale Linie London-Paris-Italien-Orient, die von Frankreich stark subventioniert wird und vom Frühling 1922 an vorläufig zwischen London, Paris und Lausanne regelmässig betrieben werden soll, an den Flugplatz Lausanne als obligatorische Haltestelle in der Schweiz, für eine Reihe von Jahren zu fesseln. Damit gewinnt Lausanne die Sicherheit, dass die beim Ausbau des Flugplatzes neu anzulegenden bedeutenden Summen nicht zwecklos aufgewendet werden, und die Schweiz erhält einen ersten praktischen Anschlusspunkt im internationalen Luftverkehrsnetz. Da unser Land keineswegs im Falle ist, ein grosses internationales Unternehmen, wie dies die oben genannte Luftlinie darstellt, selbst durchzuführen, werden die schweizerischen Interessen durch das Vorgehen der Stadt Lausanne keineswegs geschädigt, sondern eher gefördert.

Nachdem die Stadt Lausanne als erste schweizerische Stadt einen Flugplatz mit Hangar auf eigene Kosten errichtet und der schweizerischen Militär- und Zivillaviatik in entgegenkommendster Weise zur Verfügung gehalten hat, nachdem ferner das Luftamt hat feststellen können, dass die in der genannten Konvention enthaltenen Bestimmungen die Interessen der schweizerischen Flieger nicht beeinträchtigen, sondern, dass es vielmehr in der Absicht der Gemeindebehörde von Lausanne liegt, auch den Anschlussverkehr auf Schweizergebiet durch einheimische Unternehmungen möglichst zu fördern, kann die Leistung dieser Stadt an die französische Unternehmung seitens der eidgenössischen Behörden nicht als schädlich betrachtet werden.

Zur Aufklärung sei beigefügt, dass fremde Unternehmungen zum internen gewerbsmässigen Luftverkehr vom Luftamt überhaupt nicht zugelassen werden, sodass der im Anschluss an unsere internationalen Stationen über Schweizergebiet durchzuführende Luftverkehr ausschliesslich den inländischen Unternehmungen reserviert bleibt. Eine weitere Einschränkung der Tätigkeit der ausländischen Aviatik würde nicht nur Repressalien zur Folge haben, sondern auch die Organisation eines europäischen Luftverkehrsnetzes ohne Landungsstellen auf Schweizergebiet und damit eine schwere Schädigung der Entwicklung unseres Flugwesens.

Eidg. Luftamt (Isler)

Bern, den 16. Februar 1922.

An das eidg. Politische Departement, Bern.

Herr Bundesrat,

Mit Zuschrift vom 13. ds. beehren Sie uns mit der Darlegung der in der Angelegenheit Luftlinie Paris-Westschweiz eingetretenen neuen Lage und ersuchen uns, zur Frage der grundsätzlichen Stellungnahme seitens der Eidgenossenschaft unsere Ansicht zu äussern.

Die ganze Angelegenheit betrifft die Festlegung einer obligatorischen schweizerischen Haltestelle im Rahmen der projektierten internationalen Luftlinie London-Paris-Italien-Orient, die von der französischen Unternehmung „Cie. des Grands Express“ durchgeführt und von Frankreich mit grossen Summen subventioniert werden soll.

Die Schweiz hat ein Interesse daran, dass eine solche Haltestelle auf ihrem Gebiete zustande kommt. Da aber beide Flugplätze, sowohl Genf wie Lausanne, benützbar sind und angesichts der geringen Distanzen zwischen diesen beiden Städten, ist es für unser Land nicht von Bedeutung, ob der eine oder andere dieser Plätze gewählt wird.

Im Gegensatz zu den Grossstaaten, die solche internationale Stützpunkte auf ihrem Gebiet vorschreiben und auch auf Staatskosten ausbauen und betreiben, hat der Bund den Kantonen und Gemeinden die Initiative und die Kostentragung für die Anlage von Verkehrsflugplätzen überlassen. Er genehmigt sie, sofern sie dem öffentlichen Luftverkehr genügen. Wenn er sie vorschreiben wollte, müsste er sie auch selbst erstellen und betreiben oder wenigstens stark subventionieren, da ihm das Recht fehlt, den Kantonen solche finanzielle Lasten aufzuerlegen.

Daraus scheint uns die grundsätzliche Stellungnahme des Bundes klar hervorzugehen. Wir müssen es Genf und Lausanne überlassen, denjenigen Instanzen, für welche die Detailorganisation der Linie von Wichtigkeit ist, d.h. der ausführenden Unternehmung und der subventionierenden Regierung, zu beweisen, dass die Benützung ihres Flugplatzes für die zu schaffende Luftlinie vorteilhafter sei.

Für diese entscheidenden Instanzen handelt es sich hauptsächlich um die Frage, ob die technischen Anlagen der Haltestelle den Anforderungen entsprechen, ob ferner kein bedeutender Zeitverlust (durch Umwege z. B.) entsteht und wo mit einer grösseren Frequenz an Reisenden zu rechnen ist. Im Zweifel – die Wahl wird auch Fachleuten heute noch schwer fallen – werden vielleicht finanzielle Sicherstellungen und Subventionen verlangt, wie sie z. B. Lausanne angeboten hat.

Der Vorschlag Genfs, an beiden Orten Haltestellen einzurichten, dürfte mit den Grundsätzen, die für die Errichtung einer grossen internationalen Luftlinie gelten, kaum vereinbar sein.

Die Eidgenossenschaft muss jedenfalls derartige geschäftliche Erwägungen und deren praktische Anwendung den Organisationen überlassen, welche die Kosten der internationalen Luftlinie tragen, wenn nicht die Wahrung besonderer Landesinteressen in Frage kommt.

Das Interesse der Schweiz geht nun aber nur dahin, dass diese Luftlinie wirklich zustande kommt, mit einer obligatorischen Haltestelle auf unserem Gebiete und dass sie existieren kann. Sache der betreffenden Unternehmung soll es sein, sich hierfür die günstigsten Verhältnisse zu Nutzen zu machen.

Wir glauben also, dass die Schweiz. Gesandtschaft bei Anlass der Einführung der Delegation Genfs dem französischen Unterstaatssekretariat für Luftfahrtwesen gegenüber folgenden Standpunkt vertreten sollte:

Die eidgenössischen Behörden begrüssen die Schaffung einer Haltestelle der Luftlinie Paris–Italien auf Schweizergebiet. Sie überlassen es aber im vorliegenden Falle den Beteiligten, die Anordnung dieser Haltestelle so zu vereinbaren, wie es den Interessen dieser Luftverkehrslinie am besten dient.

In Bezug auf den Vorschlag Genfs, in Genf und Lausanne Haltestellen einzurichten, ist jedenfalls ein Zweifel berechtigt in Bezug auf die verkehrstechnische Durchführbarkeit. Sollte die Compagnie des Grands Express diese Lösung annehmen, so wäre unsererseits noch zu prüfen, inwiefern dieselbe mit unseren Grundsätzen auf dem Gebiete des Schutzes der einheimischen Aviatik in Einklang gebracht werden könnte, indem der gewerbsmässige Luftverkehr zwischen zwei Punkten des schweizerischen Gebietes bisher den schweizerischen Unternehmungen reserviert wurde.

Wir benützen die Gelegenheit, Herr Bundesrat, Sie unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Eidgenössisches Eisenbahndepartement: (sig. Dr. Haab)

Genève, le 16 Février 1922

A l'Office Aérien Fédéral à Berne

Monsieur le Directeur,

Je m'empresse de vous accuser réception et de vous remercier des renseignements que vous avez bien voulu nous donner par votre lettre no. 355 LV.B. du 14 Février ct., au sujet des bruits qui ont couru relativement à „La Blécherette“. Nous prenons note qu'ils sont sans fondement.

Ces bruits sont sans doute attribuables aux faits qui ont paru depuis, dans la „Gazette de Lausanne“ et dans le „Journal de Genève“. Nous lisons en effet dans la „Gazette de Lausanne“ du 9 ct., à propos de la Convention passée avec la Compagnie des Grands Express Aériens: (c'est nous qui soulignons)

„Il est à peine besoin d'insister sur l'importance de cette convention et d'énumérer les avantages que sa ratification par le Conseil communal apporterait à la Ville de Lausanne en général, au commerce et à l'industrie hôtelière en particulier. Les représentants de la Municipalité à Paris n'ont ménagé ni leur temps ni leur peine pour l'élaboration d'un contrat satisfaisant pour les deux parties. Ils ont eu à lutter – pourquoi le cacher – contre nos voisins les Genevois qui n'ignorent pas que l'avenir est au tourisme aérien et qui revendiquaient pour leur cité l'honneur de devenir tête de ligne de la Compagnie des G. E. A.“

„Nos voisins ont fort bien compris, dit le préavis, les avantages que notre Ville retirera de la proximité d'un aérodrome national et international. Ne tenant aucun compte de la situation faite à „La Blécherette“ par les traités internationaux et par les désirs des Autorités fédérales, ils ont cherché avec une grande insistance à détourner, à leur profit, le tracé de la ligne Paris–Lausanne. Alarmée à juste titre, votre Municipalité, avec l'appui très ferme du Conseil d'Etat, et régulièrement introduite à Paris par la voie diplomatique, a pu obtenir le maintien de la situation de „La Blécherette“.

Puis, dans le Journal de Genève de ce jour (16 février 1922):

„CONFEDERATION

„Les communications aériennes. – En réponse à un article de la „Nouvelle Gazette“ de Zürich (NZZ), désapprouvant les subsides que la Ville de Lausanne accorde à la Compagnie française d'aviation, l'Office fédéral aérien publie un long communiqué disant en substance que les autorités fédérales ne voient dans la convention entre Lausanne et Paris aucun acte préjudiciable aux aviateurs suisses, car cette initiative ne peut que servir les intérêts du pays.“

„Le Conseil communal de Lausanne a ratifié mardi soir, à l'unanimité moins quelques voix socialistes, la convention conclue avec la Compagnie française des Grands Express Aériens à Paris pour l'exploitation de la ligne aérienne Paris–Lausanne.“

„Il a voté les crédits de Frs 35.000 représentant la subvention de Frs 60.000 argent français, et de Frs 220.000 pour les divers travaux d'amélioration à apporter à l'aéroport de „La Blécherette“ y compris les Frs 77.000 pour l'installation de la téléphonie sans fil à la station météorologique universitaire du Champ-de-l'Air.“

Ces articles laissent bien entendre que le Département fédéral est intervenu en faveur de „La Blécherette“; d'autre part, on nous a affirmé à Paris que cette intervention avait eu une influence sur le choix de Lausanne comme point d'atterrissage de la ligne de Paris–Suisse romande qui devait, d'après la carte du Ministère, aboutir à Genève, ce que confirme d'ailleurs le rapport de l'Administration Lausannoise.

Nous avons peine à croire que l'Administration fédérale ait pris position dans un débat de cette nature en favorisant l'un des intéressés, à l'insu de l'autre. Vous n'ignorez pas en effet les efforts et les sommes dépensés par notre Canton depuis deux ans pour créer un aérodrome de premier ordre, et il nous eût été pénible de penser que ces sacrifices considérables dussent être anéantis par une préférence qui ne pouvait se justifier ni par l'importance de Lausanne ni par son aérodrome qui est indiscutablement inférieur à Cointrin à tous les points de vue.

Votre déclaration permettra de remettre les choses au point et nous vous en remercions encore une fois.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

Département des Travaux Publics, L'Ingénieur cantonal (Charbonnier)

P.S. – Nous recevons votre lettre du 15. Ct., relative à l'exposition de documents intéressant l'aéronautique suisse au Musée international de Bruxelles. Nous nous mettons en relation ce jour même avec l'Office Suisse du Tourisme à Zürich.

Paris, le 22 Février 1922.

Monsieur le Président de la Chambre du Commerce Française, à Genève.

Monsieur le Président,

Par votre lettre du 26 janvier 1922, vous avez attiré mon attention sur l'intérêt qu'il y aurait à choisir Genève de préférence à Lausanne comme point terminus de la ligne de Paris vers la Suisse.

Les arguments que vous avez présentés en faveur de ce choix ont été étudiés par mes services avec le plus vif désir de vous donner satisfaction.

Mais l'accord franco-suisse actuellement en vigueur ayant choisi Lausanne comme aérodrome douanier pour le territoire confédéral, ce choix ayant entraîné de ma part l'établissement d'un aérodrome douanier à Pontarlier vis-à-vis de Lausanne et, d'autre part, le Gouvernement suisse ayant manifesté son désir de voir maintenir le choix fixé dans l'accord susvisé, j'ai décidé que le point d'arrivée en Suisse de la ligne aérienne serait à Lausanne,

Toutefois, pour sauvegarder les intérêts de la Ville de Genève, j'ai prescrit à la Compagnie aérienne qui exploitera la ligne „Paris–Lausanne“ d'avoir à étudier une correspondance aérienne régulière entre Lausanne et Genève.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Sous-Secrétariat d'Etat de l'aéronautique et des Transports aériens
(signé) **Laurent Eynac.**

25 février 1922

http://www.crezan.net/paq_f60/60_37_adds.html

En 1922, un service aérien Paris–Lausanne est organisé d'après une convention passée avec les Grands Express Aériens et approuvée par le Conseil communal de Lausanne le 14 février 1922. Le Service des Grands Express Aériens fonctionnera du **25 février au 25 novembre**, période pendant laquelle vingt-six voyages seront réalisés.

Berne, le 25 février 1922.

Monsieur Charbonnier, ingénieur cantonal, Genève.

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 16 dernier et vous en remercions. Nous sommes heureux de savoir que la déclaration que nous vous avons faite a permis de remettre les choses au point en ce qui concerne les bruits d'achat de la Blécherette par les services fédéraux.

Une remarque de votre lettre, disant en substance qu'on avait affirmé à Paris qu'une intervention fédérale avait eu une influence sur le choix de la Blécherette comme point d'atterrissage de la ligne Paris–Suisse, nous amène à déclarer : que fidèles à notre principe établi, que la pratique pourra seule démontrer lequel des aérodromes de Lausanne ou Genève sera le plus utilisé dans le trafic futur, nous n'avons donné aucune instruction en faveur de Lausanne.

Le Département Politique fédéral a par contre accepté la demande de Lausanne, concernant l'introduction, à Paris, d'une délégation, par la voie diplomatique. (demande qui n'avait pas été formulée à ce moment-là par Genève). Les instructions à la Légation suisse de Paris disaient que nous devions être avertis, en cas de changements dans le choix du point terminus de la ligne Paris–Suisse, parce que nous avons donné une autorisation provisoire pour Paris–Lausanne et qu'un changement devait être approuvé par nous.

Pour terminer, nous ne pouvons que vous répéter qu'il n'a jamais été dans notre intention de favoriser l'un des aérodromes de la Suisse romande au détriment de l'autre.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre parfaite considération.

Office aérien fédéral (J)

Genève, le 28 Février 1922.

A l'Office Aérien Fédéral à Berne

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 25 crt., et vous remercie des renseignements que vous voulez bien me donner sur les bruits qui ont couru à propos de la Blécherette.

Pour votre orientation nous vous adressons ci-joint une copie de lettre que nous recevons à titre de renseignement, de la Chambre de Commerce française de Genève. Cette lettre est datée de Paris, le 22 février et émane du Sous-Secrétariat d'Etat chargé de l'aéronautique. Nous attirons votre attention sur l'alinéa 3 dont la gravité ne saurait vous échapper puisqu'il révèle l'existence d'un accord franco-suisse actuellement en vigueur et parle d'un désir manifesté par le Gouvernement suisse de voir maintenir le choix du lieu d'atterrissage fixé dans l'accord susvisé.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

Département des Travaux Publics, L'Ingénieur cantonal (Charbonnier)

Berne, le 3 mars 1922.

Monsieur Charbonnier, ingénieur cantonal, Genève.

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 28 dernier, contenant en annexe la copie d'une lettre adressée par le sous-secrétariat d'Etat de l'aéronautique de Paris, au Président de la Chambre de commerce française de Genève.

L'accord franco-suisse, dont il est fait mention dans cette dernière, est la convention provisoire réglant la circulation aérienne entre la France et la Suisse, conclue le 9 décembre 1919. Les aérodromes primitivement notifiés au Gouvernement français, en vertu de l'article 12 de ladite convention, furent les aérodromes douaniers de Dübendorf et de Lausanne (Blécherette) ; Cointrin n'existant pas, à ce moment-là.

C'est probablement à cette occasion que le service compétent français a procédé à l'établissement des aérodromes douaniers correspondants de Pontarlier et de Dijon, et, a reconnu ce tracé comme pouvant devenir celui d'une ligne aérienne.

Quant au reste, nous vous prions de vous reporter aux explications contenues dans notre lettre du 25 février.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre parfaite considération.

Office aérien fédéral (J)

Paris, le 4 mars 1922.

Monsieur Boiceau, Directeur des Travaux de la Municipalité de Lausanne.

Cher Monsieur,

Nous vous avons retourné un exemplaire de l'avenant signé par lettre spéciale, mais nous devons vous aviser que la Ville de Genève continue des démarches de plus en plus pressantes auprès du S.N.Aé. pour faire revenir le Ministre sur sa décision.

Vous savez, comme nous, que nous avons eu une réponse formelle de sa part, mais nous croyons qu'il faudrait que vous agissiez également de votre côté pour qu'une fois pour toutes, Genève cesse ses démarches qui finiront par nous jouer un mauvais tour malgré nos engagements. Nous estimons qu'il est de notre devoir de vous aviser de cette situation.

Nous vous prions, d'agréer, cher Monsieur, l'assurance de nos sentiments distingués.

Société des Grands Express Aériens:

L'administrateur délégué: (signé) F. Villiers.

Le Directeur: Bouille.

Lausanne, le 6 mars 1922.

A Monsieur le Major Isler, Chef de l'Office Aérien Fédéral, Berne.

Monsieur,

Au moment de passer nos commandes du poste de T.S.F. et du nouveau hangar de l'Aérodrome de la Blécherette, alors que nous allons mettre en chantier les travaux de terrassements de déviation de routes, nous sommes avisés que les Genevois exercent une pression considérable auprès du Ministère Français pour obtenir que la ligne Paris-Lausanne soit remplacée par une ligne Paris-Genève (Cointrin).

Au commencement de janvier, nous avons signalé au Conseil Fédéral les démarches faites par le Conseil d'Etat Genevois, directement auprès du Ministre de l'Air, Mr. Laurent Eynac. Le Conseil Fédéral, estimant que l'intérêt général, civil et militaire de la Suisse exigeait le maintien de l'Aérodrome de la Blécherette comme place d'atterrissage internationale, spécialement pour la ligne Paris-Lausanne, nous a soutenus par voie diplomatique. Introduite auprès de Mr. Laurent Eynac par Monsieur le Ministre Dunant, en exécution des ordres qu'il avait reçus du Département Politique Fédéral, nous lui avons exposé le but de notre mission : nous avons constaté qu'il était fortement influencé par le Gouvernement Genevois et après nous avoir entendus et par déférence pour les désirs exprimés par le Conseil Fédéral, il nous a déclaré que le Gouvernement Français ne s'intéresserait qu'à la ligne Paris-Lausanne.

Forts de cette déclaration et de l'appel du Conseil Fédéral, nous avons signé avec la Société des Grands Express Aériens, la convention que nous avons soumise à votre approbation et avons obtenu du Conseil Communal, les crédits nécessaires à l'aménagement de la Blécherette.

Maintenant, au moment de passer à l'exécution, nous sommes arrêtés par la réception de la lettre de la Société des Grands Express Aériens dont ci-joint la copie, ne pouvant engager des dépenses considérables sans être sûrs de leur utilité.

Nous avons adressé aujourd'hui au Conseil d'Etat du Canton de Vaud la lettre dont ci-joint également copie. Il transmettra sans doute notre requête au Conseil Fédéral.

Si je me permets de vous exposer la situation très embarrassante dans laquelle nous nous trouvons, c'est pour vous demander votre appui ainsi que vos conseils.

Le Gouvernement Français peut-il, sans l'autorisation du Gouvernement Fédéral, décider que la place d'atterrissage de la ligne Paris-Suisse, sera Cointrin ? Le Gouvernement Fédéral est-il armé pour imposer la place de la Blécherette et si tel est le cas, est-il disposé à user de ses droits ? Vous nous obligeriez en nous faisant connaître votre opinion sur ces questions d'intérêt majeur pour nous. Nous avons le sentiment qu'une intervention ferme du Conseil Fédéral est urgente, pour éviter un succès des démarches des Genevois, en opposition avec les intentions du Conseil Fédéral.

En vous remerciant pour votre obligeance, je vous présente, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Annexe: 2 copies.

Municipalité de Lausanne, Le Directeur des Travaux: (G. Boiceau)

Lausanne, le 6 mars 1922.

Au Conseil d'Etat du Canton de Vaud, Lausanne.

Monsieur le Président et Messieurs,

Le 16 février écoulé, nous vous avons demandé de bien vouloir solliciter du Conseil Fédéral des renseignements sur le résultat de la démarche diplomatique qu'il a bien voulu entreprendre pour garantir à l'Aérodrome de la Blécherette, sa situation d'Aérodrome international, cela spécialement en vue de l'exploitation de la Ligne Paris-Lausanne.

Nous apprenons par la lettre dont ci-joint copie que le Gouvernement Français est vivement sollicité de revenir sur la décision que Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat Lurent Eynac a prise à l'issue de la conférence que nous avons eu avec lui sous les auspices de Monsieur le Ministre Dunant. Nous croyons devoir vous communiquer ces renseignements en vous demandant de bien vouloir en aviser le Conseil Fédéral comptant qu'il voudra bien prendre toutes mesures pour que les efforts qu'a faits la Ville de Lausanne, d'accord avec les Autorités Fédérales, n'aient pas été faits en vain.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Pour la Municipalité:

Le Syndic

Le Secrétaire:

(Signé) A. Freymond.

A. Hämmerli.

Berne, le 8 mars 1922.

A la Direction des Travaux de la Municipalité de Lausanne.

Monsieur le Directeur,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 6 mars, ainsi que de ses annexes.

Nous tenons à préciser pour éviter tout malentendu, que nous ne voyons pas de raisons fondamentales, devant intervenir en faveur d'un des deux aérodromes de Lausanne ou de Genève, pour la fixation du point terminus de la ligne entre Paris et la Suisse. Nous maintenons notre point de vue, déjà défini à maintes occasions, que la pratique pourra seule démontrer à l'avenir, lequel des aérodromes de Lausanne ou de Genève sera le plus apte à participer au trafic aérien international ou si tous les deux entreront d'une façon égale en considération.

Il nous semble donc que la solution du différend qui est la mieux indiquée, serait de laisser à la Compagnie des Grands Express devant supporter les risques financiers de l'entreprise, la liberté de choisir l'aérodrome, que la pratique acquise déjà par elle, dans l'exploitation de grandes lignes aériennes, peut lui indiquer comme lui convenant le mieux, pour cet essai d'une ligne Paris-Suisse.

Cependant, notre Office, à la suite de l'entrevue que nous avons eue en son temps à Lausanne avec M. le Colonel Sacconey, ayant donné une autorisation provisoire pour la ligne Paris-Lausanne (une demande de Genève n'existant pas à ce moment-là) et, ayant approuvé d'autre part la convention passée entre la municipalité de Lausanne et les Grands Express, doit déclarer qu'un changement dans le choix de la halte terminus en Suisse, ne peut avoir lieu sans son assentiment.

Enfin le Département Politique Fédéral, qui est déjà au courant de cette controverse entre Lausanne et Genève, a reçu par nos soins et pour son orientation, communication de votre requête.

Veillez, Monsieur le Directeur, croire aux assurances de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Dübendorf, le 9 mars 1922.

Office aérien fédéral, Département fédéral des Chemins de fer, Berne.

Monsieur le Directeur,

Par votre lettre du 18 février vous avez bien voulu me demander mon avis quant aux mesures à prendre pour assurer la sécurité maximum à l'exploitation de la ligne aérienne projetée Lausanne-Milan.

Une question se pose avant toutes autres. Quel sera le tracé de la ligne prévue ?

Consultant la carte je constate que les tracés réalisables sont au nombre de quatre dont les longueurs varient entre 250 et 290 km. Ce seraient :

- Tracé I. Lausanne-Simplon-Milan ;
- Tracé II. Lausanne-St. Bernhard-Aosta-Milan ;
- Tracé III. Lausanne-Thoune-Grimsel-Bellinzona-Milan ;
- Tracé IV. Lausanne-Evian-Col du Bonhomme-Col de la Seigne-Aosta-Milan.

Ces tracés comporteraient les tronçons suivants (chaque localité terminant le tronçon étant sinon aménagée en escale en cas de nécessité ou possédant tout au moins une place d'atterrissage repérée et accessible en tous temps) :

Tracé I. Lausanne-Vevey 20 km./ Vevey-Bex 28 km./ Bex-Sion 28 km./ Sion-Montana 20 km./ Montana-Brigue 30 km. Brigue-Domo-Dossola 30 km./ Domo-Gallarate (Malpenza) 60 km./ Malpenza-Milan (s. Giovanni) 34 km./ Total 250 km.

Tracé II. Lausanne-Vevey 20 km./ Vevey-Bex 28 km./ Bex-Martigny 18 km./ Martigny-St. Bernhard-Aosta 45 km./ Aosta-Ivrea 50 km./ Ivrea-Novarra 60 km./ Novarra-Milan 45 km./ Total 266 km.

Tracé III. Lausanne-Bulle 35 km./ Bulle-Thoune 45 km./ Thoune-Interlaken 18 km./ Interlaken-Meiringen 26 km./ Meiringen-Grimsel-Airolo 36 km./ Airolo-Bellinzona 50 km./ Bellinzona-Milan 80 km./ Total 290 km.

Tracé IV. Lausanne-Evian 15 km./ Evian-Cluses 38 km./ Cluses-St. Gervais 20 km./ St. Gervais-Col du Bonhomme-Aosta 60 km./ Aosta-Ivrea 50 km./ Ivrea-Novarra 60 km./ Novarra-Milan 45 km./ Total 288 km.

De la comparaison de ces tracés, soit au point de vue longueur totale, soit au point de vue de la sécurité du parcours, soit encore à celui de la régularité des tronçons, le tracé I s'avère comme étant le plus favorable.

Je m'en tiendrai à ce tracé, tout en spécifiant l'intérêt qu'il y a d'étudier également les tracés II & III dans l'éventualité de circonstances atmosphériques prohibitives dans le haut Valais (brouillard entre 1500 et 3000) alors que la route du Grimsel ou celle du St. Bernhard seraient libres, ce qui est assez fréquemment le cas.

Terrains Pour le tracé I les terrains d'atterrissage suivants entrent en ligne de compte :

Vevey: Terrain à chercher encore. Je crois – mais je mets cette croyance au bénéfice d'une expertise qui est encore à faire – que le terrain situé à 300 m à l'ouest de la gare de St. Légier se prêterait aux exigences d'un terrain de secours.

Bex: A reconnaître et à repérer.

Sion: A reconnaître et à repérer.

Montana: Peut être considérée comme station d'arrêt en cas de circonstances atmosphériques défavorables.

Brigue: A reconnaître et à repérer. Le terrain de Ried est susceptible d'améliorations qui le rendraient praticable.

Domo: Terrains peu difficile à trouver. Craindre cependant les effets des inondations printanières.

Malpenza près Gallarate: Immense champ d'aviation. Fut une des stations d'aviation militaire italienne des plus importantes.

S. Giovanni-Milan : Aérodrome militaire de 1re classe pourvu de toutes les installations modernes.

Par „terrain à repérer“ j'entends que les terrains reconnus aptes à être utilisés par l'aviation doivent être marqués conventionnellement, avec le consentement de leur propriétaire, et être mis, si possible, au bénéfice d'une servitude quant aux cultures. Les terrains repérés doivent posséder un mât avec drapeau.

La distance qui sépare un terrain repéré d'un autre est un maximum si l'on considère que les vols doivent s'effectuer à l'altitude moyenne de 3000 m. (minimum 2500) au-dessus de la mer.

Voilà pour ce qui concerne les terrains d'atterrissage qui devraient donner un gros % de sécurité à la ligne.

Météorologie. La sécurité au point de vue météorologique doit résulter d'une entente avec le Bureau Central de la Météorologie de Zürich. D'autre part, puisque la Blécherette aura son installation de T.S.F., l'organisation d'un service météorologique radiotélégraphique transalpin entre S. Giovanni-La Blécherette, év. Dübendorf comme station d'angle, me semble facilement réalisable. Enfin les avions en circulation sur la route doivent pouvoir être atteints par T.S.F., ceci surtout en cas de changement atmosphériques brusques, tels qu'ils interviennent dans les contrées survolées, au printemps et en automne surtout.

Pour ce qui concerne les avions à mettre en circulation sur la ligne, leurs caractéristiques principales doivent être :
Plafond minimum: 4.000 m./ Coefficient de planement minimum: 1:7./ Vitesse d'atterrissage inférieure à 100 km. à l'heure./
Atterrissage court (200 m. au maximum)/ Départ en 100 m./ Montée à 1000 m. en 5 à 7 min. à la vitesse de 120 km/h.
Ces caractéristiques s'entendent à charge complète.

Pilotes. Les pilotes qui desserviront la ligne doivent avoir reconnu, à pied et avant l'ouverture de celle-ci, les terrains de secours et d'atterrissage en cas de nécessité. Il serait même nécessaire que chaque pilote ait atterri une fois au moins sur toutes les places repérées et cela également avant que la ligne commence à être exploitée.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

Direction de l'aérodrome fédéral (Primault, Plt. Av.)

Berne, le 11 mars 1922.

A la Division des Affaires Etrangères du Département Politique Fédéral, Berne.

Monsieur le Chef de Division,

Nous avons l'honneur de vous transmettre dans les incluses, la copie d'une lettre et de ses deux annexes, que nous avons reçue de la Direction des Travaux de la Municipalité de Lausanne. Cette instance nous fait part des démarches pressantes faites par les autorités genevoises auprès du Sous-Secrétariat français de l'aéronautique, pour obtenir du Ministre que la ligne aérienne Paris–Lausanne soit remplacée par une ligne Paris–Genève et nous demande si des dispositions pourraient être prises par le Gouvernement fédéral pour imposer le maintien de l'aérodrome de la Blécherette, comme station terminus de la ligne Paris–Suisse.

Nous avons donné notre point de vue à la Direction des Travaux de Lausanne par notre lettre du 8 mars, dont nous vous faisons parvenir aussi une copie pour votre information.

Veillez, Monsieur le Chef de Division, agréer l'assurance de notre considération très distinguée.

4 annexes.

Office aérien fédéral (e.r. Gsell)

Berne, le 13 mars 1922.

A l'Office aérien du Département Fédéral des Chemins de fer, Berne

Monsieur le Directeur,

En nous référant à votre lettre du 11 mars, dont nous vous remercions, nous avons l'honneur de vous remettre sous ce pli la copie des lettres que nous avons adressées aux Conseils d'Etat des Cantons de Genève et de Vaud en vue de leur faire connaître que nous n'avons pas l'intention d'entretenir le Gouvernement français du conflit d'intérêts locaux qui a opposé les aérodromes de Cointrin et de la Blécherette, en ce qui concerne la création d'une ligne aérienne entre Paris et la Suisse.

Agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Département Politique Fédéral, Le Chef de la Division des Affaires Etrangères (...)

Annexes: copie d'une lettre au Conseil d'Etat de Genève
et d'une lettre au Conseil d'Etat du Canton de Vaud

Berne, le 13 mars 1922.

Au Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève, Genève.

Monsieur le Président et Messieurs,

En nous référant à votre office du 17 février, nous avons l'honneur de vous remettre sous ce pli la copie de la lettre, par laquelle le Département Fédéral des Chemins de fer nous donne son avis au sujet de la création d'une ligne aérienne entre Paris et la Suisse.

Il en ressort, ainsi que vous verrez, que la Compagnie des Grands Express aériens à Paris a sollicité et obtenu, il y a plusieurs mois déjà, une autorisation provisoire d'exploiter le tronçon suisse d'une ligne Paris–Lausanne, subventionnée par le Gouvernement français.

Le Département Fédéral des Chemins de fer laisse entendre que, si une modification à cette concession lui était demandée par la Compagnie concessionnaire, il ne se refuserait pas à l'examiner, mais il estime qu'il ne lui appartient pas d'influer sur sa décision à ce sujet. Il est impossible, en effet, d'apprécier à l'avance si l'aérodrome de Cointrin ou l'aérodrome de la Blécherette se prêteront mieux l'un que l'autre aux nécessités du trafic international et il convient de laisser à la Compagnie exploitante, qui ne reçoit en Suisse aucune subvention, le soin de trancher la question en toute liberté et aux mieux de ses intérêts.

Nous ne pouvons que nous ranger à cette manière de voir, car toutes les instances fédérales que nous avons jugé opportun de consulter à ce sujet nous confirment que la Confédération n'a pas d'autre intérêt que de faciliter la mise en exploitation, le plus tôt possible, d'une ligne aérienne entre Paris et la Suisse, quel que soit son point d'aboutissement dans notre pays.

Nous avons fait connaître, en conséquence, à la Légation de Suisse à Paris qu'il n'y avait pas lieu d'entretenir le Gouvernement français d'une rivalité d'intérêts locaux qui semble de nature à retarder la mise en exploitation de la ligne aérienne projetée entre Paris et la Suisse.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Annexe: une copie de lettre.

(signature)

Berne, le 13 mars 1922.

Au Conseil d'Etat du Canton de Vaud, Lausanne.

Monsieur le Président et Messieurs,

Pour faire suite à notre office du 3 mars, nous avons l'honneur de vous faire connaître que la Légation de Suisse à Paris n'a pas encore été en mesure de nous renseigner sur les décisions prises par le Sous-Secrétariat de l'Aéronautique à la suite des démarches que les Autorités vaudoises ont faites à la fin du mois de janvier.

Le Ministre de Suisse nous a transmis, en revanche, la copie de la lettre que la Direction des Travaux de la Municipalité de Lausanne lui a adressée le 6 mars, en vue de lui faire part de la crainte que la mise en exploitation de la ligne Paris–Lausanne ne puisse être remise en question.

Vous voudrez bien trouver sous ce pli copie d'une lettre du 8 mars, par laquelle l'Office aérien fédéral a répondu à une communication semblable. Nous n'avons rien à ajouter à cette lettre qui résume fort bien notre point de vue.

Le Conseil d'Etat du Canton de Genève ayant sollicité, de son côté, l'intervention de la Légation de Suisse en faveur de l'aérodrome de Cointrin, nous avons fait connaître au Ministre de Suisse en France qu'il n'y avait pas lieu d'entretenir le Gouvernement de la République d'une rivalité d'intérêts locaux, susceptible de retarder la mise en exploitation de la ligne aérienne projetée entre Paris et la Suisse.

Nous vous serions reconnaissants, à notre tour, de rappeler à la Direction des Travaux de la Municipalité de Lausanne qu'il est préférable que les Autorités municipales et cantonales s'abstiennent de correspondre directement avec les Légations que la Confédération entretient à l'étranger.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

1 annexe.

(signature)

Paris, le 14 mars 1922.

Au Département Politique Suisse, Division des Affaires Etrangères, Berne.

Monsieur le Conseiller Fédéral,

Votre lettre du 3 mars ne m'était point encore parvenue lorsque je vous écrivais le 7 courant.

Conformément à vos instructions, j'ai fait faire une démarche verbale et officieuse par un de mes collaborateurs auprès du Sous-Secrétariat de l'Aéronautique afin de savoir si une décision a été prise par le Gouvernement français quant à une subvention de la ligne aérienne Paris–Lausanne. Mon collaborateur a appris que les subventions, renouvelable chaque année, sont régies par le système des conventions, entre le service de la navigation aérienne et les compagnies ; cette année encore, les subventions seront basées sur le système en vigueur en 1921, soit : prime kilométrique, prime au rendement commercial, prime pour achat d'appareils.

Quant à la ligne Paris–Lausanne, il semble que M. Laurent Eynac, sollicité par les Vaudois, approché par les Genevois, travaillé par le Bureau international du Travail et relancé par le Secrétariat de la Société des Nations, n'ait plus su à quel saint se vouer; toutefois désireux de contenter tout le monde, il aurait décidé de laisser subsister la dite ligne, mais avec prolongement vers Genève; cette décision, portée à la connaissance du Ministère des Affaires Etrangères serait à la veille de nous être communiquée officiellement.

En vous confirmant le dernier alinéa de mon rapport du 24 janvier, je vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'hommage de mon respect.

Légation de Suisse en France, (Sig.) Dunant.

Berne, le 18 mars 1922.

Office Aérien Fédéral, Berne.

Monsieur le Directeur,

Pour faire suite à notre office du 13 mars, nous avons l'honneur de vous communiquer sous ce pli la copie d'une dépêche par laquelle la Légation de Suisse en France nous fait part de ce qu'elle a pu apprendre au sujet de la mise en exploitation de la ligne Paris–Lausanne.

Ainsi que vous le verrez, le sous-secrétariat de l'Aéronautique demeurerait animé de la meilleure volonté, malgré les sollicitations un peu indiscretes dont il a été l'objet, et envisagerait le prolongement vers Genève de la ligne projetée.

Nous attendons la confirmation officielle annoncée par M. Dunant et, pour le moment, nous ne faisons pas part de ce qui précède aux Conseils d'Etat de Genève et de Vaud.

Agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Annexe: une copie.

Département Politique Fédéral, Le Chef de la Division des Affaires étrangères (...)

Paris, le 25 mars 1922. (Copie.)

Légation de Suisse à Paris

Monsieur le Ministre,

Le 8 janvier dernier, vous avez bien voulu entretenir mon Département de la question du point d'atterrissage en Suisse de la ligne aérienne Paris–Suisse.

Conformément au désir du Gouvernement Fédéral, Lausanne est maintenu comme point d'atterrissage de cette ligne

Il semble, toutefois, au Sous-Secrétariat d'Etat de l'Aéronautique qu'il y aurait intérêt à faire toucher également par la nouvelle ligne la ville de Genève, en raison de son importance économique. La Compagnie à qui a été confiée l'exploitation du nouveau service a été, en conséquence, invitée à examiner dans quelles conditions pourrait être réalisé l'atterrissage à Genève.

Mais il est bien entendu que cet atterrissage est subordonné à l'assentiment du Gouvernement Fédéral, et je Vous serais très obligé de me faire connaître s'il est disposé à le donner.

La nouvelle ligne devant entrer en fonction dans le courant de la présente année, je serais heureux de connaître, le plus tôt possible, la décision du Gouvernement fédéral.

Agréer, etc.

**République Française. Ministère des Affaires Etrangères.
Sous-Direction des Affaires Administratives et des Unions Internationales
(signé) Poincaré**

Lausanne, le 27 mars 1922. (Copie)

**Le Conseil d'Etat du Canton de Vaud.
au Département politique fédéral, Berne,**

Monsieur le Chef du Département,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre office du 13 mars courant, relatif à l'aérodrome de la Blécherette, et de vous remercier d'avoir bien voulu nous renseigner sur l'état des pourparlers en cours, au sujet de la ligne Paris–Lausanne.

Nous conformant au vœu exprimé, nous avons prié la Municipalité de Lausanne de s'abstenir de correspondre avec la légation de Suisse, à Paris. Nous nous permettons de vous communiquer, ci-après, la réponse que cette autorité nous a adressée à ce sujet :

„Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 14 mars 1922 et de la copie de la lettre du Département politique, du 13 mars.

Cette dernière lettre nous cause une pénible déception. Le Département politique ramène la question de l'aérodrome de la Blécherette à une „rivalité d'intérêts locaux“ ; nous nous permettons de protester en rappelant les faits.

Nous basant sur les dispositions des traités desquels il découle clairement que le gouvernement fédéral a choisi la Blécherette comme place d'atterrissage des lignes internationales, venant de Paris entre autres, encouragée par les services de l'aviation suisse civile et militaire et par l'accueil fait par les autorités au projet de la ligne Paris–Lausanne, la municipalité de Lausanne, pensant travailler non pas seulement pour les avantages douteux que la commune de Lausanne peut retirer de l'aménagement de la Blécherette, mais bien pour ceux qui intéressent l'ensemble du pays, est allée de l'avant et a répondu aux premières sollicitations sérieuses d'une compagnie étrangère pour l'exploitation d'une ligne Paris–Lausanne, sans aucune intention de se mettre en compétition avec Genève. Elle ne pensait devoir traiter qu'avec la compagnie des Grands express aériens, avec l'assentiment de l'office aérien, croyant que les projets de cette compagnie concordaient avec les désirs de l'aviation suisse, civile et militaire.

Dans cette idée et persuadée de la concordance de vues entre la commune de Lausanne et le gouvernement fédéral, elle a conclu avec la compagnie des Grands express aériens une convention qui entraîne pour la ville de Lausanne des sacrifices considérables.

Entre temps, le gouvernement genevois est entré en pourparlers directs avec le Sous-secrétaire d'Etat français de l'aéronautique. Observant les règles diplomatiques, la municipalité de Lausanne, avec l'appui du Conseil d'Etat vaudois, a demandé au Conseil fédéral non pas de préféter Genève, mais simplement d'assurer à Lausanne le maintien d'une situation acquise, qui seul pouvait lui permettre de proposer au conseil communal les dépenses considérables que comporte l'aménagement de la Blécherette.

Le Conseil fédéral a bien accueilli la demande du Conseil d'Etat vaudois et de la municipalité.

Ayant obtenu par son intermédiaire une audience du Ministre français, elle en a retiré l'assurance du maintien de la situation de la Blécherette.

Forte de cette assurance et de l'accueil du Conseil fédéral, la municipalité n'a pas hésité à demander au Conseil communal les crédits nécessaires à l'aménagement de la Blécherette. Entre temps, elle a appris que malgré l'opposition de la compagnie des Grands express aériens, le gouvernement de Genève continuait à exercer directement sur le gouvernement français une pression considérable, aux fins de déclasser la Blécherette.

La municipalité de Lausanne s'est trouvée alors dans une situation intolérable, ne pouvant dans l'incertitude prendre la responsabilité d'engager des sommes considérables. Il en est résulté un retard d'environ un mois dans l'exécution des travaux et surtout dans la commande du poste de télégraphie sans fil.

Ne recevant aucune certitude et le temps s'écoulant, le directeur des travaux s'est permis d'exposer à M. le Ministre Dunant la situation dans laquelle se trouvait la municipalité, ne pensant pas commettre une infraction aux règles diplomatiques, infraction dont il s'excuse et qui peut paraître bien minime en comparaison des démarches officielles nombreuses et répétées du gouvernement genevois, auprès du gouvernement français.

Nous conformant aux prescriptions du dernier alinéa de la lettre du Département politique, du 13 mars 1922, nous nous garderons, à l'avenir, d'aucune communication quelle qu'elle soit, avec M. le ministre de Suisse, à Paris, et avec le gouvernement français, en souhaitant que nos confédérés genevois agissent de même.

La municipalité de Lausanne est déçue de ce qu'au moment de passer à l'exécution d'une œuvre qui paraissait, lorsqu'elle l'a entreprise, être considérée comme étant d'intérêt général suisse, le gouvernement fédéral la traite comme une petite affaire de rivalité d'intérêts locaux et s'en désintéresse.“

Veillez agréer, Monsieur le Chef du Département, l'assurance de notre considération très distinguée.

Au nom du Conseil d'Etat,
Le Vice-Président: (Signé) Simon.
Le Chancelier: (Signé) G. Addor.

Genève, le 28 mars 1922. (Copie)

**Le Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève
au Département Politique Fédéral, Berne.**

Monsieur le Conseiller Fédéral,

Nous avons bien reçu votre office du 13 courant, par lequel vous voulez bien nous informer du résultat de l'enquête que vous avez faite auprès de divers Départements fédéraux au sujet de la ligne aérienne de Paris–Suisse romande.

Cette enquête vous a confirmé que la Confédération n'a pas d'autres intérêt que de faciliter la mise en exploitation, le plus tôt possible, d'une ligne aérienne entre Paris et la Suisse, quel que soit son point d'aboutissement dans notre pays. Vous avez fait connaître, en conséquence, à la Légation de Suisse à Paris, qu'il n'y avait pas lieu d'entretenir le Gouvernement français d'une rivalité d'intérêts locaux qui semble de nature à retarder la mise en exploitation de la ligne projetée entre Paris et la Suisse.

Vous nous permettez, Monsieur le Conseiller fédéral, vu la grande importance que revêt cette question pour notre pays, de vous exposer ce qui suit :

Nous n'avons pas cherché à bénéficier seuls de la ligne projetée par la France et à accaparer, au détriment de Lausanne, le trafic que cette ligne pourra faire naître.

Considérant la question au point de vue économique, il nous a semblé qu'il y aurait intérêt pour la Suisse Romande, à ce qu'on ne laissât pas complètement de côté son agglomération la plus importante et la plus industrielle. Il est de règle que le trafic doit s'établir en tout premier lieu entre les grands centres.

D'autre part, il y a intérêt au point de vue politique à ce qu'on n'isole pas le siège de la Société des Nations, du Bureau International du Travail et d'autres institutions de nature internationale. Il y aurait opportunité également, au moment où surgit la question des zones, à ce qu'on évitât tout ce qui peut indisposer nos voisins de France. Or, nous savons que des groupements et des représentants des populations françaises qui habitent Genève ou qui l'entourent, se sont émus de la solution donnée à cette affaire, solution qui ne leur procure aucune satisfaction, bien que les plus grandes dépenses soient faites par leur pays. Nous savons qu'ils font des démarches auprès de leur gouvernement pour que leurs intérêts soient mieux sauvegardés.

Persuadés que des événements de cette nature ne manqueraient pas de survenir, nous avons proposé une solution qui ne léserait personne et tiendrait un juste compte des intérêts en jeu.

Elle consiste, non pas à détourner au profit de Genève tout le trafic, mais à faire passer par Genève les avions de Paris se rendant à Lausanne ou en partant. Nos renseignements nous permettent de croire que cette solution serait acceptée par nos voisins de France, qui demandent actuellement que la ligne soit dirigée sur Genève et non sur Lausanne.

Cette solution est sans contredit la plus logique et la plus équitable ; un simple examen montre qu'en prolongeant la ligne de Lausanne jusqu'à Genève, on n'obtiendrait pas un résultat aussi favorable au point de vue économique. Son opportunité vis-à-vis de nos institutions internationales et de nos voisins de la zone ne peut non plus être méconnue. Les institutions dont il s'agit, de même que les intérêts des commerçants, des banquiers, etc., ne peuvent pas s'accommoder d'un trajet qui ne réduirait pas au minimum la perte de temps, dans l'envoi ou de la réception de leur courrier.

Nous espérons qu'à la lumière de ces renseignements, vous comprendrez que nous nous sommes placés au-dessus d'une rivalité d'intérêts locaux. En demandant que les sacrifices considérables que nous avons faits, depuis plus de trois ans, pour doter notre Canton d'un aéroport de premier ordre ne soient pas anéantis, nous avons défendu des intérêts légitimes sans chercher à porter préjudice à nos Confédérés.

Dans une lettre envoyée par M. le Sous-Secrétaire d'Etat Laurent Eynac, le 22 février dernier, à la Chambre de Commerce française de Genève, et que cette dernière nous a communiquée (vous en trouverez une copie ci-jointe) nous lisons :

„Mais l'accord franco-suisse actuellement en vigueur ayant choisi Lausanne comme aéroport douanier pour le territoire confédéral, ce choix ayant entraîné de ma part l'établissement d'un aéroport douanier à Pontarlier vis-à-vis de Lausanne et d'autre part, le Gouvernement suisse ayant manifesté son désir de voir maintenir le choix fixé dans l'accord susvisé, j'ai décidé que le point d'arrivée en Suisse de la ligne aérienne serait Lausanne.“

Cette lettre laisse entendre que l'on considère à Paris, comme ayant été faites par la Confédération, les démarches tentées par la Ville de Lausanne, et que c'est à cette erreur qu'il faut attribuer la décision du Ministère français; il est donc de la plus haute importance pour notre pays, et afin d'éviter l'interprétation fâcheuse que pourraient donner nos voisins de France à ces affirmations, qu'elles soient rectifiées dans le sens de votre office du 13 courant. Nous vous prions donc de vouloir bien faire savoir dans le plus bref délai au Gouvernement français, que Genève (Cointrin et port des Eaux-Vives) est aéroport douanier au même titre que Zurich (Dübendorf) et Lausanne (Blécherette) et que la Confédération n'a manifesté aucune préférence en faveur du point d'aboutissement dans notre pays d'une ligne aérienne entre Paris et la Suisse, son intérêt se bornant à désirer la mise en exploitation d'une telle ligne le plus tôt possible.

Nous espérons que vous voudrez bien comprendre toute l'importance que revêt cette question pour notre pays et nous excuser si nous insistons pour qu'elle soit résolue de la façon la plus équitable aux intérêts de tous.

Veillez agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom du Conseil d'Etat:

Le Chancelier:

(Signé) Théodore Bret.

Le Président:

(Signé) Jacq. Rutty.

P.S.

D'après nos renseignements et à la suite de l'intervention des représentants de la zone, la question n'a pas encore été tranchée définitivement par le Ministère français et il est temps de tenter la démarche proposée ci-dessus.

Paris, le 31 Mars 1922.

Monsieur le Major Isler, Directeur de la Navigation Aérienne Suisse, Berne (Suisse)

Monsieur le Directeur,

J'ai regretté bien vivement ne n'avoir pu vous rencontrer à nouveau lors de ma seconde visite, et je viens vous remercier des renseignements que vous avez bien voulu me communiquer, relativement à la ligne Lausanne-Milan.

Je vous serais très reconnaissant, si vous aviez d'autres renseignements sur ce sujet, et si, en particulier, vous disposiez de quelques photographies ou plans de terrains d'atterrissage sur ce parcours, de bien vouloir me les prêter.

Verriez-vous, d'autre part, un inconvénient à ce que j'entre directement en relations avec le chef d'escadrille qui vous a adressé ces rapports. J'aurais été très heureux de causer avec lui, lors de mon prochain voyage en Suisse.

Je profite de ma lettre pour vous rappeler que vous m'aviez fait, également, espérer quelques renseignements sur le vol à voile ainsi que sur le prix des appareils que vous seriez disposé à céder.

Avec mes remerciements, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma haute considération.

François Villiers, 3 Rue d'Anjou 3, Paris

Berne, le 1er avril 1922 Urgent.

A l'Office Aérien Fédéral, Berne.

Monsieur le Directeur,

Pour faire suite à notre entretien du 31 mars, nous avons l'honneur de vous remettre, sous ce pli :

- 1) copie d'une lettre par laquelle le Conseil d'Etat du Canton de Genève nous demande de faire connaître d'urgence au Gouvernement français que le Gouvernement fédéral n'a aucune préférence quant au point d'aboutissement de la ligne aérienne projetée entre Paris et la Suisse ;
- 2) copie d'une note par laquelle le Ministère français des Affaires Etrangères fait connaître que Lausanne a été maintenue comme point d'atterrissage de la ligne entre Paris et la Suisse et demande si nous serions disposés à donner notre assentiment à ce que cette ligne comporte également un atterrissage à Genève;
- 3) un projet de réponse à la note du Ministère français des Affaires Etrangères ;
- 4) un projet de réponse à l'office du Conseil d'Etat de Genève.

Nous vous serions fort obligés de consentir à nous faire connaître, aussitôt que faire se pourra, si vous approuvez les termes de ces projets ou, le cas échéant, quelles modifications il y aurait lieu de leur faire subir.

Agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération très distinguée.

Le Chef de la Division des Affaires étrangères (...)

Annexes: 2 copies et 2 projets.

(Berne, ... avril 1922).

**Projet de note à remettre par le Ministre de Suisse en France
au Ministère français des Affaires Etrangères.**

Monsieur le Président du Conseil,

Par note du 25 mars, Votre Excellence a bien voulu me faire connaître que le Sous-Secrétariat d'Etat de l'Aéronautique voit un intérêt à ce que la ligne aérienne entre Paris et la Suisse, pour laquelle Lausanne a été maintenue comme point d'atterrissage, comporte également un atterrissage à Genève.

Sur l'ordre de mon Gouvernement, j'ai l'honneur de faire connaître à Votre Excellence que l'Office aérien fédéral est animé du vif désir de faciliter dans la plus large mesure compatible avec les lois et règlements en vigueur la mise en exploitation rapide de la ligne aérienne entre Paris et la Suisse.

Les Autorités Fédérales ont tenu, à cet effet, à laisser à la Compagnie des Grands express aériens le libre choix du tracé de la ligne dont elle devra assumer l'exploitation. Elles lui ont déjà, sur sa demande, accordé, à titre provisoire, l'autorisation prévue par l'article 16 de l'arrêté fédéral du 27 janvier 1920, pour l'exploitation du parcours suisse entre Paris et Lausanne. Elles se déclarent prêtes à examiner dans le même esprit et de concert avec la Compagnie exploitante de quelle façon cette autorisation pourrait être étendue à un atterrissage à Genève et conciliée avec les exigences de l'article précité.

Veillez agréer... etc.

(signature)

(Berne, ... avril 1922).

Projet de réponse au Conseil d'Etat de Genève.

Monsieur le Président et Messieurs les Conseillers,

Nous avons eu l'honneur de recevoir votre office du 28 mars en même temps qu'un rapport du Ministre de Suisse en France nous faisant connaître que la Compagnie chargée de l'exploitation de la ligne aérienne projetée entre Paris et la Suisse a été invitée par le Sous-Secrétariat d'Etat de l'Aéronautique à examiner dans quelles conditions cette nouvelle ligne pourrait comporter un atterrissage à Genève.

D'accord avec l'Office aérien fédéral, nous avons aussitôt chargé le Ministre de Suisse en France d'adresser au Ministère des Affaires Etrangères la note dont vous voudrez bien trouver le texte sous ce pli.

Cette démarche nous paraît de nature à donner entièrement satisfaction au désir que vous exprimez de voir tout malentendu rendu impossible quant aux préférences des Autorités Fédérales à l'égard du point d'aboutissement de la ligne projetée.

Veillez agréer... etc.

(signature)

Berne, le 3 avril 1922.

Au Département Fédéral des Chemins de fer, Office aérien, Berne.

Monsieur le Président de la Confédération,

Pour faire suite à notre office du 31 mars, nous avons l'honneur de vous remettre sous ce pli la copie d'une lettre par laquelle le Conseil d'Etat du Canton de Vaud nous donne connaissance des récriminations qu'inspire à la Municipalité de Lausanne notre décision de ne pas intervenir dans la question de savoir si la ligne aérienne entre Paris et la Suisse doit trouver son point d'aboutissement à Genève ou à Lausanne.

Nous nous proposons de répondre à cette lettre par l'office dont vous voudrez bien trouver sous ce pli le projet. Nous vous serions obligés de nous faire connaître si vous en approuvez les termes.

Veillez agréer, Monsieur le Président de la Confédération, l'assurance de notre très haute considération.

Annexes: copie d'une lettre – un projet de réponse.

Département Politique Fédéral (p.o. ...)

Berne, ... avril 1922. **(Projet)**

Au Conseil d'Etat du Canton de Vaud, Lausanne.

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons eu l'honneur de recevoir votre office du 27 mars, qui a retenu toute notre attention.

Les plaintes que la Municipalité de Lausanne vous a exprimées nous paraissent se fonder sur quelques malentendus qu'il semble désirable de dissiper afin d'éclairer les motifs de la réserve que les Autorités Fédérales doivent adopter en ce qui concerne la détermination, par la Compagnie des Grands Express Aériens, de la ligne projetée entre Paris et la Suisse.

1) Il est exact qu'en exécution de l'article 12 de la Convention provisoire du 9 décembre 1919 réglant la navigation aérienne entre la Suisse et la France, l'aérodrome de la Blécherette a été désigné, par note du 8 janvier 1920, comme aérodrome douanier au sens de l'article précité. Par note du 28 septembre de la même année, l'aérodrome de Genève-St. Georges, remplacé plus tard par celui de Genève-Cointrin, a cependant été désigné aux Autorités françaises comme aérodrome douanier au même titre que les aérodromes de Dübendorf et de la Blécherette. Il est donc impossible de trouver, dans les arrangements internationaux auxquels la navigation aérienne a donné lieu, qui que ce soit qui désigne la Blécherette plus que Cointrin comme centre international de la navigation aérienne.

2) Il est exact que l'Office aérien fédéral a accordé, à titre provisoire, à la Compagnie des Grands Express Aériens l'autorisation exigée par l'article 16 de l'arrêté fédéral du 27 janvier 1920 pour pouvoir exploiter en Suisse un service aérien régulier. Cette autorisation n'entraîne toutefois la concession d'un aucun monopole et, fût-elle même définitive, le droit de l'Office aérien d'autoriser l'exploitation de services concurrents qui satisferaient aux conditions de l'arrêté sus rappelé.

3) Il est exact que nous avons été heureux de faciliter les pourparlers que les Autorités vaudoises désiraient entamer avec le Sous-Secrétariat français de l'Aéronautique au sujet des subventions à accorder à une ligne aérienne entre Paris et la Suisse ; mais, ce faisant, nous n'avons en vue que l'établissement d'une nouvelle ligne de communication à la création de laquelle le pays tout entier est intéressé. Cela seul est de l'intérêt général ; car, ainsi que vous l'a indiqué notre office du 27 mars, il ressort de l'étude approfondie des services compétents qu'il est indifférent au développement de l'aviation civile et militaire en Suisse que la ligne aérienne reliant Paris au territoire de la Confédération ait son aboutissement à Lausanne plutôt qu'à Genève.

Nous nous persuadons que vous estimerez avec nous que, dans ces conditions, les Autorités Fédérales auraient manqué à leur devoir d'impartialité si elles avaient cru pouvoir favoriser une ville suisse aux dépens d'une autre, en cherchant à influencer sur une décision dont il importe de laisser à la Compagnie concessionnaire la libre détermination.

Nous ajoutons volontiers, cependant, que la Légation de Suisse en France vient d'être officiellement avisée par le Ministère des Affaires Etrangères que la Compagnie des Grands Express Aériens a été invitée par le Gouvernement français, qui la subventionne, à examiner de quelle façon la Ville de Genève pourrait être desservie par la ligne aérienne projetée entre Paris et la Suisse, mais qu'en tout cas, l'aérodrome de la Blécherette serait maintenu comme un point d'atterrissage de cette ligne.

Cette communication nous paraît de nature à dissiper complètement les craintes conçues par la Municipalité de Lausanne au sujet de l'utilité des travaux qu'elle a entrepris.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de notre haute considération. (signature)

Berne, le 5 avril 1922. A la Société Ad Astra-Aéro, Zürich VIII, Seefeldstrasse 19.

Le tracé d'une ligne aérienne Lausanne-Milan, par la vallée du Rhône et le Simplon est actuellement à l'étude.

Nous désirerions acheter quelques vues aériennes de localités ou régions se trouvant sur le parcours précité. Auriez-vous l'obligeance de nous faire parvenir à cet effet une liste des clichés que vous possédez de cette contrée ou éventuellement un choix de copies, si vous en avez en provision.

Vous remerciant, nous vous prions d'agréer l'expression de notre parfaite considération. **Office aérien fédéral (Isler)**

Berne, le 6 avril 1922. A la Division des Affaires étrangères du Département Politique Fédéral, Berne.

Monsieur le Chef de Division,

Donnant suite à vos offices du 1er et 3 avril, au sujet de la ligne aérienne Paris-Suisse, nous avons l'honneur de vous informer qu'ensuite d'une conférence que nous avons eue avec Monsieur le Chef de notre Département, nous approuvons entièrement les termes des projets de réponses aux offices des Conseils d'Etat genevois et vaudois et à la note du Ministère français des Affaires Etrangères, que vous nous aviez soumis.

Veillez agréer, Monsieur le Chef de Division, l'assurance de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral. e.r. Gsell

Berne, le 7 avril 1922. Monsieur François Villiers, Paris, Rue d'Anjou 3.

Monsieur,

Donnant suite à votre lettre du 31 mars dernier, nous vous informons que nous avons fait le nécessaire pour obtenir des vues aériennes intéressant le parcours Lausanne-Milan. Nous vous les transmettrons sitôt qu'elles seront en notre possession.

Le Chef d'escadrille qui a établi le rapport sur le tracé qui nous intéresse, est le 1er Lieutenant Edgar Primault, officier instructeur au camp d'aviation de Dübendorf. Vous pouvez vous mettre en rapport direct avec lui, pour ménager l'entrevue que vous désirez.

Enfin, la section suisse-centrale de l'Aéro-Club Suisse, vous a transmis directement les renseignements que vous demandiez sur les vols sans moteur et les planeurs de Gstaad.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral (e. r. Gsell)

Paris, le 11 Avril 1922. Monsieur le Major Isler, Directeur de l'Office Aérien de Berne (Suisse)

Mon Commandant,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 7 courant et vous remercions des renseignements que vous voulez bien nous communiquer.

Nous serions très heureux d'avoir des vues aériennes intéressant le parcours Lausanne-Milan que nous comptons tenter prochainement.

Nous vous prions d'agréer, Mon Commandant, les assurances de nos sentiments distingués.

Compagnie des Grands Express Aériens (F. Villiers)

Berne, le 11 avril 1922. Monsieur François Villiers, Paris, 3 Rue d'Anjou.

Monsieur,

Revenant sur notre lettre du 7 dernier, nous avons l'honneur de vous informer que la Direction de l'aérodrome fédéral de Dübendorf nous communique, qu'il sera impossible au 1er Lieutenant Primault, en raison des exigences du service, de s'absenter de Dübendorf, durant une période de 3 semaines à partir du 16 avril prochain.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de notre parfaite considération.

Office aérien fédéral (Isler)

Milano, le 29 Avril 1922. Monsieur Arnold Isler, Directeur des Stations d'Aviation, Dübendorf

Cher Monsieur,

M. E. Pethoud, Directeur Propriétaire de „L'Aéro Lausanne“ a fait une proposition pour une liaison aérienne entre Lausanne et Milan.

A ce propos, il dit qu'il a déjà accompli la première partie de son programme de relier les ports anglais par Paris à Lausanne, et qu'il veut maintenant réaliser la deuxième partie de Lausanne à Milan.

Je me permets de m'adresser à Vous, cher Monsieur et Ami, pour me renseigner d'une façon toute à fait confidentielle et le plus possible exacte, sur les qualités de M. Pethoud, sur la réalité de ses communications au sujet des lignes aériennes établies des ports anglais par Paris à Lausanne, et sur les possibilités de M. Pethoud du point de vue technique, professionnel et financier, à réaliser le projet Lausanne-Milan, pour lequel il demande la collaboration des initiatives italiennes.

Agréez, cher Monsieur et Ami, mes salutations les meilleures.

signé **Arturo Mercanti**, 12, via Bellini, Milano

Berne, le 4 mai 1922.
Paris–Lausanne, service aérien.

Au Sous-Secrétariat d'Etat des postes, Paris.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer que, d'après les renseignements qui me sont parvenus, l'organisation de services aériens réguliers entre Lausanne et Paris est à la veille de se réaliser. Une convention conclue entre la Compagnie des Grands-Express-aériens à Paris et les Autorités communales de Lausanne permet d'envisager la mise en vigueur prochaine d'un service bi-hebdomadaire Lausanne–Paris–Lausanne, correspondant au service aérien Paris–Londres–Paris. La durée du parcours Lausanne–Paris étant évaluée à 2½ heures, le trajet Lausanne–Londres pourra être effectué en une demi-journée. On peut espérer en outre que ladite Compagnie développera son activité et que dans un avenir pas très éloigné des relations aussi rapides seront établies avec l'Italie.

En raison des grands avantages que présentent ces relations pour la transmission des courriers postaux, je vous serai très obligé de vouloir bien me faire savoir si votre Administration est disposée, en principe, à les utiliser pour l'échange de dépêches entre nos deux Offices.

Dans l'affirmative, je vous saurai gré d'entrer en pourparlers avec la Compagnie des Grands-Express européens, afin de connaître les conditions dans lesquelles ces transports pourraient être effectués.

Dans l'attente de vous lire, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.

Au nom de la Direction générale des postes suisses, Direction de l'exploitation postale.
2e Bureau. L'Inspecteur des courses: (Vaucher)

Milano, le 12 Mai 1922

Monsieur Arnold Isler, Chef des Stations d'Aviation à Dübendorf (Suisse)

Cher Monsieur,

Je vous serais très reconnaissant de me donner une réponse à ma lettre du 29 Avril écoulé, dont je vous joins une copie dans le cas que, par hasard, l'original de la lettre ne vous soit pas parvenu.

C'est la Ville de Milan qui me presse pour avoir mes suggestions sur M. Pethoud et sur son entreprise.

Je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

Annexe

(A. Mercanti)

Berne, le 18 mai 1922.

A la Compagnie des Grands-Express aériens, Paris, 3, rue d'Anjou.

Vues aériennes Lausanne–Milan.

Monsieur le Directeur,

Vous nous avez priés par votre lettre FV/L.B. du 11 avril dernier de vous envoyer des vues aériennes intéressant le parcours Lausanne–Milan que vous avez l'intention d'exploiter pour faire suite à celui de Paris–Lausanne. Nous avons l'honneur de vous remettre ci-incluse une série de 19 vues prises par l'Ad Astra-Aéro qui pourront sans doute répondre à vos désirs. Les photographies 1-19 jalonnent le parcours sus indiqué et offrent des vues d'ensemble ainsi que des points de repère caractéristiques. On a aussi pris dans le massif des Alpes des vues directement à gauche et à droite de la route normale ; nous n'avons pas reçu de vues de la partie italienne du parcours. Les emplacements pour atterrissage forcé en Valais ne peuvent sans doute pas encore être marqués sur ces vues, car le terrain, favorable, au reste, est coupé de haies, fossés, etc. et, en cas d'installation d'une ligne, il faudrait l'aménager par la création de servitudes, par des nivellements, des points de repère, etc.

Nous vous enverrons la facture des photographies dès que nous l'aurons reçue nous-mêmes.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre parfaite considération.

Office aérien fédéral (e. r. Gsell)

Annexes: 19 vues photographiques.

1. Ouchy depuis 300 m.;
2. Lutry, vu depuis le Sud, à 200 m.;
3. Cully, vu depuis le Nord, à 800 m.;
4. Vevey, vu depuis le Sud-Est, à 200 m.;
5. Montreux, vu depuis le Sud-Est, à 800 m.;
6. Territet-Glion, vu depuis le Sud-Est, à 600 m.;
7. Leysin avec les Tours d'Al, depuis le Sud, à 3000 m.;
8. Dents du Midi et la Vallée du Rhône, depuis le Sud, à 4000 m.;
9. Martigny, Dents de Morcle et Dents du Midi, depuis le Nord, à 5000 m.;
10. Sion avec le Wildhorn et le passage du Rawil, depuis le Sud, à 2500m.;
11. Sion et la Vallée du Rhône, à 4000 m.;
12. En amont de la Vallée du Rhône, depuis Sierre, à 4000 m.;
13. En amont de la Vallée du Rhône, depuis Viège, à 4000 m.;
14. Les Vallées de Viège et les Mischabelhörner depuis l'Est, à 4000 m.;
15. Vue depuis Brigue, sur le haut Valais (Furka), à 3900 m.;
16. Route du Simplon avec le Monte Leone depuis l'Ouest, à 5000 m.;
17. Route du Simplon avec le Monte Leone à 3600 m.;
18. Route du Simplon avec le Fletschhorn et le Weissmies, à 4600 m.;
19. Monte Leone avec le Wasenhorn depuis le Nordouest, à 4600 m.

Paris, le 23 Mai 1922.
Lausanne–Milan

Département Fédéral des Chemins de Fer,
Monsieur le Directeur de l'Office Aérien, Berne (Suisse)

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de Votre lettre du 18 courant, ainsi que les 19 vues aériennes intéressant le parcours Lausanne–Milan que vous avez bien voulu m'adresser.

Je vous en remercie sincèrement, et vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de mes sentiments distinguées.

François Villiers, 3 Rue d'Anjou, 3

Berne, le 1er juin 1922.

Monsieur Arturo Mercanti, Milano, 12 Via Bellini.

Cher Monsieur

Rentré dernièrement à mon bureau, après une absence prolongée, je m'empresse de vous accuser réception de vos deux lettres du 29 avril et 12 mai derniers, en regrettant que les circonstances ne m'aient pas permis d'y répondre plus tôt.

Il ne m'est malheureusement pas possible de vous donner les renseignements complets et détaillés que vous désirez posséder, sur la personnalité de mon collègue M. Pethoud, comme Directeur de l'Ecole Aéro de Lausanne.

L'organisation de cette Ecole est en complète transformation et, les capacités techniques et financières ne peuvent être, pour le moment du moins, exactement définies.

Quant à la ligne Paris–Lausanne dont parle M. Pethoud, il est exact qu'elle existe. Elle est exploitée par la Compagnie française des Grands Express, qui bénéficie d'une subvention de la Ville de Lausanne. M. Pethoud qui est l'agent ou plutôt le représentant de cette firme en Suisse, peut d'ailleurs être considéré comme un des principaux initiateurs de cette ligne. Il n'est pas exclu que la Ville de Lausanne ait un intérêt à ce que la ligne Paris–Lausanne soit prolongée par une ligne Lausanne–Milan et, à mon avis, la meilleure manière de donner suite à la demande Pethoud, serait qu'une démarche soit entreprise par la Ville de Milan, auprès de la Direction des Travaux de la Municipalité de Lausanne (M. Boiceau, Directeur).

Espérant, cher Monsieur, que ces renseignements que j'aurais voulu pouvoir vous donner plus complets, vous seront tout de même de quelque utilité, je vous prie de croire à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Office aérien fédéral (Isler)

Au **premier semestre 1922**, le F-ADDS n'assurera que 7 liaisons sur Paris-Lausanne. Le départ du Bourget a lieu le samedi à 10h, le départ de la Blécherette le lundi à 10h. http://www.crezan.net/pag_f60/60_37_adds.html

Juni 1922

Flugverbindungen der Schweiz mit dem Ausland

II. Lausanne–Paris

<u>Samstag:</u>	11.30	ab	Paris-Le Bourget	14.30	an	Lausanne-La Blécherette
<u>Montag:</u>	11.30	ab	Lausanne-La Blécherette	14.30	an	Paris-Le Bourget
<u>Tarif:</u>	Passagiere		Lausanne–Paris oder umgekehrt			Fr. 400.-
			Lausanne–Paris Hin & zurück			Fr. 700.-
	Gepäck	15 Kg.	pro Passagier gratis	pro mehr-Kg.		Fr. 7.-
	Leichte Warentransporte			pro Kg.		Fr. 10.-
			(Preise in französischer Währung)			

Der Flugdienst wird von der „Compagnie des Grands Express Aériens“ besorgt.

Adresse: Paris, 3 Rue d'Anjou, Tel Elysées 1076 et 5889. Telephon Flugplatz Le Bourget: Nord 8410.

Der Dienst auf dem Flugfeld Lausanne-Blécherette und eventuelle Weiterbeförderung von Passagieren auf dem Luftweg nach Genf oder anderen Städten besorgt die „Ecole Aéro“ in Lausanne, Terreaux 2, Tel. No. 3010, Telephon Flugplatz Blécherette No. 2752. Die Ecole Aéro ist Agentur für die Linie Lausanne–Paris.

Flugzeuge: „Goliath Farman“ 520 PS. Luxuskabine für 12 Passagiere.

Le samedi **8 juillet 1922**, le Goliath effectue une première liaison sur Genève. Son horaire est modifié en conséquence, le départ ayant désormais lieu à 9h00 de Paris. http://www.crezan.net/pag_f60/60_37_adds.html

Le samedi **9 août 1922**, piloté par Labouchère, il (le Goliath F-ADDS «Verdun») atterrit vers 11h00 à Chatillon-sur-Seine, du fait d'une panne moteur survenue vers Les Riceys. Le voyage s'arrête là, le vilebrequin étant gravement endommagé. Les cinq passagers, dont une jeune fille, rejoignent Dijon en automobile pour y prendre le rapide Paris–Lausanne. Un moteur de rechange étant arrivé le lendemain 10 août au matin permet à l'avion de reprendre son vol ce même jour à midi.

Le **10 septembre 1922**, le Verdun participe à la deuxième journée des fêtes de Pontarlier, présidées par Laurent-Eynac et le Maréchal Joffre. http://www.crezan.net/pag_f60/60_37_adds.html

18.10.1922

Flugverbindungen der Schweiz mit dem Ausland

II. Genf–Lausanne–Paris

<u>Samstag:</u>	09.00	ab	Paris-Le Bourget	12.00	an	Lausanne-Blécherette	ab	12.15	Genf-Cointrin	an	13.00
<u>Montag:</u>	08.00	ab	Genf-Cointrin	08.45	an	Lausanne-Blécherette	ab	09.00	Paris-Le Bourget	an	12.00
<u>Tarif:</u>	Passagiere		Lausanne–Paris oder umgekehrt								Fr. 400.-
			Lausanne–Paris Hin & zurück								Fr. 700.-
	Gepäck	15 Kg.	pro Passagier gratis			pro mehr-Kg.					Fr. 7.-
	Leichte Warentransporte					pro Kg.					Fr. 10.-
			(Preise in französischer Währung)								

Der Flugdienst wird von der „Compagnie des Grands Express Aériens“ besorgt.

Adresse: Paris, 3 Rue d'Anjou, Tel Elysées 1076 et 5889. Telephon Flugplatz Le Bourget: Nord 8410.

Der Dienst auf dem Flugfeld Lausanne-Blécherette & eventl. Weiterbeförderung von Passagieren auf dem Luftweg nach andern Städten besorgt die „Ecole Aéro“ in Lausanne, Terreaux 2. Letztere ist die Agentur für die Linie Genf–Lausanne–Paris.

Flugzeuge: „Goliath Farman“ 520 PS. Luxuskabine für 12 Passagiere.

Die Linie Lausanne–Paris wird voraussichtlich ab Frühling 1923 täglich betrieben.

La fusion des Grands Express Aériens avec les Messageries Aériennes sonnera en 1923 le glas de la priorité accordée à Lausanne devant Genève: Air Union abandonnera rapidement cette option, donnant la prééminence à Genève.

February 24th, 1923.

Monsieur E. Charbonnier, Département des Travaux Publics, Genève.

Dear Sir,

We are in receipt of and thank you for your letter of the 19th. February. The details of the Aerodrome are exceedingly interesting, but we are afraid that a service between London and Geneva – probably via Paris – is not possible at the present time without a subsidy given by either the British or the Swiss Government.

We should be only too pleased to take the matter up our Government here, with a view to seeing whether such a subsidy were possible, if there were any prospect of a subsidy being forthcoming from Switzerland.

We should be glad to learn whether you would be able to forward any proposals to us in regard to such a subsidised service.

Yours faithfully,

For and behalf of **Handley Page Transport Ltd.** (s) Handley Page, Director

Genève, le 26 Février 1923.

A l'Office Aérien Fédéral, à Berne.

Projet–ligne: Londres–Genève.

Monsieur le Directeur,

La Compagnie des Messageries Aériennes de Paris nous ayant informé que le service Aérien des lignes Paris–Lausanne–Genève et Lyon–Genève serait suspendu pendant l'année 1923 ; sachant d'autre part, que la Cie „Handley Page“ de Londres étudiait la création d'un service aérien entre Londres et Genève, j'ai cru devoir rappeler à cette Compagnie, avec laquelle nous sommes déjà en relation, les caractéristiques de notre aérodrome et les perfectionnements qui y ont été apportés jusqu'à ce jour.

La Cie „Handley Page“ vient de répondre à notre communication par la lettre dont je vous remets copie dans son texte original. Il résulte de cette correspondance que la dite Compagnie se trouverait en meilleure posture auprès du Gouvernement britannique pour obtenir de ce dernier une subvention destinée à appuyer la création de la ligne projetée, si elle était assurée de la participation financière du Gouvernement suisse à cette même ligne.

Nous savons que votre Administration dispose de certains crédits destinés à encourager les initiatives intéressantes; je me permets donc de vous signaler celle-ci en vous demandant de vouloir bien nous faire connaître l'allocation que vous seriez disposés éventuellement à assurer pour faciliter l'exploitation de cette ligne.

Dans l'attente de votre réponse que j'ose espérer favorable, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

République et Canton de Genève, Département des Travaux Publics,
L'Ingénieur Cantonal (Charbonnier)

Annexe: 1 copie de lettre

Berne, le 12 mars 1923

Monsieur Charbonnier, ingénieur cantonal, Genève.

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 26 février, par laquelle vous nous demandiez de vous faire connaître le montant des subventions que nous pourrions accorder à une ligne aérienne Londres–Genève, exploitée par la Compagnie anglaise Handley-Page.

Nous devons vous dire que ce projet nous est en lui-même très sympathique et que nous en avons informé le Chef du Département.

Cependant, il nous serait impossible avec les crédits limités que nous avons, de subventionner directement cette ligne car, il est compréhensible que l'aide financière que nous pouvons fournir aux entreprises d'aviation, doit en tout premier lieu aller aux entreprises suisses qui assurent des services réguliers. Pour cette année, le montant des subventions prévues au budget devra être employé pour subventionner la ligne Genève–Nuremberg ou Munich, qui sera exploitée par la Société Ad Astra.

Par contre, il n'est pas impossible que vous puissiez obtenir une participation financière de la part de l'Administration des Postes, si la ligne Londres–Genève projetée, devrait assurer régulièrement le transport du courrier postal.

Une demande dans ce sens devrait être faite alors directement à la Direction Générale des Postes, en lui indiquant, la fréquence du service, l'horaire, les correspondances prévues aux différentes étapes et, tous renseignements lui permettant de prendre une décision.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral (Isler)

Lausanne, le 12 Mars 1923

Office Fédéral Aérien, Berne

Messieurs,

J'ai l'honneur de vous annoncer que mes démarches à Bruxelles ont produit un excellent résultat, bien qu'un peu lent.

Ce n'est qu'aujourd'hui et après de très nombreux mois de travail, que la Société Belge SNETA, prochainement Seneba, s'est décidée à préparer une ligne Anvers–Bruxelles–Strasbourg–Lausanne, (avec arrêt possible à Bâle si les conditions le permettent).

Ces dites démarches me permettent d'espérer un bon résultat. - Il est toutefois malheureux que le manque de subvention du côté Suisse, nous oblige à avoir recours à des Sociétés étrangères pour l'exploitation du trafic Suisse.

Mais la situation est la suivante: Ou bien les Sociétés étrangères sont encouragées par les particuliers ou les intéressés Suisses, pour l'ouverture de lignes, ou bien notre pays sera complètement mis de côté ce qui nous causerait un tort incalculable, et irrémédiable car une fois les lignes établies, avec leurs aérodromes de secours, il sera impossible d'établir un autre courant... et alors nos autorités pourraient bien regretter leur indifférence.

Recevez, Messieurs, mes salutations empressées.

„AÉRO“ Lausanne, Ecole d'Aviation, (E. Pethoud)

Lausanne, le 12 Mars 1923

Office Fédéral Aérien, Berne

Messieurs,

J'ai l'honneur de vous annoncer que mes démarches du côté Italien viennent de produire un premier effet au point de vue lignes aériennes.-

Vous allez prochainement être pressenti pour l'établissement d'une ligne Lausanne-Milan, qui viendrait se joindre à la ligne récemment décidée de Milan-Rome-Brindisi, à laquelle je travaille depuis si longtemps.

J'espère que vous voudrez bien nous aider le plus possible dans cette entreprise, et en particulier étudier dès aujourd'hui la possibilité de faire une place d'atterrissage dans les environs de Brigue.-

J'ai l'honneur de vous aviser que de mon côté, j'ai réussi à intéresser la Municipalité de Montreux, et que celle installera certainement à bref délai, un aérodrome de secours dans les env. de Villeneuve, place déjà visitée et arrêtée par moi-même en son temps.

Veuillez agréer, Messieurs, mes salutations bien empressées.

„AÉRO“ Lausanne, Ecole d'Aviation, (E. Pethoud)

Berne, le 22 mars 1923.

Monsieur Ed. Pethoud, Directeur Ecole Aéro, Lausanne, Terreaux 2.

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de vos deux lettres du 12 dernier, par lesquelles vous avez bien voulu nous faire connaître le résultat des démarches que vous avez faites en Belgique et en Italie, pour l'établissement de lignes aériennes et, nous vous remercions pour ces communications qui nous intéressent.

Après étude de ces projets, nous devons vous dire que nous ne croyons guère, qu'une ligne Anvers-Bruxelles-Strasbourg-Lausanne constitue une grande artère revêtant déjà maintenant un intérêt général, justifiant de notre part, l'octroi de subventions. Nous devons au contraire concentrer nos moyens pour obtenir tout d'abord la liaison avec les grands centres européens tels que Londres, Paris, Berlin, Vienne. Toutefois, si vous croyez pouvoir établir que cette ligne aurait un intérêt pour la Suisse, comme ligne postale, il n'est pas exclu que la direction générale des Postes consente à donner un appui financier. A cet effet, vous devriez vous adresser à cette dernière, en lui donnant toutes les informations nécessaires quant à la fréquence du service, à l'horaire, aux correspondances prévues aux étapes et, à l'organisation au point de vue du matériel et du personnel, lui permettant ainsi de prendre une décision.

Concernant la ligne Lausanne-Milan, nous attendons avec intérêt les détails que vous pourrez nous donner sur son organisation ; cependant, en raison des difficultés techniques de l'exploitation que nous pouvons prévoir, nous considérerons la chose comme un essai seulement. D'autre part, nous ne manquerons pas d'étudier sans retard la création d'une place de secours dans la région de Brigue.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de notre parfaite considération.

Office aérien fédéral: (Isler)

Lausanne, le 29 mars 1923.

Office Fédéral Aérien, Berne.

Messieurs,

Je vous remercie de l'aide financier que vous laissez entrevoir au sujet des lignes que nous avons en projet.-

Anvers-Lausanne.- Je suis d'un avis diamétralement opposé au votre à ce sujet.- Je suis fermement convaincu qu'il est plus intéressant pour nous d'être relié à Amsterdam, Rotterdam et Anvers, qu'à Berlin et Moscou.-

Que voulez-vous qu'un commerçant de Moscou envoie au Maroc ou même de Berlin dans ce dernier pays. Dans tous les cas et pour le moment les gens de Russie n'intéressent que médiocrement les Lausannois, et nos commerçants, et la correspondance lettres et paquets, en est réduite à rien du tout... et ceci pendant longtemps encore (à moins que ce ne soit des tracs Bolcheviques). Ce ne sont pas ces gens qui rempliront nos hôtels de longtemps également.- De même pour les Allemands, qui ne peuvent plus, à cause du change, venir chez nous.-

Alors créer des lignes aériennes entre ces pays, c'est à mon avis chercher à prouver que l'aviation ne peut exister par elle-même. Je reviens de Berlin, et je sais qu'à part quelques gros commerçants, tout le monde cherche à diminuer ses dépenses, et surtout en voyage et telle personne qui ne voyageait autrefois qu'en première classe, se contente de la troisième classe... et quelque fois de la quatrième.- Ceux-là, ne viendront que difficilement en avion en Suisse, parcours qui nécessairement leur coûterait chaque fois une fortune... Notre CFF, leur fait déjà l'effet d'une douche, quand ils apprennent le prix d'une course transformée en Mark.- (80'000 M. *Lausanne-Zurich par exemple*).

Pour le surplus de votre honorée, je me permettrai de vous donner d'autres détails lorsque le moment sera venu.- Je voulais simplement vous faire connaître directement (et non par les journaux) l'effet de mon travail.-

Veuillez agréer, Messieurs, mes salutations empressées,

„AÉRO“ Lausanne, Ecole d'Aviation, (E. Pethoud)

London N.W.2., April 5th. 1923.

Monsieur E. Charbonnier, Département des Travaux Publics.- Genève.

Dear Sir,

We have now had an opportunity of discussing a timetable with the various people interested, and are able to reply to your letter of March 15th.

The mid-day service which leaves London at 12 o'clock and arrives in Paris about 2-30 p.m., would be the one with which the Swiss service would connect up the best, as on the English side this service connects up with the early service leaving Manchester first thing in the morning. We would propose a daily service leaving Paris about 3-30 and arriving in Geneva about 5-30 to 6 o'clock. The same machine would leave at, say, 9-30 the next morning to connect up with the machine from Paris to London. With such a service it would be possible to run through from the north of England to Switzerland in a day, compared with the two days journey at the present time.

We do not know whether the line Geneva–Nuremberg or Munich is one of which there would be a good deal of traffic, which the Ad Astra Society will exploit, but we would suggest for your consideration that representations might be made to this Company for a joint service to Paris, as a good deal more traffic is likely to result from this service than from the German one, or alternatively that a line from Geneva to Marseilles with connection from Geneva to Paris, would also be well patronised.

We shall be very pleased to have your further particulars.
And remain Yours Faithfully,

For and on behalf of **Handley Page Transport Limited**
(s) H. Handley Page, Director.

Genève, le 24 avril 1923

Département Fédéral des Postes et Chemins de Fer, Berne.

Monsieur le Conseiller fédéral,

Après échange de correspondance avec l'Office aérien fédéral et la Compagnie „Handley Page“ de Londres, nous avons demandé, par lettre du 15 mars dernier, à cette dernière si elle serait en mesure d'organiser un service aérien Londres–Paris–Genève et quel serait, selon elle, l'horaire qui conviendrait le mieux.-

Nous avons reçu le 5 avril courant, une réponse dont nous vous remettons ci-joint une copie (avec la traduction).-

Il nous semble que le service proposé serait de nature à réduire notablement la durée de transport des lettres et colis postaux à destination de Paris et surtout de l'Angleterre, puisqu'un courrier arrivant à Genève par le premier train du matin pourrait atteindre le nord de l'Angleterre le même jour. Le Département des Postes et Télégraphes n'aurait-il pas un intérêt évident à encourager la création d'un tel service.-

Nous venons vous prier de vouloir bien examiner cette question et de nous faire connaître, dès que possible, les facilités que votre administration serait éventuellement disposée à consentir en faveur de ce projet.-

En ce qui nous concerne, nous accorderions à cette Compagnie les mêmes avantages qu'aux autres, c'est-à-dire l'utilisation gratuite du terrain, des hangars, de la T.S.F. et de chambres pour les pilotes.-

Veuillez agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'assurance de notre considération distinguée.-

Au nom du **Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève**
Le Chancelier: (Théodore Baer) Le Président (Savant)

Genève, le 24 Avril 1923.

A Monsieur le Directeur de l'Office Aérien Fédéral à Berne.

Monsieur le Directeur,

Comme suite à ma lettre du 26 Février dernier et en réponse à votre dernière du 12 Mars écoulé, relatives au projet de ligne aérienne „Londres–Genève“, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour votre orientation, copie (texte et traduction) de la récente lettre que m'adresse la Cie „Handley-Page“ de Londres à ce sujet.-

Dans sa séance de ce jour, 24 ct., le Conseil d'Etat a envoyé une lettre au Département fédéral des Chemins de fer pour attirer son attention sur l'intérêt qu'il y aurait à appuyer la création d'un tel service et pour lui demander quelles facilités il serait éventuellement disposé à consentir en faveur de ce projet. Pour ce qui nous concerne, nous croyons vous avoir dit déjà que le Gouvernement cantonal accorderait à cette Compagnie les mêmes avantages qu'aux autres, savoir : l'utilisation gratuite du terrain, des hangars, de la T.S.F. et des chambres pour pilotes,

Veuillez bien nous faire connaître votre impression à ce sujet, et agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

République et Canton de Genève, Département des Travaux Publics,
L'Ingénieur Cantonal (Charbonnier)

Berne, le 17 mai 1923.

Monsieur Gaston Boiceau, Conseiller Municipal et Député, Lausanne.

Ligne aérienne Paris–Lausanne.

Monsieur le Conseiller,

Reprenant la question dont vous avez bien voulu m'entretenir lors de notre récente conversation à mon bureau, j'ai l'honneur de vous confirmer qu'en principe l'Administration des postes attache de l'importance à la réalisation de transports par avion au moyen de lignes aériennes intéressant la Suisse et qu'elle s'est déjà imposé certains sacrifices en vue de la mise en exploitation de la ligne Genève–Munich, inaugurée ces jours derniers.

En ce qui concerne la ligne aérienne en voie d'organisation sous les auspices des Autorités lausannoises dans le but de relier Paris et Lausanne par un service d'avion, mon Administration devrait naturellement, au préalable, être documentée notamment sur les temps de parcours et sur les heures de départ et d'arrivée. A l'aide de ces indications sur l'itinéraire, lesquelles font encore défaut à l'heure qu'il est, les organes de mon service seront en mesure d'apprécier la valeur de ces relations au point de vue postal proprement dit et d'évaluer dans quelles proportions la poste pourrait participer à la réalisation du projet, au moyen d'un subside plus ou moins équivalent aux avantages à obtenir pour ces transports.

D'après les renseignements que vous avez bien voulu me donner et qui viennent de m'être confirmés par Mr le Directeur des postes en votre ville, la Compagnie aérienne française, avec laquelle vous êtes en négociations, compte sur une subvention totale de frs 100.000 français. Pour ce prix elle s'engagerait à effectuer pendant les mois d'été trois courses par semaine dans chaque sens, respectivement,

de Paris, le mardi, jeudi et samedi de Lausanne, le lundi, mercredi et vendredi.

En pratique, des services de transports postaux quotidiens sont préférables à des relations trihebdomadaires, parce que le public ne s'accommode que difficilement à un système d'expédition dépourvu de continuité, aussi l'utilité postale de la ligne Paris–Lausanne apparaît-elle à première vue assez problématique. Mais malgré cette perspective chanceuse, mon Administration serait disposée à prêter la main, pour qu'une première expérience soit tentée cette année, à titre d'essai avec le concours de tous les intéressés.

La ligne Genève–Munich est subventionnée à raison de 75 centimes par kilomètre à vol d’oiseau limité au trajet suisse. A ce même taux, et étant donnée la distance très courte de Lausanne à la frontière française, nous arriverions à 80 kilomètres à peine, aller et retour, soit 30 francs par jour, ou 60 francs par voyage Paris–Lausanne–Paris. Comme 36 voyages seulement sont prévus pour tout l’été, la ligne Lausanne–Paris, traitée sur le même pied que la ligne Genève–Zürich–Munich, serait au bénéfice d’un subside postal de frs. 60.- x 36 = frs 2160.- pour la saison.

Maintenant, il resterait à savoir quelle serait la participation du Gouvernement français ou de l’Administration des postes françaises, en ce qui trait à la ligne aérienne qui nous occupe. Sur la ligne Genève–Munich, le subside postal suisse est réglé conformément aux prestations financières allemandes, lesquelles sont un peu plus élevées que les nôtres, calculées par kilomètre.

En tout état de cause, mon Administration se déclare en principe disposée à participer dans une juste proportion à la réalisation de votre projet, à condition naturellement que toutes les garanties soient fournies tant au point de vue des autres subsides qu’en ce qui concerne la marche assurée des services.

Mais à défaut des éléments nécessaires pour pouvoir évaluer l’utilité postale de la ligne, le montant de la subvention postale ne peut pas être déterminé même approximativement, sans de renseignements plus détaillés.

Je vous serai donc très obligé de bien vouloir me tenir au courant des progrès de vos démarches; à votre gré, par l’intermédiaire de la Direction des postes à Lausanne, ou directement.

Veuillez agréer, Monsieur le Conseiller, l’assurance de ma considération très distinguée.

Direction générale des postes suisses. Le Directeur général: (sig. Furrer.)

Berne, le 22 juin 1923.

Monsieur Charbonnier, ingénieur cantonal, Genève.

Monsieur,

Confirmant notre conversation téléphonique du 21 dernier, nous regrettons que Monsieur Handley Page ait cru devoir renoncer à la ligne Londres–Paris–Genève.

Cependant si un nouveau projet devrait surgir, nous serions prêts à l’examiner. Toutefois, nous croyons devoir faire ressortir encore l’importance qu’il y aurait, pour l’organisation du futur trafic aérien entre la Suisse romande et Londres, Paris, Aix-les-Bains, ainsi que sur le Léman, à ce qu’une politique commune soit adoptée par les villes de Genève et de Lausanne.

Veuillez agréer, Monsieur l’ingénieur cantonal, l’expression de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral (Isler)

Berne, le 22 juin 1923.

A la Direction des Travaux Publics de la Ville de Lausanne.

Monsieur le Directeur,

Vous confirmant notre conversation téléphonique du 21 dernier, au cours de laquelle nous avons appris que vous avez dû abandonner, pour le moment, l’espoir de pouvoir organiser un service aérien entre Paris et Lausanne, nous nous permettons d’attirer votre attention sur le grand avantage qui pourrait ressortir d’une politique commune des villes de Lausanne et de Genève, en ce qui concerne le trafic aérien entre la Suisse Romande et Londres, Paris, Lyon, Aix-les-Bains, ainsi que sur le Léman.

La différence de vues de ces deux grands centres de la Suisse occidentale a beaucoup paralysé jusqu’ici, les démarches que l’Office aérien a déjà faites pour aider au développement de lignes aériennes à destination de cette partie du pays.

Nous croyons que dès maintenant, Lausanne et Genève devraient entamer des pourparlers aux fins d’obtenir une unité de doctrine en ce qui concerne la création d’un réseau aérien depuis leurs aérodromes, de sorte qu’en automne, où nous commencerons des préparatifs pour l’été 1924, nous puissions nous baser sur le point de vue commun des autorités intéressées.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l’expression de notre considération très distingués.

Office aérien fédéral (J)

Lausanne, le 12 juillet 1923

A Monsieur le Chef de l’Office Aérien fédéral, Berne.

Monsieur

M. le Municipal Boiceau a bien voulu me transmettre votre lettre du 22 juin. Nous vous remercions des conseils que vous voulez bien nous y donner et vous assurons que nous sommes tout disposés à examiner la possibilité d’entrer en relations avec l’organisation de Genève, et de travailler d’entente avec elle au développement de l’aviation en Suisse.

Veuillez agréer, Monsieur, l’expression de mes sentiments très distingués.

Aéro-Lausanne S.A., Le Président du Conseil d’Administration
(Dr. Henry Vallotton-Warnéry, av.)

Berne, le 17 Septembre 1923.

Monsieur Boiceau, municipal, Lausanne
Monsieur Charbonnier, Ingénieur Cantonal, Genève

Monsieur,

Nous avons l’honneur de vous informer que notre office va commencer prochainement les pourparlers pour l’organisation des lignes aériennes pour 1924.

Nous pensons qu’une conférence pourrait être convoquée vers mi-octobre à Genève ou à Lausanne pour traiter spécialement du réseau aérien intéressant la Suisse romande.

Un nombre considérable de projets concernent les villes de Bâle, Zürich et St. Gall étant déjà présenté par les intéressés de ces villes, nous comptons avoir un premier échange de vue avec les délégués de la Suisse orientale dès la semaine prochaine.

Il est à prévoir que la ligne Ad Astra reliant l’Ouest et l’Est de notre pays sera maintenue avec halte facultative à Lausanne, si possible.

Agréez, Monsieur, l’assurance de notre très haute considération.

Office Aérien Fédéral (Isler)

**Genève, le 19 Septembre 1923. A Monsieur le Directeur de l'Office Aérien Fédéral, Berne.
Conférence réseau aérien de la Suisse Romande**

Monsieur le Directeur,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 17 Septembre ct. par laquelle vous voulez bien nous annoncer qu'une conférence aura lieu vers mi-Octobre à Genève ou à Lausanne pour traiter spécialement du réseau aérien intéressant la Suisse Romande.

Nous prenons bonne note de cette communication et vous informons que nous nous rendrons à cette conférence.
Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération distinguée.

**République et Canton de Genève, Département des Travaux Publics,
L'Ingénieur Cantonal (Charbonnier)**

Berne, le 15 octobre 1923 Monsieur Charbonnier, ingénieur cantonal, Genève.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer que je me rendrai à Genève, pour discuter de la question du trafic aérien en Suisse romande, avec vous et les intéressés que vous voudrez bien convoquer, vendredi le 19 prochain. J'arriverai par le train de 17h50 et serai à votre disposition le soir même et le lendemain matin jusqu'à 11h30.

Je vous prie de bien vouloir me faire connaître l'heure et le lieu où j'aurai le plaisir de vous rencontrer.
Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de ma considération très distinguée.

Office aérien fédéral (Isler)

**Genève, le 17 Octobre 1923 A Monsieur le Directeur de l'Office Aérien Fédéral, Berne
Aérodrome Cointrin, Trafic aérien**

Monsieur le Directeur,

Je suis en possession de votre lettre du 15 ct. par laquelle vous voulez bien m'annoncer votre visite à Genève pour le 19 ct. Je m'empresse de vous informer que je vous attendrai vendredi prochain 19 à l'arrivée du train de 17,50 h. Nous pourrions de suite arrêter le programme pour la matinée du samedi 20 ct.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, avec mes remerciements, l'expression de mes sentiments distingués.

**République et Canton de Genève, Département des Travaux Publics,
L'Ingénieur Cantonal (Charbonnier)**

**Berne, le 31 octobre 1923 Monsieur Gaston Boiceau, Conseiller Municipal et Député, Lausanne
Ligne aérienne Paris–Lausanne.**

Monsieur le Conseiller,

En me référant à notre entretien du vendredi 12 courant, à Berne, j'ai l'honneur de vous soumettre, pour examen, deux exemplaires d'un projet de convention à passer entre la Municipalité de Lausanne et l'Administration des postes suisses au sujet de la mise en exploitation d'une ligne postale aérienne Paris–Lausanne–Paris, à organiser sous les auspices des autorités lausannoises. Je tiens toutefois à faire observer d'ores et déjà que l'approbation du Département fédéral des Postes et des Chemins de fer demeure expressément réservée.

S'agissant en outre de relations internationales qui intéressent les autorités françaises, j'ai jugé opportun, pour la bonne règle, donner connaissance de vos intentions à l'Administration des postes françaises, avec prière d'accorder son assentiment et son appui à la réalisation du projet d'un service par avion Lausanne–Paris–Lausanne.

Dans l'attente de connaître les observations que pourra vous suggérer le projet de convention, susceptible d'être complété par l'adjonction de l'horaire et de la durée de l'exploitation, je vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur général des Postes (sig. Furrer)

An das eidg. Luftamt, Bern. zur gefl Kenntnis.

**31 octobre 1923 Projet. Convention entre l'Administration des postes suisses et la Municipalité de Lausanne
concernant la subvention d'un service aérien Paris–Lausanne–Paris.**

1. L'Administration des Postes Suisses prend l'engagement de payer une subvention de Fr. 9000.-, au maximum, à la Municipalité de Lausanne, comme contribution aux frais d'un service aérien qui sera exécuté en été 1924 par la Compagnie aérienne française, à Suresnes, sur la base d'un arrangement entre cette Compagnie et ladite Autorité.

2. En revanche, la Municipalité de Lausanne, soit, en son nom, la Compagnie aérienne prénommée, s'engage, aux conditions ci-après, à transporter aussi régulièrement que possible, les envois postaux à destination de Paris et au-delà qui lui sont remis par les postes suisses, ainsi que ceux à destination de la Suisse qui lui seraient confiés par les postes françaises.

3. Pendant la période d'été, il est prévu 30 vols dans chaque direction, donc, en tout, 60 vols. L'horaire est fixé comme suit :

de Paris	à Lausanne	chaque
de Lausanne	à Paris	chaque

Le service commencera le

4. Sont admis au transport par la poste aérienne : Les envois ordinaires et recommandés de la poste aux lettres (à l'exception des lettres et boîtes avec valeur déclarée, des remboursements et des recouvrements).

5. En règle générale, les envois postaux sont expédiés dans des sacs fermés au moyen d'un plomb et pourvus d'étiquettes solides. Lorsque les envois ne consistent qu'en un petit nombre d'objets ordinaires de la poste aux lettres, ils peuvent être insérés dans des enveloppes à fermer avec des cachets en papier gommé.

Le poids maximum du chargement postal ne pourra dépasser 30 kg.

6. La Municipalité de Lausanne se charge de transmettre les envois postaux, sans retard, à la place d'aviation, depuis le bureau de poste qui lui sera désigné, à Lausanne, et inversement. Cette prestation est à ses frais.

A Paris, l'échange des envois postaux avec les postes françaises, au bureau de la Recette principale, est l'affaire de la Compagnie aérienne.

7. La remise des envois postaux à la Compagnie des transports aériens, par l'Administration des postes, et inversement, à lieu sur la base de feuilles de chargement établies en doubles exemplaires. L'un des exemplaires reste au service aérien, l'autre est rendu à l'administration des postes pourvu de la signature de l'agent réceptionnaire du service aérien ou vice-versa. Dans le livre de bord il doit être inséré, à l'intention des pilotes, une liste de toutes les dépêches postales à transporter, disposées dans l'ordre des stations d'entrée et de sortie.

8. Le personnel du service d'aviation n'est autorisé à recevoir, pour le transport par avion, que les envois postaux qui lui sont remis, conformément aux instructions, par l'Administration des postes.

Sans l'intermédiaire de la poste, le transport d'envois fermés de toute nature qui ne dépassent pas le poids de 5 kg, (envois soumis à la régale des postes en Suisse) est interdit au personnel du service d'aviation et puni d'amendes en conformité des dispositions des art. 4, 5, 6 et 117 de la Loi fédérale sur les postes suisses.

9. Exceptionnellement, des envois de la poste aux lettres, régulièrement affranchis, peuvent encore être livrés par le public à découvert, immédiatement avant le départ de l'avion. Dans ce cas, l'oblitération des timbres a lieu, par le service d'aviation, au moyen d'un timbre fourni par l'administration des postes.

10. Le personnel du service d'aviation a l'obligation de sauvegarder strictement le secret postal. Le secret postal implique l'interdiction absolue d'ouvrir aucun des objets fermés confiés à la poste, de chercher en quelque manière que ce soit, à en découvrir le contenu, de faire une communication quelconque à des tiers sur les relations postales de personnes ou de donner, à qui que ce soit, l'occasion de commettre pareilles actions. Les violations du secret postal sont soumises aux peines prévues par les lois.

11. Les envois postaux sont à placer dans l'avion de telle manière qu'ils soient inaccessibles aux voyageurs, à l'abri des intempéries et préservés de toute perte ou avarie.

12. En cas de perte ou de vol d'objets recommandés, la Municipalité de Lausanne encourra la même responsabilité envers l'Administration des postes que cette Administration elle-même vis-à-vis du public. La responsabilité cesse pour les pertes dues à des causes de force majeure.

13. Lors d'accidents, d'atterrissages d'urgence ou d'interruption dans l'exploitation, la Compagnie d'aviation se charge de pourvoir, aussi rapidement que possible, au transport ultérieur des envois postaux, soit par la voie des airs, soit en déposant les dépêches à l'office postal le plus proche. Elle doit aviser l'Administration des postes de chaque accident ou retard d'une certaine importance.

14. Les surtaxes aériennes sont au profit de la caisse postale

15. En cas d'inobservation des dispositions relatives à la régale des postes et au secret postal, l'Administration des postes a le droit d'exiger que le fautif soit destitué.

16. La subvention pouvant atteindre la somme de Fr. 9000.- au maximum, indiquée à l'art. 1 ci-avant, sera payée à la commune de Lausanne moyennant Fr. 150.- par vol entièrement effectué.

Lorsqu'un vol n'a pas pu être effectué pour une cause quelconque (intempérie ou toute autre circonstance), l'indemnité pour ce vol sera complètement supprimée.

Si un vol n'a pas été exécuté le même jour jusqu'à la place d'atterrissage prévue par l'horaire, ce vol est considéré comme nul.

Le paiement de l'indemnité à la Municipalité de Lausanne a lieu, chaque mois, sur la base d'un compte indiquant d'une manière détaillée, avec pièces à l'appui, les vols effectués le mois précédent.

17. Cette convention entrera en vigueur le 1924 et déploiera ses effets jusqu'au 1924.

Berne et Lausanne, le

La Municipalité de Lausanne:

Approuvé.

Au nom du Département des postes:

La Direction générale des postes:

Le Département des postes:

Berne, le 31 octobre 1923.

Ligne aérienne Paris–Lausanne.

Au Sous-Secrétariat d'Etat des postes et des télégraphes, Paris.

Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que l'organisation d'une ligne aérienne est à l'étude sous les auspices des Autorités lausannoises, dans le but de relier Paris et Lausanne par un service d'avion. Il est prévu, à titre d'essai, 3 voyages par semaine dans chaque direction pendant l'été 1924, soit au total 60 courses.

A cet effet et sous réserve de votre approbation ainsi que de l'assentiment des autorités françaises intéressées un arrangement serait convenu entre la Compagnie aérienne française à Suresnes d'une part et la Municipalité de Lausanne d'autre part pour assurer l'exploitation de cette nouvelle ligne aérienne.

De son côté, mon Administration pense régler les transports postaux au moyen d'une convention à conclure avec ladite Municipalité, mais comme il s'agit de relations réciproques entre nos deux Administrations, je prends la liberté de vous communiquer deux exemplaires du projet de cette convention avec prière d'en examiner le contenu et d'y ajouter les objections ou modifications qu'il pourrait vous suggérer.

Votre approbation de principe réservée en ce qui concerne la création dudit service par avion, je vous prierais de bien vouloir accorder votre appui à sa réalisation et me faire savoir si, à votre avis, le contrat devrait être passé au nom de nos deux Administrations avec les dispositions afférant au service français, ou si votre Office préfère régler ses propres relations par une convention du même genre à passer avec l'entreprise de transport par avion susnommée.

Dans l'intention de rendre possible la réalisation de ce projet, l'Administration des postes suisses a assuré à la Municipalité de Lausanne une subvention de Fr. suisses 9000.- au maximum, soit Fr. 150.- pour chaque vol effectué de Paris à Lausanne et de Lausanne à Paris. Cette subvention est accordée à la condition que la société aérienne se charge à ses frais du transport d'envois postaux de Lausanne pour Paris et, le cas échéant, pour Londres et vice-versa.

Dans la supposition que votre Office aurait également intérêt à utiliser ce service pour l'expédition de dépêches-avion de Paris à destination de Lausanne, je me permets de vous demander si votre Office serait éventuellement disposé à prendre à sa charge la moitié de la subvention accordée, soit Fr. suisses 4500.- au maximum.

Dans l'attente de vous lire, je vous prie d'agréer, Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat, l'assurance de ma haute considération.

An das eidg. Luftamt, Bern, Zur gefl. Kenntnis.

Le Directeur Général des Postes (sig. Furrer.)

Genève, le 20 Novembre 1923.

A Monsieur le Major Isler, Directeur de l'Office Aérien Fédéral à Berne.

Aérodrome Cointrin, Lignes aériennes.

Monsieur le Directeur,

Notre Département, donnant suite aux arguments que vous avez bien voulu lui exposer lors de votre dernier voyage à Genève, est disposé à convoquer une conférence de divers intéressés pour examiner le programme général établi pour les lignes aériennes en 1924 et étudier comment pourraient être réalisées nos liaisons avec Paris et Lyon. Il vous serait obligé de vouloir bien assister à cette réunion dans laquelle vous exposeriez vos prévisions et à laquelle nous convoquerions les représentants des Postes, des Douanes, de la Chambre de Commerce, de l'Association des Intérêts de Genève, du Département du Commerce, des Clubs d'aviation, des Hôteliers, des Maisons d'expéditions, etc.

Cette conférence pourrait avoir lieu la semaine prochaine au jour et à l'heure que vous voudriez bien nous fixer.

Nous espérons que vous répondrez favorablement à notre demande et en vous remerciant d'avance, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

**République et Canton de Genève, Département des Travaux Publics,
L'Ingénieur Cantonal (Charbonnier)**

Berne, le 22 novembre 1923.

Monsieur Charbonnier, ingénieur cantonal, Genève.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 20 novembre, par laquelle vous voulez bien m'inviter à assister à une conférence que votre Département a décidé de convoquer pour examiner de quelle façon les liaisons aériennes entre Genève, Paris et Lyon pourraient être réalisées en 1924.

C'est avec plaisir que je me mets à votre disposition le vendredi 30 novembre prochain, pour exposer, comme vous me l'offrez, mon point de vue aux délégués des différentes associations qui seront convoqués à cette conférence.

Je viendrai à Genève le jeudi 29 par le train arrivant en gare de Cornavin à 17.50.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de ma considération très distinguée.

Office aérien fédéral (Isler)

Genève, le 28 Novembre 1923
Conférence Aviation.

A Monsieur le Major Isler, Directeur de l'Office Aérien Fédéral à Berne.

Monsieur le Directeur,

Comme suite à notre lettre du 24 ct., et en réponse à votre dernière du 22 à laquelle je m'excuse de n'avoir pas répondu de suite, j'ai l'honneur de vous confirmer que la conférence projetée est toujours fixée au vendredi 30 ct., à 10 h. au Département.-

Je me ferai un plaisir de vous attendre à la gare à l'arrivée du train de 17,50 demain jeudi 29 ct.-

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, avec mes vifs remerciements, l'expression de mes sentiments distingués.

**République et Canton de Genève, Département des Travaux Publics,
L'Ingénieur Cantonal (Charbonnier)**

Lausanne, le 28 Novembre 1923

Office Fédéral Aérien, Berne.

Monsieur le Directeur

Comme suite à notre téléphone, j'espérais recevoir par prochain courrier l'arrêté du Conseil Fédéral concernant la navigation aérienne en Suisse, ainsi qu'une petite lettre donnant des indications sur les facilités que vous avez bien voulu accorder en son temps à la compagnie des Grands Express Aériens.

La raison qui me fait vous demander cette lettre est que je ne suis pas encore arrivé à me faire payer des Grands Express aériens, et que j'ai dû avoir recours aux Prud'hommes de Paris.- Et c'est cette instance qui désire connaître ma situation officielle vis-à-vis de l'Office Fédéral Aérien, en ce qui concerne les Grands Express.-

Le malheur dans cette affaire est pour moi, d'avoir eu trop confiance dans cette compagnie et les dires de ses dirigeants, car étant très souvent à Paris, presque tout s'est passé verbalement, sauf lorsque vous avez mis en demeure la Cie de désigner officiellement, par une pièce, ma qualité de représentant.-

En attendant j'ai plus de 1500 francs suisses de réclame faite pour la dite Cie, et je ne puis me faire payer, ceci après 2 ans !!!

Il me suffirait, alors et maintenant que vous êtes au courant des raisons de ma démarche, (que j'espérais pouvoir vous cacher) d'une lettre, dans le sens ci-dessous indiqué.-

=“Comme suite à votre demande, nous vous confirmons notre téléphone à savoir qu’il est bien exacte que les compagnies ou entreprises de navigation aérienne, doivent avoir en Suisse un siège accrédité par l’Office Fédéral Aérien pour y venir établir des lignes entre la Suisse et les Etats voisins.-

Toutefois, dans le cas de la Cie des Grands Express Aériens, nous avons considéré l’établissement de la ligne Londres–Paris–Lausanne, comme un essai, vu qu’il ne s’agissait que d’un voyage par semaine, et voulant la faciliter, nous nous sommes contentés dans ce cas très particulier d’un agent, qui nous a été désigné en Mr Pethoud de Lausanne.

Veillez etc. etc. ...“=

Je pense que vous ne verrez aucun inconvénient à m’adresser une telle lettre, ou si vous préférez que je la fasse demander par mon avocat de Paris, Maître Laprade, Rue St. Vincent de Paul No.16, Paris. Mais notre audience étant fixée pour le 4 Décembre, je vous serais reconnaissant si vous vouliez bien être assez aimable pour me faire tenir votre réponse pour le 3 à midi au plus tard.-

Avec toutes mes excuses, et tous mes plus sincères remerciements anticipés, je vous présente Monsieur mes salutations les plus empressées.

E. Pethoud

Berne, le 1er décembre 1923

Monsieur Ed. Pethoud, Lausanne, Terreaux 2.

Monsieur,

Répondant à votre demande du 28 novembre, nous avons le regret de porter à votre connaissance que nous avons dans nos dossiers aucune pièce sur laquelle nous puissions nous baser pour vous faire la déclaration dans le sens que vous nous indiquez, déclaration qui pourrait vous être utile pour la liquidation de votre différend avec les Grands Express.

Veillez agréer, Monsieur, avec l’expression de nos regrets réitérés, celle de notre parfaite considération.

Annexe: Arrêté du C.F. du 27 janvier 1920.

Office aérien fédéral (J)

Genève, le 3 Décembre 1923.
Aérodrome Cointrin.

A Monsieur le Major Isler, Directeur de l’Office Aérien Fédéral à Berne.

Monsieur le Directeur,

Mr. Pittard qui a pris un si grand intérêt à notre Conférence de vendredi dernier, m’a informé, samedi, qu’il avait déjà engagé des pourparlers avec des personnes de Lyon pour la constitution de la Société Française d’exploitation de la ligne aérienne „Genève–Lyon“, dont il a été question.

Il doit même se rendre à Lyon un de ces prochains jours. J’ai donc pensé que, dans ces conditions, il valait mieux ne pas publier, avant son retour, le communiqué à la presse concernant notre séance. Nous pourrions le faire dès que ses démarches auront eu une suite.

Je vous remercie encore bien vivement de la peine que vous avez prise pour venir nous renseigner. Vous avez pu vous convaincre que votre aimable démarche est venue à son heure. J’espère qu’elle aura les heureuses suites, sur lesquelles nous comptons, pour Genève et la Confédération.-

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l’expression de mes sentiments distingués.-

**République et Canton de Genève, Département des Travaux Publics,
L’Ingénieur Cantonal (Charbonnier)**

Bemerkungen – Remarques :

Die Transkription der im Bundesarchiv (BAR) und dem PTT-Archiv vorgefundenen Korrespondenz erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Transcription de la correspondance trouvée dans les dossiers des Archives fédérales suisses (AFS) et des Archives PTT (sans prétention d’exhaustivité).

Der Beitrag „**Luftkampf in der Romandie**“ der Artikelserie „**100 Jahre Luftverkehr**“ ist in SkyNews.ch – Das aktuelle Magazin der Schweizer Luftfahrt, Nr. 2, Februar 2022, Seiten 18-21, erschienen.

2022.01.18. www.HistAero.ch