

En 1909, il est créée la Compagnie Générale Transaérienne, première société commerciale constituée dans le but de transporter des passagers à bord de dirigeables.

En juin 1922, approbation de la convention entre le Directeur du Service de la Navigation Aérienne et Monsieur Pierre de Fleurieu, agissant pur le compte de la **Société Franco-Roumaine de Navigation Aérienne** créée en avril 1920 pour l'exploitation, d'un service public de transports aériens pour voyageurs, messageries, marchandises et fret postal sur la ligne: Paris-Strasbourg—Prague-Varsovie. Dans les premiers temps, ce sont d'anciens appareils militaires qui sont utilisés, mettre au point des avions pour le transport de passagers (berline SPAD), équiper les aérodromes d'escale, créer des terrains de secours, etc...La première liaison a lieu le 12 novembre 1922 et relie donc Paris - Strasbourg - Prague - Varsovie - Vienne - Budapest - Belgrade - Bucarest – Constantinople/Istamboul.

La Société Franco-Roumaine de Navigation Aérienne a également été la première au monde à effectuer un vol international de nuit avec passagers le 10 septembre 1923. Le succès est fulgurant, si bien qu'en février 1924, la compagnie annonce fièrement qu'elle a parcouru 1.313.735 kilomètres, soit 32 fois le tour de la Terre ! Il s'agit ici d'une révolution dans l'Histoire des moyens de transport, à une époque où le moyen de locomotion le plus rapide est le train. En 1925, cette société prend le nom de **Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (CIDNA)**

Pierre-Georges Latécoère envisage de créer une ligne France-Espagne-Maroc-Afrique occidentale française-Amérique du Sud, projet devant se réaliser en 10 ans. Le 25 décembre 1918, vol inaugural entre Toulouse et Barcelone réalisé par René Cornement sur Salmson 2 A2, et création des **Lignes Aériennes Latécoères (L.A.L)**. Septembre 1919, la liaison aérienne postale France-Maroc devient régulière et création de la Compagnie Générale d'Entreprises Aériennes (C.G.E.A) en remplacement de L.A.L

Pierre Georges Latécoère, dont la société C.G.E.A. est en proie à des difficultés financières, se rend à Rio de Janeiro pour y rencontrer Marcel Bouilloux-Lafont, industriel français fortement implanté en Amérique du Sud. Pour développer la Ligne sur le continent sud-américain, Pierre Georges Latécoère vend la C.G.E.A à Marcel Bouilloux Lafont Le 11 Avril 1927: la C.G.E.A. devient la **Compagnie Générale Aéropostale (L'Aéropostale)**, présidée par Marcel Bouilloux-Lafont

Des Rhonalpins dans l'Aéropostale

[file:///C:/Users/MATHEVET/Downloads/Des%20Rhonalpins%20dans%20l'A%C3%A9ropostale%20CALM%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/MATHEVET/Downloads/Des%20Rhonalpins%20dans%20l'A%C3%A9ropostale%20CALM%20(1).pdf)

En janvier 1923, la compagnie aérienne **Air Union** résulte de la fusion:

de la Compagnie de Messageries Aériennes (CMA) qui exploite en 1921, les liaisons aériennes Paris-Lille, Paris-Bruxelles, Paris-Amsterdam, et en 1922 Paris-Lyon-Marseille et Lyon-Genève,

et de la Compagnie des Grand Express Aériens (CGEA) qui exploite dès 1921 Paris-Londres.

Dès la fusion, Air Union se positionne sur l'exploitation de la liaison aérienne Paris-Lyon-Marseille et Lyon-Genève.

1933-2023 90 ans d'AIR FRANCE

25 mai 1926, la Compagnie Air Union prend l'exploitation de la ligne Paris-Lyon-Marseille. La mise à disposition du public débutera le 1^{er} juin 1926. La liaison Lyon-Genève sera assurée de mai à septembre. Le port aérien de Lyon-Bron devient l'aérodrome de Bron.

La **Société Générale des Transports Aériens (SGTA)** souvent appelée **Lignes Farman** a été créée en 1924 par Henri, Maurice et Dick Farman

La compagnie **Air Orient** constituée en 1930 par la fusion d'Air-Union Lignes d'Orient (créées par Noguès) et d'Air-Asie, financée par la compagnie du Canal de Suez, exploite les lignes Marseille – Bagdad et Bangkok– Saïgon. Le 17 janvier 1931 elle inaugure la ligne au complet Marseille – Saïgon.

Georges Winckler, un lyonnais, pilote et pionnier des ligne d'Air Orient

file:///C:/Users/MATHEVET/Downloads/Winckler%20CALM.pdf

Depuis 1932, l'État, afin de garder son prestige dans l'aéronautique et d'assurer son potentiel d'avions de guerre, subventionne largement, mais inégalement, les compagnies françaises peu rentables.

Le Parlement français vote une loi de fusion des 4 compagnies principales du transport aérien français, Max Hymans étant rapporteur du budget de l'Air à la Chambre, et Pierre Cot, ministre de l'Air du premier gouvernement d'Edouard Daladier. Les quatre compagnies fusionnées (CIDNA, lignes Farman, Air Union et Air Orient) forment, le 19 mai 1933, la Société Centrale pour l'Exploitation des Lignes Aériennes (SCELA). Le 31 mai 1933, la SCELA rachète les actifs de la compagnie Aéropostale qui était absente de la fusion à l'origine car elle était en dépôt de bilan depuis 1931. C'est au cours d'une conférence de presse annonçant cette fusion que le journaliste Georges Raffalovich, doyen dans le monde de la presse aéronautique, propose de baptiser la nouvelle compagnie Air France, et la compagnie Air Orient d'offrir son logo, à savoir la Crevette.

Le 17 août, un acte notarié finalise la convention de fusion.

Le 30 août, les statuts d'Air France sont officiellement déposés au greffe du Tribunal de Commerce et sa création est sanctionnée par une assemblée générale constitutive. La nouvelle compagnie est une société d'économie mixte au capital de 120 millions de francs dans laquelle l'État détient au moins 25 % des actions et est représenté au Conseil d'administration. dans les mêmes proportions. Le 7 octobre 1933 est célébré, au Bourget le "baptême" d'Air France, en présence de Pierre Cot, ministre de l'Air.

