

Mes conversations avec mon oncle Lionel Casse m'ont enrichi de son savoir, de sa probité et de sa rigueur en toute chose. C'était un homme hors du commun qui fut un des premiers pilotes de la compagnie Air France au sein de laquelle il y fit toute sa carrière en devenant aussi Directeur Général Adjoint puis administrateur.

En 2008, je me suis entretenu pendant des heures avec lui. Marié à Aliette, la fille aînée de Pierre-Etienne Flandin, il suivit dans le sésail la carrière politique de son beau-père, qui fut mis en prison par de Gaulle en Algérie en 1943, alors que lui-même fut le pilote du Général durant ses déplacements officiels en tant que Président de la République à partir de 1958. Ayant côtoyé de près ces deux hommes, Lionel Casse apporte un éclairage impartial sur cette période et un témoignage sans complaisance sur l'histoire à la fois douloureuse mais aussi ô combien exaltante de la France du XXème siècle.

Hendaye. En ce début du mois de décembre 2008, la ville est sous une pluie incessante depuis des semaines. La presse locale titre : « Après un printemps pourri, un automne pourri ». Les nuages sont bas, la vue sur les monts environnants est bouchée. L'humidité et ce ciel gris incitent les passants à se renfermer sur eux-mêmes. En ce matin triste ils marchent tête baissée ou rentrée dans les épaules. Au 3 de la rue Théâtre, le rideau se lève. Lionel, qui va avoir 94 ans en février 2009, est debout à sept heures, comme tous les matins. Une demi-heure plus tard il descend le grand escalier en bois qui craque légèrement sous ses pas. Après une tasse de thé rapidement avalée, il se couvre de son béret basque, pour ne pas prendre froid, et s'en va acheter la presse du jour. Le Figaro et Paris Turf. Il aura décidé du choix de son tiercé quasi quotidien. Les paris sont engagés. Son fils Gilbert, qui porte le même prénom que le père de Lionel, le rejoindra un peu plus tard. Il est alors ouvert à la discussion.

Son accueil est chaleureux et enthousiaste. Je suis le fils de Rémy Flandin, son beau-frère, le seul frère d'Aliette : « *Aliette*

adorait ton père. Son décès fut pour elle un drame ». Lionel a un ton mélancolique quand il dit :

« Rémy était très sympathique. Il venait souvent nous voir à Boulogne, à l'improviste. Même s'il avait déjà dîné, il reprenait une collation. Il faut dire que ce grand gaillard d'un peu plus de deux mètres avait un appétit d'ogre. C'est un peu une culture aussi chez les Flandin. On aime beaucoup la bonne bouffe... »

Cette maison d'Hendaye est étonnante. Elle n'est pas de style basque. C'est la grand-mère de Lionel qui l'a fait construire. Elle est carrée, faite de grosses pierres cubiques et grises qui lui donnent un air moyenâgeux. Une véranda protège la porte d'entrée des intempéries. Lionel justifie cette construction récente :

« Tu comprends, cette porte d'entrée orientée plein ouest c'était insupportable, alors depuis que nous avons ce sas cela permet d'éviter que le vent et la pluie ne s'engouffrent directement dans la maison, par des temps comme aujourd'hui. » Il semble que ce fut un débat avec Aliette qui pensait que cela nuirait à l'esthétique de la maison.

Il faut dire qu'Aliette a entièrement repensé et refait l'intérieur quand ils ont décidé de réhabiliter cette maison de famille. Elle n'était plus habitée depuis des années quand ils se sont mariés en 1950. Lionel précise :

« Tout était abîmé à l'intérieur, tu imagines, sans chauffage ni entretien aussi longtemps... Et tout l'extérieur était entièrement recouvert de lierre. On ne voyait même plus la porte d'entrée ni les fenêtres. Le jardin était en friche. Ce fut un sacré boulot de remettre tout ça en état. »

Une fois encore Aliette fut à la hauteur de la tâche. Il a une admiration sans borne pour cette épouse qui l'a quitté depuis cinq ans. Il me montre par la fenêtre du salon un jeune arbre dans le jardin. À son pied une pierre est posée verticalement. *« Tu vois, c'est écrit : « De la part des amis d'Aliette ». Comme nous avons beaucoup d'amis ici, ils m'ont fait cette surprise. Cela*

m'a beaucoup touché. Et quand Marie-Aline est là, au mois de mars, le curé de la Rune, que l'on connaît très bien, vient et nous faisons une petite prière devant la pierre. »

Lionel a une philosophie de la vie très lumineuse. Même s'il parle avec nostalgie de ses souvenirs on sent qu'il n'y a jamais de regret, ni d'amertume. Tout ce qui fut agréable ou exaltant reste bien imprimé dans sa mémoire. En parler lui fait du bien. Même si toute chose a une fin, il faut l'accepter. C'est ainsi. Il regarde toujours devant lui et son moral est au beau fixe. Il pense qu'il y a un au-delà, mais il n'en est pas certain. Les choses de la religion ne l'intéressent pas plus que ça. Il y a quelques temps, il a eu une apparition. Il ne l'explique pas, mais ça l'a bouleversé. Vers deux heures du matin il a l'impression qu'il y a quelqu'un dans la salle de bain, il quitte son lit et va voir de quoi il retourne. Il allume, et là, il voit Aliette, assise sur un siège, très élégante, vêtue d'une jolie robe dans les tons bleus. Elle lui sourit avec tendresse et il reste là, interdit, bouche bée. Alors il veut s'avancer vers elle mais elle s'éclipse en glissant sur sa gauche dans un souffle léger. Il sait depuis qu'elle veille sur lui. Ça le rassure et lui fait chaud au cœur.

Il se remémore ses derniers instants. *« On devait aller déjeuner chez Bernadette Barbier. Et moi je venais d'avoir mon cancer de la prostate. C'était mon deuxième cancer. On m'avait fait tout un tas d'examen dans la journée, alors j'étais assez fatigué. J'ai dit à Aliette, dis à Bernadette que moi je n'irai pas. Aliette répond qu'elle n'ira pas non plus. On s'endort, puis le lendemain, Aliette décide d'aller quand même déjeuner chez Bernadette. Je lui propose d'appeler un taxi, mais elle veut absolument prendre sa voiture. Elle s'habille, on descend l'escalier, elle a un peu de mal à descendre car elle avait mal à un genou. Et dans les dernières marches, elle s'arrête, se retourne et me serre fort contre elle et me dit « je t'aime profondément et je t'ai toujours été fidèle. » Je lui réponds, un peu interloqué d'une telle déclaration à cet instant, que moi aussi. Dix minutes après c'était*

fini. Les pompiers m'appellent. Monsieur Casse, votre femme vient d'avoir un accident, vous pouvez venir ? »

« En fait, à cent mètres de chez nous elle a fait un arrêt cardiaque vasculaire et s'est écroulée sur son volant, le pied à fond sur l'accélérateur. Heureusement, il y avait une voiture en stationnement en double file, dans laquelle sa voiture s'est heurtée violemment. Sans la présence de cette voiture il y aurait pu y avoir dix morts. Il était midi, les trottoirs étaient bondés, il y aurait pu y avoir un carnage. »

À gauche de l'entrée, il y a son bureau. Les murs sont tout en boiserie claire. Une grande bibliothèque et des placards accueillent livres et dossiers. Le bureau est de style Louis XV. Il appartenait à son beau-père, Pierre-Étienne Flandin, lorsqu'il était ministre. Aliette le lui a donné. Un canapé lui fait face. De nombreuses photos sont encadrées, dont notamment celle de son père sur un biplan et Aliette bien sûr. Une photo sépia de son beau-père quand il était jeune député en 1915. Il est assis, la jambe droite pliée sur le genou gauche. Il porte cravate, gilet et veste en tweed. Il a encore ses cheveux bouclés coiffés sur le côté et son expression est sûre, le regard concentré.

Passé le large escalier en bois sombre, se trouve la salle à manger. Deux grandes fenêtres donnent sur le jardin dominé par un grand cèdre majestueux et des massifs d'arômes et de camélias. Le mobilier est de l'antique espagnol. Une tapisserie occupe tout un mur. En face un ensemble miroirs et appliques, sans doute art déco, apportent une touche de brillance à l'ensemble.

Dans le salon ronde, ce qu'il est fier de montrer, c'est un portrait d'Aliette. Une peinture de grande qualité. Son visage est doux et les traits sont nobles. L'expression de son regard est si bien rendue. Un léger sourire apporte cette touche de tendresse et de séduction dont elle savait si bien jouer. Lionel adore ce tableau. Il lui fait face quand il est dans son fauteuil. Mais il a un souci :

« Le jour ce tableau est bien éclairé, dit-il. Mais le soir, le spot n'est pas bien orienté. Alors j'ai un reflet brillant sur le tableau. C'est à cause du plafond en coffrage. C'est mal foutu. Si j'oriente mieux le spot, de la façon dont il est positionné, le bord du coffrage lui porte de l'ombre. » Lionel s'amuse lui-même de ce petit désagrément qui n'en n'est pas un. Mais il faudra quand même y remédier.

*

Lionel aime la politique et l'économie. Il a vécu la crise des années trente, la montée des fascismes et la deuxième guerre mondiale.

Cette première moitié du XXème siècle fut un monde très contrasté. Une période durant laquelle les idées les plus folles, les plus aventureuses, les plus géniales mais aussi les plus meurtrières marquèrent à jamais l'humanité.

Le père de Lionel, Gilbert Casse, était un militaire. Il s'était passionné très vite pour l'aviation. Il avait la licence N°87. En 1920 et 21, il fut le Chef de Cabinet de Pierre-Etienne Flandin, alors Sous-secrétaire d'état à l'aéronautique dans le gouvernement Millerand. Il faut dire que Pierre-Étienne Flandin, qui fut le plus jeune député de la Chambre en 1914, il avait 25 ans, s'était très tôt intéressé de près aux questions aéronautiques.

Il avait effectué son service militaire dans les aéroliers et obtenu son brevet de pilote-aviateur en 1912. En 1914 il est affecté à la réserve générale des pilotes puis à l'escadrille MF 33. Mais il est rappelé en mission à la Direction de l'Aéronautique au ministère de la Guerre, cumulant ces fonctions avec celles de rapporteur de l'Aéronautique à la Commission de l'Armée et à la Sous-commission de Défense Nationale. Appelé en 1917, par le Président Painlevé, à la Direction du Service Aéronautique Interallié, il a la charge d'organiser la participation de l'aviation américaine aux opérations en liaison avec les unités françaises et britanniques.

Dès l'armistice, il est chargé par Clémenceau de préparer la Convention Internationale de Navigation aérienne, qui devait être annexé au Traité de Versailles. Il devint alors le premier Président de la Commission Internationale qui eut pour mission d'organiser la navigation aérienne dans le monde. Il y représenta la France pendant dix ans.

Il se lia alors avec de nombreux industriels du milieu, comme les frères Jacques et Louis Breguet, ainsi que les Michelin, Louis Renault ou Marcel Boussac qui fournissaient l'aviation pendant la guerre.

Lionel, enfant, dans les années vingt, passait souvent ses vacances avec les Flandin à la mer ou à la montagne. Il a le même âge qu'Aliette, à un an près. Les activités étaient toniques. On se baignait dans l'eau froide et on faisait du sport. Son père l'initia à la haute montagne. Il lui fit faire des marches longues et dures. Un jour, il n'avait que sept ans, la fatigue commençait à l'épuiser après des heures à flanc de montagne. Il demanda si on pouvait faire une pause. Son père, sans même se retourner, lui dit de ne pas gaspiller sa salive pour ne rien dire. De retour au chalet, sa mère se mit en colère contre Gilbert : « Il n'a que sept ans, lui lança-t-elle ! » Aujourd'hui, il en rit et au fond de lui-même, il remercie ce père qui a contribué à lui forger un caractère qui ne laisse pas place à la faiblesse ou au découragement. En revanche sa mère lui aura appris à écouter, à raisonner avec bon sens et à ne pas se laisser emporter par ses impulsions. Lionel était un garçon réfléchi et volontaire. Elève à « Stan », il avait de très bons résultats. Sa mémoire était excellente et sa réflexion sûre.

Cette même année, c'est le drame pour cette petite famille. Un soir d'hiver, son père se plaint de douleurs et reste au lit. Lionel lui apporte un plateau pour le dîner. Il meurt le lendemain. On pense qu'il a contracté un virus au Maroc lors d'un déplacement professionnel. Lionel avoue qu'à cet âge là on ne réalise pas vraiment ce qui arrive. La mort n'est pas perçue comme une déchirure définitive. Puis peu à peu une nouvelle vie

s'installe. On a conscience que l'on est différent de ses camarades d'école, mais on n'en parle pas. C'est presque comme une maladie honteuse. Certaines personnes vous témoignent d'une attention particulière que l'on n'a pas l'impression de mériter.

Il a de très nettes dispositions pour l'alpinisme. Il ne sait rentrer chez lui que par la façade de l'immeuble qu'il grimpe jusqu'au sixième étage. Il a même installé une corde de rappel dont il se servit un jour pour rentrer par la double fenêtre de ses voisins, les Muller, les pieds en avant après s'être élançé comme un cascadeur. Il avoue être arrivé un peu vite sur la table de la salle à manger.

Ne connaissant pas le vertige, il courait aussi sur la rambarde en fonte du balcon, ce qui paniquait sa mère quand elle l'apercevait de la rue.

Pierre-Etienne Flandin, voyant ainsi disparaître son ami et collaborateur en 1925, dit à Lionel : « Tu pourras toujours compter sur nous. On ne t'abandonnera pas. » Aujourd'hui il plaisante en soulignant : « *Il ne croyait pas si bien dire !* ». Il épousera Aliette bien plus tard, en 1950.

*

« Un jour, à Chamonix, pendant les vacances d'hiver 1924, je vois Aliette sur un banc avec François Bréguet, se tenant par la main. Alors je dis à des amis qui étaient là, et bien mon vieux, bon courage, François Bréguet... c'est pas croyable, s'il y a deux personnes qui ne sont pas faites l'une pour l'autre, c'est bien Aliette et François. Mais elle voulait quitter sa famille à n'importe quel prix et se marier. C'était un but. Alors, évidemment, elle a divorcé. Car en Indochine elle a rencontré le père de Marie-Aline, Jean Tournissa, qui était un camarade d'escadrille – elle m'a toujours trompé avec mes amis, car François Bréguet était un ami d'enfance – mais évidemment à cette époque ça ne m'étais jamais venu à l'idée d'envisager quoique ce soit avec Aliette. C'est en 1945 que je l'ai retrouvée. J'étais à Paris, libéré de mes obligations militaires, et prends le métro place Victor Hugo. C'était bourré, et

je me trouve poussé contre une grande dame qui me dit « Ah ! Mais Lionel il y a tellement longtemps que l'on ne vous a vu ! Il faut absolument qu'on vous voit et il faut que vous voyiez Aliette. » C'était Marguerite... Et j'ai vu Aliette pendant cinquante ans ! En fait c'est elle qui m'a appelé au téléphone. On a bien parlé une heure. Puis on est sorti deux ou trois fois et je peux dire que ça a été quasiment le coup de foudre. Et je dois admettre que j'ai été très heureux. »

Après son bac, Lionel Casse se destinait à la médecine. C'étaient des études longues mais sa mère avait fait de mauvais placements financiers. L'ami de la famille, et néanmoins agent de change, et sa mère se renvoyaient l'un l'autre la responsabilité de cette déconfiture. Lionel ne voulut pas être une charge pour sa maman. Il dut au contraire l'aider. Adieu les études. Il sera pilote, ça gagne bien. Il fallait assurer ; alors il s'engagea dans l'armée. Il dut se donner les moyens de maintenir le niveau de vie dont il avait toujours bénéficié. Il y arriva largement.

Dans quel monde allait-t-il pouvoir s'épanouir ? En 1930, la France connaissait avec acuité le grave problème du chômage. La crise qui, après avoir frappé l'Amérique, sévissait en Europe, mit de multiples entreprises en difficulté. Les licenciements étaient nombreux et les ouvriers avaient beaucoup de peine à retrouver du travail. La France comptait un peu plus de 41 millions d'habitants et les $\frac{3}{4}$ de la population vivait à la campagne.

En 1933, le gouvernement imposa un regroupement aux compagnies françaises d'aviation. Les quatre plus importantes, Air Orient, Air Union, la CIDNA et la SGTA-Farman formèrent la SCELA qui prit le nom **d'Air France** et racheta les actifs de la Compagnie générale aéropostale. Celle-ci étant en liquidation judiciaire ne put pas participer au tour de table. Marcel Bouilloux-Lafont, mourra à peu près ruiné en février 1944 à Rio de Janeiro, mais son œuvre sera célébrée dans toute l'Amérique du Sud.

Lionel a côtoyé les grands noms de l'aviation de l'entre deux guerres. Mermoz, Rennes et Guillaumet. « *Guillaumet, c'est moi*

qui lui ai donné sa météo quand il est parti pour aller en Afrique à bord d'un Farman, pendant la guerre, où il a été descendu. »

Le romantisme attaché à ces exploits aériens cachait une réalité beaucoup plus rude. *« Nous étions pris en main par Lafannechère et la gloriole et tout ça c'était fini. Dans son discours de bienvenu à Air France, cet instructeur plutôt rugueux, nous disait : « Vous ne savez pas ce que c'est que la ligne. Vingt ans de ligne, vingt ans de baigne. Et qu'est-ce qui vous attend, la mort ! »*

Fin 1938 Lionel vole sur le réseau continental. Berlin, Londres, Prague, Budapest...

« À Bucarest, avec le président d'Air France, Tirard – nous n'étions pas à l'époque dirigés par des fonctionnaires – et ancien président de Suez, et comme mon oncle Georges Riesler était comme lui membre de l'Institut, grande croix de la Légion d'Honneur etc., j'étais allé le trouver et lui dis : mon oncle tu pourrais me faire un mot pour le président Tirard, car comme je rentre à Air France ça pourrait tout de même m'aider. Et il me dit : Oh ! bien sur, je vais te faire ça tout de suite et je lui envoie. Je connais Tirard, c'est moi qui l'ai fait rentrer à l'Institut !

Deux ans plus tard, j'allais à Genève et Tirard était là avec une ravissante. Je me suis présenté : je suis le neveu de votre ami Georges Riesler, je sais qu'il vous a écrit... « Ah ! Il me dit, Georges c'est un grand ami, c'est moi qui l'ai fait rentrer à l'Institut ! » Je n'ai jamais su lequel avait fait rentrer l'autre !

Alors, avec Tirard, quand on allait en Roumanie, les pilotes passaient deux nuits. On faisait Paris, Prague, Budapest et puis Bucarest. Là le car d'Air France nous attendait et nous allions en grande tenue avec le président d'Air France dans le plus beau bobinard de la ville où nous passions quarante huit heures tous frais payés ! Ce n'était plus la même chose après quand nous avions les ingénieurs des Ponts et Chaussées qui nous dirigeaient !

À présent, je suis, paraît-il le plus ancien pilote d'Air France vivant... »

« Je m'entendais très bien avec mon beau père, j'avais des conversations qui m'enchantaient. Je l'aimais beaucoup. Il était très simple et très rigolo. Une fois, nous sortions de Cure avec ma belle mère et Aliette, et mon beau père parlait de je ne sais plus quoi et il nous dit : « il faut faire attention dans la vie parce que, un petit pompier de trop et c'est l'infarctus ! » Il était caricaturé comme un grand bourgeois proche des financiers mais il n'était pas du tout comme ça. C'est comme de Gaulle, je dis ça avec des gens qui ne veulent pas me croire, mais quand il venait bavarder dans le cockpit, il était simple, très aimable et en partant il me chargeait toujours de ses respectueux hommages pour ma belle-mère. »

Lionel fut un grand pilote parce qu'il a un caractère volontaire, notamment forgé par la pratique de l'alpinisme. C'est un esprit cartésien, animé par le souci du détail et de la rigueur. Il s'impose des règles de vie qui ne laissent pas d'espace à l'amateurisme. Quand on est au travail, on est tout entier à sa tâche. Le bon sens est chez lui une religion instinctive. Il sera respecté et écouté.

Lionel s'est toujours intéressé à la politique. Il suivait avec acuité les événements qui allaient marquer les Français, déchaîner les passions, diviser les tenants de doctrines qui se durcissaient.

À propos de la Conférence de Munich (**accords de Munich**) du 28 au 30 septembre 1938, réunissant l'Allemagne, l'Italie, la France, et le Royaume-Uni, à la demande de Chamberlain, l'ultimatum du 27 septembre est accepté, officialisant l'abandon des Sudètes (Tchécoslovaquie) à Hitler.

La France trahit la Tchécoslovaquie avec laquelle elle avait passé des accords pour garantir ses frontières. Mussolini donna son appui à Hitler, tout en espérant pouvoir préserver quelque temps l'équilibre européen. Le Premier ministre tchécoslovaque

Jan Syrový, qui n'avait même pas été convié, fut placé devant le fait accompli.

Du 29 au 30 septembre, Hitler s'empara des provinces des Sudètes, et les opposants politiques furent traqués. La Tchécoslovaquie perdit un territoire de 30 000km², peuplé de 3 millions d'habitants, ainsi que ses fortifications, ses défenses naturelles et d'importantes ressources économiques.

Par 555 voix contre 75, la Chambre ratifia les accords de Munich. Le gouvernement obtint les pleins pouvoirs pour réaliser le redressement immédiat de la situation économique et financière du pays.

La cassure entre munichois et antimunichois s'accrut. Au congrès radical, Daladier rompit définitivement avec les communistes accusés de propager l'agitation dans le pays et de créer des difficultés au gouvernement.

Flandin, alors chef de l'opposition, marqua son soutien à l'action de Daladier. En envoyant un télégramme à toutes les parties prenantes aux accords de Munich, il fut la cible des partis de gauche qui travestissaient la réalité pour maquiller les faits en affirmant qu'il n'avait envoyé qu'un seul télégramme à Hitler. La mauvaise foi et les coups bas peuvent payer en politique.

Durant son procès PEF précisa : « J'ai été animé que par le souci que mon pays ne s'engage pas dans la guerre, ne prenne pas le risque d'un conflit d'où il sortirait même momentanément meurtri. J'ai voulu qu'il attende d'avoir réuni sur le terrain diplomatique, sur le terrain matériel et sur le terrain moral, toutes les conditions qui lui auraient permis de gagner la guerre. »

« Il n'y avait pas un télégramme mais un adressé aux quatre représentants de la Conférence de Munich... ce n'était pas un télégramme de félicitations pour le démembrement de la Tchécoslovaquie, mais un télégramme dans lequel j'exprimais le vœu que l'accord des quatre grandes puissances continue pour pouvoir sauvegarder la paix. »

« C'est qu'étant chef de l'opposition, et au moment où s'engageait la question de savoir si on allait tenter de reculer la guerre par des négociations pour permettre à la France et à ses Alliés de se mettre en état de la faire, il était bon que non seulement les Gouvernements mais même les oppositions s'engagent sur cette politique et sur cette manière de concevoir les développements de la politique française. »

Lionel qui en a souvent parlé avec son beau-père, est clair : « *Vouloir faire de Flandin un pro-Hitlérien, alors que sa participation ou même ses initiatives ont permis de sceller des pactes ou des alliances avec, à la fois les grandes puissances telles que l'URSS, la Grande-Bretagne et l'Italie, mais aussi les pays directement menacés par l'Allemagne nazie (Pologne, Tchécoslovaquie), est d'une malhonnêteté intellectuelle grave. Ce n'était qu'une stratégie pour gagner du temps, comme le fit Daladier, qui était conscient que le conflit aurait lieu. Il fut le premier surpris quand, à son retour à Paris, il fut ovationné par le peuple de Paris. On lui prêta ces mots : « Ah ! Les cons »*

*

En 1955, mon père, Rémy Flandin a un accident d'avion. Son Vampire a une panne de moteur. Je demande à Lionel : As-tu entendu parler de problèmes de qualité de carburant à cette époque qui auraient été à l'origine de plusieurs crashes ? Il semblerait que de nouveaux carburants français remplacèrent à cette période du kérosène américain.

« *L'accident de ton père ? Ce que j'ai compris quand on est venu le chercher, il s'est assis dans la jeep, il parlait et paraît-il qu'on lui a fait une transfusion sanguine, ce qu'il ne faut jamais faire dans un cas comme le sien. Il disait j'ai mal à la tête, mais il parlait. Il avait perdu son casque. Quand il a éjecté la verrière, le casque est parti avec. Il n'est pas arrivé jusqu'à la piste et a dû se poser dans un champ. L'atterrissage a été brutal et il a eu un choc à la tête. La cause de l'accident est du au fait que le réacteur s'est arrêté, il a essayé d'éviter les habitations, et s'est posé où il a pu. Mais la terre labourée, ça se passe mal. Alors, nous étions ici avec*

Aliette ; on reçoit un coup de téléphone, comme quoi Rémy était mort. On est parti de nuit, en voiture, tout de suite pour Paris. On est arrivé, chez vous boulevard Maurice Barrès. Puis mon beau-père est arrivé. Il s'est écroulé à genoux devant Rémy. Et ça, ça l'a tué. Ça a été un coup épouvantable. Ensuite on est allé à Cure, à l'enterrement. Pour Aliette ça été terrible la perte de Rémy. Il y a deux choses qui l'ont beaucoup frappé, ce sont la mort de Rémy, puis celle de son fils Thierry en 1975. Il avait tout juste quarante ans. Elle s'entendait très bien avec Rémy. Il faut savoir que huit jours avant à Cure, mon beau-père me disait : « Vous ne pensez pas que Rémy devrait s'arrêter ? ». Je lui ai répondu que je le pensais car il est certain qu'il n'avait pas l'entraînement. C'était quand même risqué de voler sur des avions de réserve. Mais il voulait s'arrêter, ce devait être sa dernière année. Même le père de Geneviève, Monsieur Dembiermont, lui avait dit : « Tu finiras veuve avec trois ou quatre enfants ! » Et ça s'est terminé comme ça. »

Puis il précise à propos de son beau-père :

« Un jour le préfet est venu et dit à Pierre-Etienne, vous êtes tête de liste, vous êtes sûr d'être élu. Flandin était d'accord pour se présenter, et ta grand-mère a refusé. Elle a objecté qu'il y avait à présent les petits-enfants, à Noël, à Pâques etc. Alors il ne s'est pas présenté. Il avait été parlementaire toute sa vie, ça l'aurait aidé à vivre. »

*

Le 1er mai 1959, la Caravelle vole vers la Corne d'or. L'appareil, piloté par Lionel Casse, Pierre Dudal et René Duguet, effectue deux escales, à Rome et à Athènes, avant d'atteindre la capitale turque avec une ponctualité qui l'honore.

Puis, Lionel devient le pilote de la Caravelle d'Air France quand le Général de Gaulle effectuait des voyages officiels. Il raconte :

« L'officier d'État-Major, le Colonel Desgrées du Loup, homme charmant, fils du propriétaire d'Ouest France, venait toujours me trouver après le vol et me disait :

« Alors, ça s'est bien passé avec le Général ? Vous avez bavardé ? »

« Oui, oui, répondais-je, très bien. »

« En partant il vous a demandé de transmettre ses hommages respectueux à votre belle-mère ? »

« Oui, oui, toujours. »

« Moi, c'est pareil, alors quand j'arrive chez mon père je lui dis : voilà Papa, le Général m'a chargé de te transmettre toutes ses amitiés. Et mon père me répond invariablement : tu pourras lui dire qu'il peut se les foutre au cul ! »

Alors je lui dis : « Ma belle mère ne me répond pas tout à fait ça ! »

Avec De Gaulle, il y avait une discipline, il fallait être à l'heure. Il ne s'agissait pas de faire des blagues. Un jour un ingénieur d'Air France avait acheté au Mexique un truc in exportable, le Général l'a su, il n'est pas revenu.

Il payait son électricité et son gaz dans les appartements privés de l'Elysée. Et quand il recevait de la famille ou ses enfants, c'est lui qui payait ses repas. Il faut savoir qu'à l'époque, il y avait 230 personnes à l'Elysée. Maintenant il y en a plus de 900.

Il n'y avait pas d'invités dans les voyages officiels, pas d'avion pour les copains ou les journalistes, comme avec Mitterrand. Personne. Il y avait trois gardes du corps, le personnel de l'Elysées, femmes de chambre, valets de chambre, un médecin militaire et c'était tout.

Le premier grand voyage que nous avons fait, était pour aller à Ottawa. Après il y eut le coup du Québec Libre. C'est des manies, un peu. Je lui ai dit, si un canadien venait en France et

lance « Vive le pays basque libre ! » il est probable que le gouvernement français ne soit pas très content. Il me répondit : Le Québec a toujours demandé cette autonomie, mais ils ne l'obtiendront jamais ! Comme disent les canadiens anglais : « Les canadiens français font des curés et des enfants, nous nous faisons des affaires. »

À la radio canadienne j'entendis un jour : « Messieurs, l'hiver approche, il va falloir faire plaisir à vos dames, le grand fourreur de l'avenue sainte Catherine, alors allez le trouver, car souvenez-vous qu'une femme bien fourrée est une femme satisfaite. »

Et toujours à propos du Canada : « À un moment ils ont voulu que l'on parle français avec les contrôleurs canadiens, mais personne ne se comprenait, alors on s'est remis à l'anglais. »

*