

L'aviateur Georges Lachmann (1890-1961) et la Société d'Exploitation de Produits Coloniaux (SEPC) (Anciennement G. LACHMANN et Cie, ABIDJAN – Côte d'Ivoire)

par Patrice Garcia*



Photo originale de Georges Lachmann
avec ses médailles

Georges Lachmann est né le 10 août 1890 à Paris dans le XIII^e arrondissement. Il est le premier aviateur de la Côte d'Ivoire et aussi du Burkina Faso (Haute-Volta). C'est un oublié de l'histoire. Comment oublier un tel aviateur, un « AS » de l'aviation !!! Il existe quelques écrits épars, mais il n'y a pas d'ouvrage complet à proprement parler sur la vie incroyable de cet aviateur. D'ailleurs à la fin de sa vie, dans un de ses écrits¹, il finit en conclusion avec cette phrase : « *Après cette vie de pilote, je suis un Petit, dans un Petit village, un Point c'est tout* ».

Dans nos recherches et investigations sur cet aviateur nous avons découvert une foule d'informations dans divers centres d'archives mettant en évidence qu'une étude beaucoup plus complète devrait lui être consacrée. Surtout en rapport avec nos études sur la Côte Occidentale d'Afrique où il a opéré durant plusieurs années et où il fut l'un des premiers aviateurs à tester « les conditions atmosphériques de vol » sur la plupart des parcours des futures lignes aériennes entre les principales villes telles que Dakar, Bamako, Bouaké, Conakry, Sikasso, Abidjan etc. Une étude beaucoup plus importante ne pourra lui être consacrée que lorsqu'un nombre suffisant de photographies seront découvertes sur les lieux et villes d'Afrique où il s'est rendu. L'arrivée d'un premier avion à l'époque n'est pas un événement banal...

Lachmann eut une carrière exceptionnelle en tant qu'aviateur². Il s'engage dans l'armée de l'air à Versailles le 10 octobre 1911. Il est incorporé dans le bataillon des aérostiers, comme motocycliste, puis il réalise de nombreux vols en tant que passager sur Monoplan Blériot. En 1912 il obtient son brevet de sergent mécanicien, En 1913 il devient élève pilote. Il obtient son brevet de pilote civil le 16 juillet 1914 et son brevet militaire le 2 août 1914, puis il participe à la guerre de 1914-1918, il fut un « AS » de l'aviation.

Il est classé avec 7 avions abattus³ (voir le palmarès des AS page suivante).

Signalons aussi, qu'il a eu un très grand nombre de citations et de décorations.

Pour la partie nous intéressant sur l'Afrique Occidentale, il est affecté au 34^e régiment d'aviation (aéronautique de l'Afrique Occidentale Française) à partir du 8 juin 1921, est nommé Commandant du parc de la base de Dakar-Ouakam et prend le commandement de la seule escadrille coloniale qui existe alors en Afrique Occidentale avec 8 Breguet 14 A2 et un Breguet 14 T Bis pour surveiller et tester les premières liaisons aériennes sur 8 pays et près de 4 millions de km²⁴.

* photocartoutremer@hotmail.fr

Sauf mention particulière tous les documents (photographies, cartes postales) appartiennent à la Collection Patrice Garcia.

¹ Figure sur le site web "Les As oubliés de 14-18" : cinq pages dactylographiées de sa main sur *La Vie d'un Pilote militaire (10 octobre 1911 – 28 janvier 1946)*.

² Aux archives du Service Historique de la Défense (SHD) on retrouve pratiquement tout son parcours dans son dossier individuel, référence AI – 1P 30992/1.

³ Revue *Aviation WWI La Guerre aérienne* n°74, 1918 ; hors-texte sous-lieutenant Lachmann.

⁴ Revue *Avions*, n°38, mai 1996, pages 30 à 35, 6 pages sur Georges Lachmann.

Il fait construire la plupart des bâtiments, comme les ateliers, les garages, l'atelier photo, les magasins, un second hangar métallique nommé "Hangar allemand"⁵.

Il a également fait construire un hangar métallique sur le terrain de Saint-Louis du Sénégal et des bâtiments sur celui de Kaolack.

Il a organisé des lignes et des terrains de secours sur Bamako, à Conakry (Guinée), à Sikasso, à Bouaké en Côte d'Ivoire et Ouagadougou (Haute-Volta), soit 2 500 km de lignes et 40 terrains d'aviation – L'inauguration de ces lignes s'est faite sur un avion Breguet 14 à moteur Renault de 300 CV.

Le capitaine Lachmann, sur son avion militaire Breguet-Renault, a exécuté en Afrique occidentale et sur la Côte-d'Ivoire⁶ une série de raids d'un total de 6 200 kilomètres représentant 53 heures de vol dont 4 000 kilomètres parcourus au-dessus de régions inconnues aux avions.

LE PALMARÈS DES AS

Au 1^{er} avril 1918, le palmarès des as Français s'établissait ainsi :

Sous-lieutenant Fonck	33	Sous-lieutenant Loste	7
Lieutenant Nungesser	31	— de Bonnefoy	6
Sous-lieutenant Madon	25	— Soulier	6
Capitaine Heurtaux	21	Capitaine Derode	6
— Deullin	19	Serg. du Bois d'Aische (mit?)	6
Sous-lieutenant Guérin	18	Mar. des logis Rousseau (mit?)	6
Capitaine Pinsard	17	Adjudant Perronneau	6
Sous-lieutenant Lufbery (1)	16	Lieutenant Leps	6
— Chaput	14	Sous-lieutenant Covin	6
— Boyau	14	Lieutenant de Turenne	6
Adjudant Garaud (2)	12	Adjudant Hérisson	6
Sous-lieutenant Navarre	12	Sergent Quette	6
— Jailler	12	Adjudant Dhôte	6
— Tarascon	11	— Bouyer	6
— Ortolé	11	Mitrailleur Martin	6
Lieutenant Hugues	10	Lieutenant Raymond	5
Sous-lieutenant Herbellin	10	Sous-lieutenant de Guingand	5
— Demeuldre	10	Maréchal des logis Marinovitch	5
— Casale	9	Adjudant Bloch	5
Adjudant Chainat	9	Lieutenant Gastin	5
— Douchy	9	Sous-lieut. Borzecky (obs.)	5
Sous-lieutenant Vinlet	8	Lieutenant Marty	5
— Flachaire	7	— de Slade	5
— Lachmann	7	Commandant Massenet de Ma-	
Adjudant Sayaret	7	rancourt	5
— Vitalis (mitrailleur)	7	Adjudant Blanc	5
— Montrion	7	Adjud. Cazenove de Pradine	5
Lieutenant de Sevin	7	Sous-lieutenant Régnier	5

(1) Major dans l'armée américaine.
 (2) Blessé dans les premiers jours de mars, en abattant son douzième avion, un Gotha. Le poumon fut traversé, mais la balle put être extraite.



L. - SPA-AOF - Camp de Ouakam



L2. - SPA-AOF - Bâtiment des Hommes – Ouakam

Clichés de Lachmann



L5. - SPA-AOF - Bâtiments de S/offi[ciers]. Ouakam



L9. - SPA-AOF - Camp de Ouakam Hommes

⁵ "Hangar allemand", certainement après la fin de la guerre de 14-18, ce hangar a été récupéré chez les Allemands d'où son nom.

⁶ Article sur "L'aviation coloniale" paru dans *Les Annales Coloniales* le 23 mai 1923.



L15. - SPA-AOF – Camp de Ouakam – La Coopérative



L3. - SPA-AOF - Ouakam - Hangar Allemand

Clichés de Lachmann

Bref historique sur l'organisation du réseau aérien de l'Afrique Occidentale

Les aviateurs de l'Escadrille de Dakar appelée SPA 1 (dont faisait partie Lachmann) ont organisé rationnellement un réseau aérien entre les principales villes de l'Afrique Occidentale. Grâce à l'appui effectif prêté par les Gouverneurs des diverses colonies, cette organisation s'est faite méthodiquement et sans à-coups. Elle a consisté d'abord en une série de reconnaissances exécutées fin 1922 et commencement 1923 par les officiers du Service aéronautique. C'est le commandant Tulasne qui se rend à Port-Etienne avec le lieutenant Ravas et à Atar avec le capitaine Gama, malgré les dangers des voyages aériens (sans connaître le régime des vents)

en Mauritanie.

Le lieutenant Bertrand atteint Nioro du Sahel, au Soudan, le lieutenant Hilstorf, Sikasso. En Haute-Volta, Fada-N'Gourma est visitée par le lieutenant Challande, puis par le capitaine Gama qui pousse jusqu'à Cotonou au Dahomey. Pour la Côte-d'Ivoire, c'est le capitaine Lachmann qui atterrit à Bouaké, en passant par Sikasso. Malgré son relief très accidenté, il visite ensuite la Guinée Française, en deux randonnées de Conakry à Kouroussa et de Conakry à Mamou. Voyages qui représentent un total de 32 834 kilomètres.

Depuis le début de 1923, de nouvelles lignes ont été inaugurées par des voyages de grande envergure. Le commandant Tulasne et le capitaine Gama vont de Dakar à Tombouctou et retour (4 350 km) en cinq jours. Le capitaine Lachmann partant de Dakar atteignait Ouagadougou (2 092 km), capitale de la Haute-Volta, puis Bouaké en Côte d'Ivoire.

D'autres lignes seront inaugurées après la saison des pluies, par exemple celle de Ouagadougou (Haute-Volta) au Bas-Dahomey, et celles de Niamey sur le Niger à Gao, Fada-N'Gourma et Kandi au Dahomey. Et en fin d'hivernage le réseau aérien de l'Afrique Occidentale française comprendra les lignes suivantes :



*Un Breguet 14 des lignes Latécoère sur le terrain d'aviation de Saint-Louis du Sénégal
Carte postale, photographie de Pierre Tacher ;
d'ailleurs c'est le photographe que l'on voit en premier plan dans la voiturette.*



*Trois Breguet sur le terrain de Saint-Louis
Carte postale, photographie de Pierre Tacher*

Dakar-Gao (2 575 km), Dakar-Porto-Novo (3 244 km), Dakar-Bouaké (1 476 km), Dakar-Kouroussa-Conakry (1 966 km), Dakar-Mamou-Conakry (1 940 km), Dakar-Port-Etienne (853 km), Dakar-Atar (1 053 km), Dakar-Nioro (940 km).

C'est donc un programme longuement mûri et brillamment exécuté, sous la haute direction de M. Martial Merlin, qui a permis de réaliser pratiquement ce réseau qui couvre les 4 millions de kilomètres carrés de l'A.O.F.

L'arrivée d'un Breguet au Togo, vraisemblablement piloté par le capitaine Gama, lors de son premier voyage. Cliché de Acolatse.



La Société d'Exploitation de Produits Coloniaux (SEPC)

À la fin de 1923, Lachmann décide de prendre un congé sans solde de trois ans et quitte l'aviation militaire pour créer une scierie en Côte d'Ivoire. Dans la même année il obtient la Légion d'honneur le 2 décembre 1923.

Il est assez surprenant qu'un aviateur abandonne provisoirement son métier pour créer une scierie ; en effet il quitte l'armée et prend un congé à partir du 3 janvier 1924. Il crée dans un premier temps à Dabou la société « **G. Lachmann et Cie** », et justifie ainsi sa décision dans un rapport adressé au commandement de l'armée de l'air : « *Pendant mon séjour de deux années en Afrique Occidentale, comme commandant de la base d'aviation de Dakar, j'ai été attiré par les possibilités de mise en valeur de nos colonies. Les nombreux voyages en avion, ou mes missions m'ont mis à même de connaître parfaitement les colonies de ce groupe.*

*Demandant un congé de 3 ans, à dater du 3 janvier 1924, j'ai formé la société en commandite simple : **G. Lachmann et Cie**, avec comme commanditaires : M. ESNAULT - PELTERIE, sa mère, et le colonel en retraite MARTIN-PANESCORSE. Cette Société a pour objet l'exploitation de chantiers forestiers en Côte d'Ivoire, l'installation et l'exploitation d'une scierie pour bois d'oeuvre à Abidjan, terminus de la voie ferrée sur la lagune.*

Le succès ayant couronné nos efforts, notre société a été transformée en « Société d'Exploitation de Produits Coloniaux (S.E.P.C), au capital de 2 000 000 francs, ayant comme Président du conseil d'administration Monsieur le Général en retraite HELLOT. C'est à ce moment que j'ai demandé un nouveau congé de deux ans à partir du 3 janvier 1927. Avec les nouveaux moyens réalisés, j'ai pu en tant qu'administrateur installer un atelier moderne de menuiserie mécanique, secteur électrique avec éclairage, circulation d'eau, treuils électriques (les premiers dans ce pays).

Notre industrie a donc réalisé l'exploitation et le travail du bois, depuis la coupe sur pied jusqu'à la livraison de hangars complets, menuiserie de bâtiments, mobiliers, etc. Notre clientèle composée d'abord d'acheteurs en Côte d'Ivoire, s'est étendue successivement en Guinée, au Dahomey et en Haute-Volta.

La plupart des marchés administratifs de la Côte d'Ivoire et de la Haute-Volta sont à présent, presque entièrement adjugés à la S.E.P.C. Depuis un an une nouvelle branche a été créée dans notre société : Les plantations.

Fin 1928, la S.E.P.C aura 40 hectares de plantés en café et cacao, sur une concession obtenue de 200 hectares. Le personnel employé par elle à l'heure actuelle est de 9 Européens et 300 Africains, dont 40 menuisiers, témoigne de l'effort réalisé.

Des raisons de famille m'ont obligé de quitter la colonie, si le commandement désire de plus amples renseignements Monsieur le Colonel Martin (58 boulevard Émile Augier, à Paris) Administrateur délégué de la SEPC pourra les fournir. »



Papier à lettre avec en-tête de la Société

Une scierie à la Côte d'Ivoire

« Un aviateur, dans l'art passé maître, se fit coupeur et scieur de bois. Tel est le cas du capitaine **Lachmann** qui, en 1923, a accompli une randonnée aérienne de 6 400 kilomètres (Dakar, Bamako, Ouagadougou, Bamako, Bouaké, Bamako, Dakar), sans casser du bois, avec un seul avion et un seul mécanicien. L'endurance, la ténacité, l'énergie constante dans l'effort, nous les retrouvons dans la création et l'organisation de la scierie que l'on peut appeler « modèle » de M. Lachmann, à Abidjan, sur les rives de la baie du Banco.

En attendant que ses chantiers forestiers soient en plein rendement, Lachmann a songé à débiter pour les besoins toujours plus grands de la consommation locale les bois riches et communs qui, le cas échéant, seront plus faciles à exporter.

Sous deux vastes hangars, scierie et chaudières sont installées. Le matériel se compose : 1. d'une scie double circulaire ; 2. d'une scie triple circulaire débitant les gros plateaux de la scie précédente ; 3. d'une scie circulaire à chariot automatique spéciale pour la planche et la latte de caisses à bananes ; 4. d'une tronçonneuse à balancier.

Les plateaux et produits finis sont transportés d'une machine à l'autre par des transporteurs automatiques à rouleaux commandés.

Une chaudière type locomotive de 8 tonnes et de 140 mètres carrés de surface de chauffe fournit la vapeur à une machine de 85HP avec un très fort volant, avec transmissions souterraines aux diverses machines.

L'usine est reliée à la lagune Ebrié par une voie Decauville. Cette installation où, comme nous le voyons, sont rassemblées les machines les plus perfectionnées, permet d'espérer un débit de 20 mètres cubes de produits finis par journée de 10 heures. Même diminué de moitié, le rendement serait encore appréciable et suffisant pour être rémunérateur et permettre aux diverses et nombreuses essences forestières tous les usages auxquels elles peuvent satisfaire.

De plus, bien des navires qui hésitent à charger des bois en grumes embarqueront volontiers ces bois débités, et quelle différence de prix de transport pour les importateurs !

En s'intéressant à la scierie Lachmann, les Établissements Esnault-Pelterie ont eu une notion exacte d'un des meilleurs partis à tirer de l'exploitation de la superbe forêt de la Côte-d'Ivoire, qui est et restera la principale richesse de la colonie, appelée à reprendre son essor économique sous la direction avertie et avisée de son nouveau Gouverneur, M. Lapalud. »

(Eugène Devaux, *Les Annales Coloniales* du 7 août 1925)

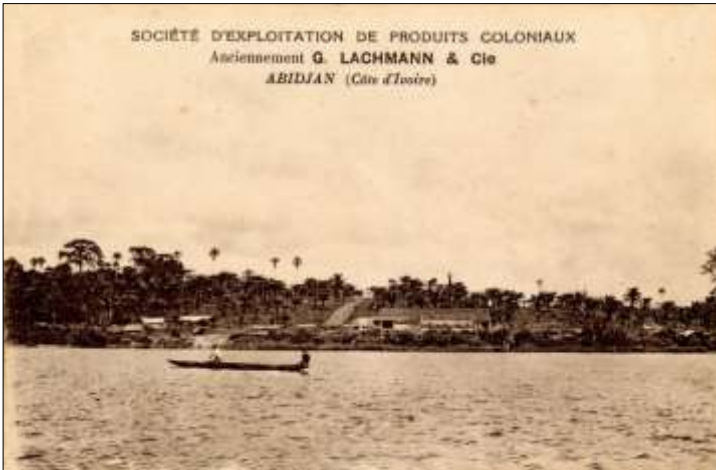
L'industrialisation de bois coloniaux

« À mon retour de la Côte d'Ivoire, j'écrivais dans *Les Annales Coloniales* du 7 août 1925 que l'endurance, la ténacité, l'énergie constante dans l'effort, de l'aviateur Lachmann, nous les retrouvons dans la création et l'organisation de sa scierie modèle installée près d'Abidjan, sur les bords de la baie du Banco.

Cette usine est actuellement tout à fait au point, grâce aux perfectionnements que M. Lachmann n'a cessé d'y apporter avec le souci constant, qui répond aux vues de l'Administration, de réduire le plus possible la main-d'œuvre indigène. Le matériel va être incessamment augmenté des appareils suivants : Un treuil à commande électrique pour halage des billes de la lagune à la scierie. Un palan électrique desservant les chariots principaux de scie. Une pompe à eau électrique pour alimentation en eau des bacs de chaudière et des maisons d'habitation. Un éclairage électrique des ateliers et habitations ; matériel naval en lagune.

Des dépôts de sciages installés dans les grands centres de la Côte d'Ivoire, de la Haute-Volta, du Dahomey et de la Guinée assureront à la clientèle un approvisionnement immédiat et nous ne verrons plus, espérons-le, importer dans nos colonies de l'A.O.F., à grands frais et au grand dam de notre change, des bois du Nord ou d'Amérique. Ces résultats seront un titre suffisant pour mériter à la « **Société Lachmann et Cie** », la reconnaissance de tous ceux qui s'intéressent à l'industrialisation des bois de nos colonies. »

(Eugène Devaux, *Les Annales Coloniales* du 28 janvier 1927)



Pirogue au milieu de la lagune, cliché pris de l'ensemble de la concession, on aperçoit la cheminée de la scierie.



Maison principale d'architecture coloniale entourée de palmiers.

Les 4 cartes postales connues de la SEPC



La **SEPC** avait son siège social à Abidjan. Le 3 juillet 1926, cette société, représentée par son administrateur délégué, Monsieur Lachmann, s'est portée acquéreuse des droits d'une concession de deux hectares détenus par Monsieur Chauveau sur un terrain de Lokodjo (de nos jours, Locodjro) sur la baie du Banco (au sud-ouest d'Abidjan, en face du plateau) pour y construire plusieurs bâtiments qui serviront à l'exploitation de cette scierie. Y a-t-il une coïncidence sur le choix de cet endroit sur la baie du Banco ? car une dizaine d'années plus tard, c'est sur cette baie que les hydravions de la **Compagnie Aéromaritime** amerriront.

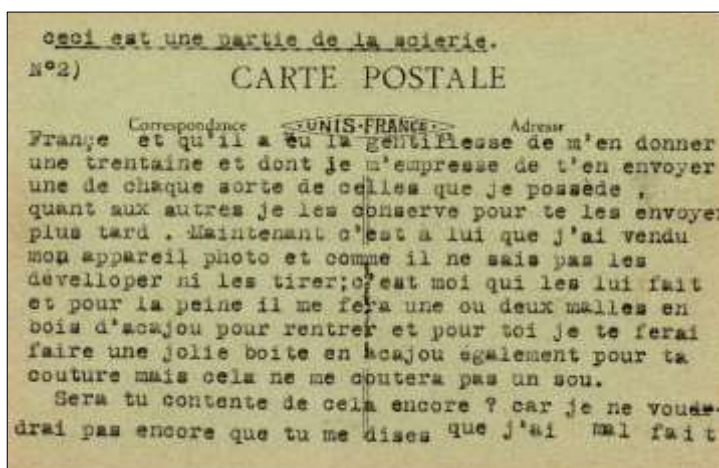
Lachmann eut une vie trépidante non seulement dans l'aviation mais aussi sur le plan sentimental, en effet il s'est marié quatre fois. Il décède à Tonnerre, le 12 avril 1961, son dernier domicile était dans l'Aube au lieu-dit Charrey, commune de Marolles-sous-Lignières.

Essai de datation des cartes postales

Ce sont les clichés pris sur cette concession, certainement par Lachmann, qui ont été tirés en cartes postales. Au total 4 cartes postales composent cette petite série (voir le contenu de la carte postale ci-contre, avec des informations assez précises, cette personne parle de son « boss », vraisemblablement Lachmann, dommage que nous n'ayons pas les autres cartes pour la suite du récit et notamment la n°1).

Cette série de cartes postales dites « publicitaires », a été produite en 1927, dans le but de promouvoir la société. Elle n'a en aucun cas été vendue par un éditeur ni distribuée sur des tourniquets à cartes postales pour les touristes. D'ailleurs son tirage est très faible, certainement moins d'une centaine d'exemplaires de chaque carte. Ce qui en fait une des séries les plus rares de Côte d'Ivoire. Quatre cartes sont connues, toutes sans légende. Ce qui prouve que l'auteur de cette série n'a pas fait imprimer ces cartes dans un but lucratif pour sensibiliser les acheteurs potentiels, vraisemblablement elles ont été distribuées gratuitement par la société à la façon des cartes de visite d'aujourd'hui avec aussi l'intitulé de la société côté vue sur la carte.

Les cartes postales ont été imprimées en France par la société CATALA frères à Paris, cette imprimerie avait ses ateliers au 31, rue de Bellefond (Paris 9^e).



Collection Christian Comont



*Une enveloppe à en-tête
Cachet du 30 août 1926*