

MAX HYMANS

PRÉSIDENT D'AIR FRANCE ET ADMINISTRATEUR DE
LA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

Quand l'aviation et Max Hymans firent connaissance, ils étaient aussi jeunes l'un que l'autre. En 1919, celui qui est maintenant président d'Air France avait dix-neuf ans, fréquentait les pilotes de l'époque et volait déjà régulièrement comme passager à Buc. Quand il s'engage, quelques mois plus tard, c'est dans l'Armée de l'Air, et, s'il passe dans l'artillerie, c'est que, sortant de l'École Centrale et se trouvant placé devant l'alternative d'être officier d'artillerie ou simple soldat aviateur, Max Hymans choisit le grade... Il n'en garde pas moins sa passion pour l'air.

Mais il est facile d'être prophète après-coup et de déceler les signes avant-coureurs d'une vocation lorsque celle-ci a déjà atteint son plein épanouissement. En fait, dans le cas de Max Hymans, on trouve des repères tout au long de sa carrière : il s'est continuellement intéressé à l'aviation et, si ce n'est pas là le thème unique de la symphonie, c'en est bien le leitmotiv.

Lorsque Max Hymans égrène ses souvenirs, après avoir évoqué le Collège Rollin où il fit ses études jusqu'au deuxième baccalauréat, et d'où il passa à l'enseignement supérieur, il manifeste de l'agacement. On dirait qu'il s'en veut encore d'avoir suivi simultanément les cours de l'École Centrale et ceux de la Faculté de Droit. « C'était une idée stupide », regrette-t-il. C'est pourtant grâce à elle qu'il put, à vingt-huit ans, mener de front les activités de député de l'Indre et d'avocat spécialisé dans les questions de brevets, ayant déjà acquis une expérience personnelle de l'industrie.

Est-ce précisément à son premier contact — malheureux — avec la vie industrielle qu'il doit son goût de l'organisation ? Ce ne serait pas surprenant. Au sortir de l'École Centrale, Max Hymans était entré comme ingénieur dans une affaire qui se distinguait surtout par l'anarchie totale qui y régnait. Il put y méditer à son aise sur la nécessité de l'ordre dans les entreprises.

Revenant à des activités juridiques, Max Hymans entre ensuite chez M^e Marcel Plaisant, sous l'autorité duquel il prépare et plaide des affaires, en majorité techniques, collaborant avec deux autres avocats stagiaires, Raymond Valabrègue et Jean du Boscq de Beaumont, lequel devint, en 1954, ministre de la Justice. Procédés de cracking, lampes de T. S. F., lampes électriques, pare-brise d'automobiles : tout est matière à procès, et Max Hymans étudie les dossiers les plus divers.

Parallèlement, sa carrière politique se poursuit : président de la Commission des Affaires Économiques à partir de 1932, puis membre de la Commission des Finances, il est rapporteur du budget de l'Air en 1936. Il va pouvoir donner, peu de temps après, la mesure de son tempérament d'animateur. En avril 1937, en effet, l'Exposition Universelle de Paris est loin d'être prête. Nommé secrétaire d'État au Commerce, il se voit assigner comme tâche immédiate de rattraper le retard accumulé. Désormais, il est responsable de l'ouverture, en temps utile, de tous les pavillons. Aussitôt, il divise le plan de l'Exposition en « carrés », à la tête de chacun desquels il place un homme énergique et capable. L'exposition est sauvée, de justesse, d'un fiasco.

Arrive 1939. Max Hymans, après avoir été pendant sept mois secrétaire d'État aux Finances, fait de nouveau partie de la Commission des Finances. Il est nommé membre de la Sous-Commission qui, sous l'autorité de Raoul Dautry, est chargée de contrôler l'état de préparation du pays à la guerre. Lorsque celle-ci éclate, capitaine d'artillerie, il combat, notamment sur l'Ailette. Après l'armistice, il envoie plusieurs lettres à des amis à Londres pour les informer qu'il se met à la disposition des F. F. L. Seule la lettre adressée à André Labarthe atteint Londres. La réponse lui arrivera, en avril 1941, sous forme d'un jeune radio qui vient lui demander hospitalité dans sa maison de Valençay, quelques heures après avoir été parachuté.

Valençay, à 10 kilomètres de la limite inter-zones, devient, dès lors, un centre de liaison et de passage. Max Hymans, engagé comme comptable, sous son vrai nom, dans une entreprise de travaux publics, fait la navette entre l'Indre, Toulouse, Lyon — où il habite chez Georges Altman — et Paris. En mai 1942, il passe en Angleterre. Après une entrevue avec le général de Gaulle, il se voit confier la création du Comité Central d'Aide aux Prisonniers, et sa première mission est d'aller à Madagascar chercher du sucre et du cacao.

Là se révèle le futur président d'Air France. Max Hymans fait le voyage en avion et il en rapporte, non seulement les denrées demandées, mais aussi un rapport sur l'organisation des transports militaires aériens, ou plutôt sur leur manque d'organisation. Les correspondances n'étaient nulle part établies, et il était courant d'attendre quatre ou cinq jours, au Caire par exemple, avant de pouvoir monter dans un avion se dirigeant dans la direction souhaitée. Dix jours, au bas mot, étaient nécessaires pour aller à Madagascar. En fait, aucune liaison n'existait entre les trois grands réseaux, centrés respectivement sur Damas, Alger et Dakar. Le nombre d'appareils affectés à chacun des réseaux était, d'autre part, très réduit. C'est sur ces données qu'il fallut commencer à travailler. La première tâche fut d'unifier les secteurs. Nommé fin 1943 par le gouvernement d'Alger directeur des Transports Aériens, Max Hymans entreprit de fonder les trois réseaux : Alger étant dirigé par le colonel de Marmier, Damas par le colonel Poulain et Dakar par le colonel Gonin. Il s'efforça de répartir entre eux, pour une plus grande efficacité du service, les pièces de rechange et la flotte d'appareils qui comprenait, à côté de Lockheed 12 et 60 — ces derniers offerts personnellement au général de Gaulle — des Dewoitine 338, de vieux biplans Farman en toile, etc.

Cette action se poursuit jusqu'à la fin de la guerre et, dès septembre 1944,

(Suite de la page 35.)

la Direction des Transports Aériens assure régulièrement le service de Casablanca, Dakar, Brazzaville, Damas et Madagascar. Les avions partent désormais de Paris. Un quatrième réseau est créé : le Réseau Métropolitain des Transports Aériens Militaires. Coiffant les quatre secteurs, un organisme analogue à un service extérieur de la Direction de l'Aviation Civile du ministère de l'Air fonctionne alors : le Réseau des Lignes Aériennes Françaises. Il lance des longs-courriers desservis par DC-4 et Constellations : Amérique du Sud — février 1946 — Amérique du Nord — juillet 1946 — et prend le nom d'Air France. Mais, entre temps, l'aviation civile est transférée par le gouvernement du ministère de l'Air à celui des Travaux Publics et des Transports. Max Hymans devient le premier secrétaire général à l'Aviation Civile.

« Sans locaux, sans collaborateurs, j'avais à créer le secrétariat général de toutes pièces », raconte-t-il avec

bonne humeur. Il y parvient en quelques mois, groupant autour de lui des fonctionnaires détachés de divers ministères. Il s'attelle ensuite à la besogne essentielle : installer des aéroports, assurer la couverture radio du territoire et de l'Union Française, développer les lignes françaises vers l'étranger, acheter des appareils, etc. Présidant en même temps le Comité de Direction d'Air France, alors juridiquement « Réseau des Lignes Aériennes Françaises », il se voit, lorsque cet organisme se transforme en juin 1948 en une société anonyme — la Compagnie Nationale — amené à choisir entre le Secrétariat Général à l'Aviation Civile et la présidence d'Air France. Il choisit Air France.

Chef de la délégation française à la conférence mondiale de Chicago en 1944 où fut fondée l'O. A. C. I.¹ et signé, entre 55 nations, l'accord international sur les transports aériens, président de sa troisième assemblée en 1948, président de l'I. A. T. A.²

pour l'année 1954-1955, Max Hymans attribue une extrême importance à la coordination des transports aériens. « Je suis persuadé, souligne-t-il notamment, que, si les compagnies européennes parvenaient à se mettre d'accord pour une meilleure répartition de leurs moyens d'action sur les grandes lignes desservies, on ferait un grand pas vers une généralisation des transports aériens ». Et il ne manque aucune occasion d'enfoncer le clou. A chacun de ses voyages — et il voyage beaucoup... — il tente de faire faire des progrès à son idée favorite.

Animateur-né, sa profession est son seul hobby. Tout le temps qui lui reste, il le consacre à sa famille, à sa mairie de Valençay, et au Conseil général de l'Indre. « Je ne m'occupe que de choses qui m'intéressent profondément », conclut-il. Tout le monde n'aimerait-il pas pouvoir parler ainsi ?

1. Organisation de l'Aviation Civile Internationale.
2. Association Internationale de Transports Aériens.

Nous avons noté pour vous

PATHE-MARCONI : 3 SIECLES D'AUDITION PAR AN

■ La société Pathé-Marconi, dont les premières bases furent jetées en 1896 et actuellement au capital de 1 050 millions, a trois activités principales : disques, radio, T. V., auxquelles elle a ajouté de nombreuses annexes. Son usine de Chatou, qui emploie 2 000 ouvriers, a « pressé » ainsi plus de 200 millions de disques diffusés notamment sous les marques « Pathé », « Columbia », « La Voix de son Maître », « Capitol », etc. A cet égard, l'audition intégrale des enregistrements d'une seule année nécessiterait 160 millions de minutes, soit 3 siècles...

Pathé-Marconi, d'autre part, fabrique non seulement des postes de radio et de T. V. vendus sous son nom, mais aussi des pick-ups, des électrophones, des changeurs de disques 45 tours — 150 000 produits jusqu'à ce jour — ainsi que des platines trois vitesses vendues sous le nom de « Mélodyne », dont plus de 500 000 ont été commercialisées. En bref, les ventes de Pathé-Marconi ont augmenté de onze fois depuis 1948. Enfin, cette société a

réalisé de nombreuses sonorisations tant dans le domaine industriel et commercial — aéroports d'Orly et du Bourget, paquebots, etc. — qu'artistique — la presque totalité des spectacles Son et Lumière et une quinzaine des principaux théâtres de Paris.

LIAISON AVION-HELICOPTERE-PAQUEBOT

■ Le port de Los Angeles est le premier du monde à être doté depuis peu d'un service régulier d'hélicoptères à destination de son aéroport international et des nombreuses villes voisines. Grâce à cette initiative, on s'attend à une augmentation considérable ainsi qu'à une modification du trafic cet été. En effet, les touristes venant par air d'Europe et d'autres parties du monde tendent de plus en plus à poursuivre leur voyage par mer vers Hawaï, les îles Fidji, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Amérique du Sud ou l'Orient. Ils utiliseront donc à leur descente d'avion un des 7 Sikorsky S-55 mis à leur disposition pour rejoindre leur bateau, ce qui leur évitera la traversée particulière-

ment pénible de Los Angeles en autocar.

PRES DU RIDEAU DE FER, LA PLUS GRANDE USINE D'ACIER

■ Vers la fin du siècle dernier, une petite usine d'acier était installée à Zenitsa, en Yougoslavie. En 1939, sa capacité de production atteignait 75 000 tonnes d'acier brut.

Partiellement détruite durant la guerre, elle se trouve aujourd'hui complètement reconstruite et agrandie, et ses effectifs se chiffrent à 11 000 personnes. Elle comprend notamment une usine de coke d'une capacité de production de 600 000 tonnes par an ; une usine de sous-produits des gaz qui fournira entre autres 18 000 tonnes de goudron, 4 300 tonnes de benzol brut et 4 300 tonnes de sulfate d'ammonium ; des hauts fourneaux produisant 400 000 tonnes de fer, de fonte, etc. D'autre part, l'usine d'acier en sort actuellement 600 000 tonnes, qui seront prochainement portées à 715 000 tonnes. Les matières premières de base (minerais) proviennent des mines de Vares, distantes de Zenitsa d'environ 70 km.