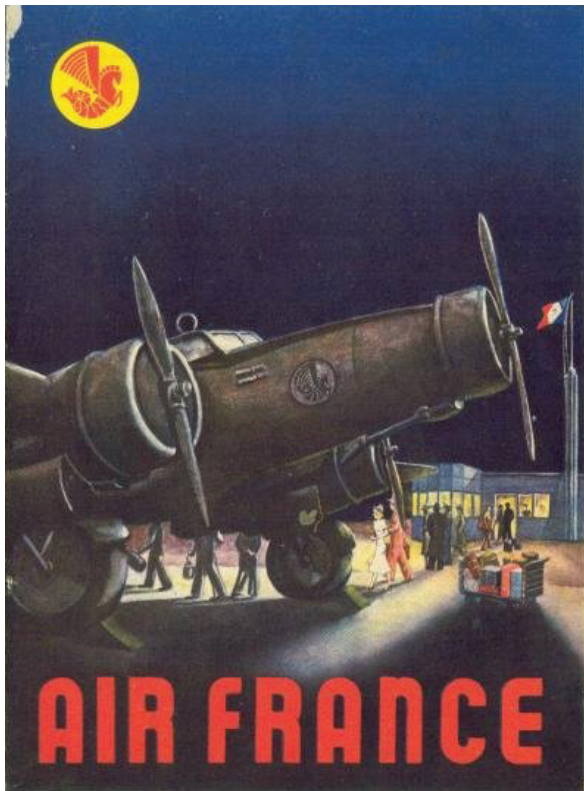


Les timbres de la 100^e traversée de l'Atlantique Sud



Ligne parcourue en 9,5 jours au lieu de 21 jours par voie maritime ordinaire.



Une belle affiche de 1936.

Dans les années 1930, la France et l'Allemagne sont en concurrence pour le transport du courrier par voie aérienne. Les regards sont tournés vers la conquête de l'Atlantique Sud. Si les Français déploient des efforts importants – au prix de légendaires actes héroïques – dans la conception de nouveaux avions et l'ouverture de lignes, les Allemands ne sont pas en reste avec notamment les Zeppelin. La publicité faite autour du premier vol en Amérique du Sud du prestigieux *Hindenburg* ne passe pas inaperçue. Il est temps côté français de faire de la « propagande » et la 100^e liaison aérienne commerciale France-Amérique du Sud qui doit être bientôt réalisée constitue une belle opportunité. Air France demande dans l'urgence l'émission de deux timbres commémoratifs.

Il y a des années où l'histoire est riche en événements et 1936 en fait indiscutablement partie. Pour la philatélie en France, cette année est particulièrement féconde avec notamment le 1 f 50 *Normandie* et son *célébrissime* non émis mais également d'immenses vedettes de Poste Aérienne avec le 50 f vert et le 50 f burelé. C'est dans un contexte politique et social agité que la demande d'Air France intervient le 23 juin 1936 pour l'émission de nos 1 F50 et 10 F *Atlantique Sud*. La France vient de connaître un vaste mouvement de grève qui a débuté le 10 mai et qui s'étend notamment dans le secteur aéronautique chez Bréguet au Havre. Le 6 juin, le premier gouvernement socialiste de Léon Blum est investi puis sont signés les accords de Matignon avec de nombreux acquis sociaux comme la recon-

naissance du droit syndical, l'augmentation des salaires, la semaine de quarante heures, les congés payés. On pourrait penser que le moment est mal choisi pour solliciter deux timbres qui plus est en laissant à l'administration moins de deux mois pour concevoir, imprimer et distribuer les vignettes. Que se passe-t-il donc chez la compagnie aérienne ?

Pour mieux comprendre le problème, il faut remonter à la fin des années 1920, à une époque où Air France n'existait pas encore. En avril 1927 naît la Compagnie générale aéropostale – qui prend la succession des Lignes Latécoère – et ambitionne entre autre chose de créer un réseau de lignes aériennes en Amérique du Sud mais aussi transatlantique. L'Aéropostale fait alors face aux ambitions allemandes. Tout est bon pour empêcher l'implantation



Le 1 f 50 Atlantique Sud cote 42 € en neuf et 6 € en obliéré. Le tirage est de 4,9 millions d'exemplaires.

Le 10 f Atlantique Sud cote 950 € neuf et 160 € oblitéré, des chiffres élevés pour un timbre somme toute assez récent, mais le tirage est de 500 000 exemplaires.



● ● ● de la logistique française sur place, les Allemands n'hésitant pas dans cette guerre commerciale à faire retarder les pourparlers franco-brésiliens. Les problèmes sont provisoirement réglés en 1927. Pour se développer, elle demande à Jean Mermoz qui n'a que 26 ans de prendre la direction de l'exploitation de la ligne d'Amérique du Sud. Un premier vol sans escale de l'Atlantique Sud est effectué par Costes et Le Brix le 15 octobre 1927 qui relève davantage de l'exploit et du raid mais ne permet pas d'envisager une exploitation commerciale régulière et sûre. Dans un premier temps l'acheminement du

courrier entre Dakar et Natal au Brésil se fait par bateau, le transport aérien intervenant en aval de France jusqu'à Dakar puis en amont dans les pays sud-américains. Le premier courrier France-Amérique est effectué en 1928 avec un départ de Toulouse le 2 mars et une arrivée à Buenos Aires le 17. C'est une performance et pourtant l'Aéropostale espérait mieux. Cette première a accusé sept jours de retard car l'avion assurant le transport entre Casablanca et Dakar est tombé en panne d'essence et fut contraint d'atterrir en plein désert. Dans le même temps, l'Aéropostale

défriche de nouvelles lignes en Amérique du Sud, grâce au brio, au courage de pilotes légendaires comme Mermoz, Guillaumet et tant d'autres.

Il faut attendre l'année 1930 pour que se réalise la première liaison postale entièrement aérienne France - Amérique du Sud, la centième sera commémorée six ans plus tard par nos deux timbres. L'Aéropostale s'est développée de façon remarquable, profitant constamment de l'amélioration du matériel et la sortie du *Laté 28-3* en est une bonne illustration. C'est Jean Mermoz qui réalise les essais et permet son homologation à la faveur d'un record mondial de durée. En avril 1930 l'appareil parcourt en effet 4 308 km en 30 heures 25. 4 308 km, c'est donc une marge de sécurité de 1 100 km par rapport à une traversée de l'Atlantique Sud. L'Aéropostale pense enfin détenir l'appareil qui lui permettra de gagner – ce qui est considérable – trois jours dans l'acheminement du courrier sur cette destination.

Mais il y a une ombre au tableau, celle des Zeppelins. L'Allemagne prévoit un vol du LZ 127 en mai !

Course contre la montre

L'histoire de notre première liaison aérienne débute le 10 mai 1930 avant donc le départ du Zeppelin le 18 pour son vol inaugural à destination de Rio. Si on ne peut comparer les deux vols (l'un est réalisé par un avion, l'autre par un dirigeable), il n'en demeure pas moins que les aspects attachés au prestige, à la notoriété et au commerce exacerbent les tensions. Le 10 mai un train postal quitte Paris et arrive le lendemain à Toulouse. S'en suit une extraordinaire course contre la montre. Plusieurs équipages et différents types d'avions seront mobilisés (Mermoz sera le pilote de la liaison Saint-Louis du

Un beau bloc de 4 avec coin daté 30 juillet 1936 proposé récemment dans une vente sur offres Boule.



Sénégal à Natal au Brésil sur l'hydravion Laté 28 baptisé *Comte-de-La Vaulx*) pour acheminer les 130 kg de courrier. Quatre jours et demi seulement seront nécessaires pour rallier Toulouse à Santiago du Chili. Le succès est immense tant en France qu'à l'étranger où les grandes capitales sud américaines réservent un accueil triomphal aux aviateurs. L'océan Atlantique est vaincu mais au retour de l'hydravion, piloté par Mermoz rencontrera bien des problèmes. Durant plusieurs jours Mermoz tente à de nombreuses reprises de faire décoller son avion mais sans succès. Le courrier est transféré sur l'avis *Epernay*. La mention pré-imprimée « Premier courrier totalement aérien » figurant sur les enveloppes n'est donc pas exacte. Mermoz finira par partir mais à 900 km des côtes africaines, le *Comte-de-La Vaulx* est contraint d'amerrir mais fort heureusement grâce au dispositif de sécurité mis en place sur l'Atlantique un navire recueille l'équipage avant que l'appareil ne sombre dans les eaux lors de son remorquage. Retour à Paris, nous sommes le 23 juin 1936. Air France qui poursuit le travail de la défunte Aéropostale ne peut pas se croiser les bras face à la concurrence des Zeppelin. Ce jour là, la direction commerciale de la compagnie aérienne adresse un courrier au conseiller d'Etat, directeur de l'Exploitation postale et des Services financiers : « La 100^{ème} traversée aérienne commerciale de l'Atlantique Sud s'opérera vraisemblablement le mois prochain. Après cette 100^{ème} traversée on pourra considérer, comme un fait accompli, la conquête aérienne de l'Atlantique Sud. Nous estimons qu'il serait du plus haut intérêt, au point de vue national, de célébrer cet événement d'une manière digne de l'effort qu'il symbolise. Parmi les différentes manifesta-

tions qui pourraient être envisagées à cette occasion, nous estimons qu'une des plus propres à frapper l'esprit du public et attirer l'attention mondiale sur cette importante réalisation française – fruit de tant de peines et de sacrifices – consisterait dans l'émission d'un timbre spécial.

Ce genre de commémoration serait d'ailleurs particulièrement bien adapté à cette ligne exclusivement consacrée au transport du courrier.

Jusqu'à présent, les différentes étapes de l'organisation de cette ligne avaient été marquées seulement par l'apposition, sur les correspondances, d'un cachet spécial. Cette mesure aussi intéressante qu'elle soit, était insuffisante parce qu'elle ne touchait que la clientèle réelle de la ligne et les philatélistes.

Au contraire, l'émission d'un timbre « CONQUETE DE L'ATLANTIQUE SUD » toucherait tout le public aussi bien en France qu'à l'étranger, si nous en jugeons d'après l'énorme succès qu'à eu l'émission du timbre « NORMANDIE » [le 26 mai 1936 NDRL].

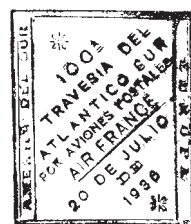
A ce propos, il serait nécessaire de faire tirer deux timbres : l'un de 10 francs qui est le prix d'affranchissement normal d'une lettre-avion de 5 grs. pour l'AMERIQUE DU SUD ; l'autre de 1 fr.50 dont l'emploi beaucoup plus courant répondrait mieux au but de propagande recherché.

Nous devons également, Monsieur le Conseiller d'Etat, attirer votre attention sur la nécessité de contrebalancer en ce domaine la publicité postale énorme qui a été lancée par les Allemands pour les traversées aériennes faites par le ZEPPELIN LZ 129.

Comme mesure complémentaire et en vue de donner satisfaction aux aérophilatélistes, nous serions également désireux que ●●●

Des griffes de part et d'autre de l'Atlantique

Différents timbres de date ont été réalisés de part et d'autre de l'Atlantique. Pour la France : Le Bourget Port Aérien, Paris R.P. Avion, Marseille Gare Avion et Toulouse Gare Avion. Côté Sud américain, citons celles réalisées au départ d'Argentine, du Chili, d'Uruguay et du Brésil.



Départ du Chili

Départ d'Uruguay

Départ d'Argentine

Une carte postale pour le « centenaire »



Cette première carte commémorative comportait une erreur indiquant centenaire et non centième traversée. On a ensuite masqué cette erreur avec une étiquette avant de réaliser une nouvelle carte postale (ci-dessous).





L'Allemagne savait fort bien réaliser sa propagande à travers les timbres. En témoignent ceux-ci émis en 1936 et 1938.

●●● soit employé, pour l'oblitération des lettres empruntant le 100^e service, un cachet dateur spécialement gravé à cet effet.

Etant donné la date très rapprochée à laquelle la centième traversée régulière doit être effectuée, nous espérons que vous voudrez bien réserver à notre requête une très prompte attention et, dans cette attente, nous vous prions (...).

Objectif : propagande

Ces timbres vont donc être réalisés dans l'urgence car la lettre d'Air France date du 23 juin 1936 et la centième liaison doit être effectuée en juillet. Il est souhaitable qu'ils ne soient pas émis trop tard après cette traversée afin qu'ils remplissent l'un des objectifs qui leur est assigné : la propagande. Une propagande qui n'est pas pour déplaire au gouvernement. A noter que le ministre des Postes Robert Jardillier est un passionné et défenseur de la poste aérienne. C'est Gabriel Barlangue qui les dessine. Cet artiste né en février 1874 à Villeneuve-sur-Lot a déjà dessiné le timbre pour le

500^e anniversaire de la délivrance d'Orléans par Jeanne d'Arc. Peintre, graveur et illustrateur, il signera ensuite de nombreuses vignettes à commencer dès l'année suivante par le *Pierre Loti* et le 3 f *Mermoz*. La gravure du 1 f 50 est confiée à Pierre Munier (dont les projets de dessin sont refusés), un peintre mais aussi un graveur né à Paris en mai 1889. Le 1 f 50 est le premier timbre de France qu'il grave mais en 1938 il reprendra du service avec le dessin et la gravure de *l'Arc de triomphe d'Orange*. C'est Antonin Delzers qui réalise la gravure du 10 f *Atlantique Sud*. Né en août 1875 à Castelsarrasin, il n'est plus un débutant lui qui a signé sa première gravure en 1924 avec le *Ronsard*. Pour mémoire, il est aussi le graveur de timbres célèbres comme *Le Sourire de Reims* (1930) mais aussi le dessinateur et le graveur de la *Victoire de Samothrace*. Probablement parce que le travail est réalisé dans la précipitation, personne ne relève la faute d'orthographe sur le timbre à 1f 50. « Conquête » est écrit avec un accent grave et il manque la mention « centième traversée » ! Si la valeur d'affranchissement de ce timbre imprimé à 4,9 millions d'exemplaires correspond au tarif de la lettre pour l'étranger de moins de 20g, on peut s'interroger sur le 10 f. Il est en effet destiné à servir pour les correspondances par avion pour l'Argentine (1,50 f+8,50 f de surtaxe aérienne). Pourquoi ce timbre n'est-il pas un Poste Aérienne ? Probablement parce qu'il n'était pas prévu et que son émission intervient dans un programme déjà bien rempli pour les PA. Au moment de sa sortie, 9 P.A. ont déjà été émis : avec *l'Avion survolant Paris* et sept faciales différentes (85c, 1 f 50, 2 f 50, 2f 25, 2 f 50, 3 f, 3 f 50 et 50 f) et enfin le 50 f *burelé*.

La centième liaison a lieu en juillet, avant l'émission des timbres. Elle

ne s'effectuera pas dans le sens Dakar - Natal mais à l'inverse. Le courrier est parti de Paris le 19 juillet à 1h47 pour arriver à Buenos Aires en Argentine le 22 juillet à 7h10. Lors de la traversée de l'Atlantique, le 21 le Laté 301 F *Ville de Santiago* (équipage Guerrero, Espialier, Comet, Neri et Courson) croise le *Ville de Rio de Janeiro* (équipage Rouchon, Kersual, Ezan, Thomasset et Roux) qui a quitté Natal pour Dakar. C'est cet appareil qui effectue officiellement la centième traversée. Différents cachets commémoratifs ont été réalisés de part et d'autre de l'Atlantique (se reporter à l'encadré).

L'émission des deux timbres est prévue dans un premier temps le 17 août. Le 8 août le 2^e bureau de l'Exploitation postale et Services financiers adresse une note aux directeurs départementaux et régionaux : « En vue de commémorer la Centième traversée aérienne de l'Atlantique par les avions assurant le service postal entre la France et l'Amérique du Sud, l'Administration va procéder à l'émission de deux timbres-poste de grand format, imprimés en taille douce (...).

Ces deux figurines seront mises en vente le 17 août.

Les premiers approvisionnements nécessaires seront adressés d'office aux Recettes principales ainsi qu'aux bureaux approvisionnés directement par l'Agence comptable des timbres-poste.

Vous voudrez bien prendre, en ce qui vous concerne, toutes dispositions en vue de la répartition immédiate de ces envois dans votre département, en tenant compte, toutefois, de la particularité suivante en ce qui touche le timbre de 10 francs : seuls, les bureaux hors classe et des trois premières classes seront compris dans la répartition effectuée d'office par les Recettes principales ; les recettes des trois dernières



Une affiche publicitaire de l'Aéropostale pour l'Allemagne dans les années 1928-30.

classes, d'une part, et d'autre part, les établissements secondaires seront seulement tenus de servir d'intermédiaires aux personnes désireuses d'acquiescer cette valeur et adresseront les commandes nécessaires à la recette principale, les premières directement, les seconds par l'entremise de leur bureau d'attache.

Quant à la vignette de 1 f 50, elle sera répartie dans tous les bureaux comme il est d'usage pour les timbres de cette valeur.

(...) Il est rappelé que les vignettes commémoratives doivent être écoulées, de préférence aux timbres ordinaires de même valeur, jusqu'à ce soit réalisé l'épuisement de l'approvisionnement constitué à l'agence comptable des timbres-poste (...) ».

La Poste fait donc tout pour s'assurer de la vente rapide de ces timbres et doit par ailleurs avancer la date d'émission pour être pleinement en phase avec la nouvelle rotation.

Dans une note du 11 août, il est précisé « En prévision du prochain départ du courrier postal aérien France-Amérique du Sud, qui a lieu le dimanche 16 août, les timbres-poste commémoratifs de la Centième traversée de l'Atlantique, dont la vente avait été fixée au 17 août, seront vendus au public dès le vendredi 14 août.

Il conviendra d'en informer immédiatement le public au moyen d'avis affichés très visiblement dans tous les bureaux de poste et, le cas échéant sur toutes les boîtes aux lettres réservées aux correspondances « Avion » (...). Les timbres seront utilisés pour la première fois le 16 août.

Nos deux timbres commémoratifs joueront pleinement leur rôle de propagande, même s'ils n'ont pu être émis pour la centième traversée. Ils reçoivent en revanche un accueil assez mitigé des philatélistes jusqu'à leur retrait le 23 sep-

tembre 1937.

Aujourd'hui les 1f50 et 10f cotent en neuf 42 et 950 €...

La réussite des traversées de l'Atlantique Sud, leur cadence laisseraient volontiers à penser qu'elles sont devenues presque « normales » et sécurisées. Il n'en est malheureusement rien. Le 7 décembre 1936, le Laté 300 la Croix-du-Sud disparaît en mer, il avait à son bord Mermoz, Pichodou, Ezan, Lavidalie et Cruvelhier. Le dernier message fut « Coupons moteur arrière droit ». Une page se tourne en 1936 année qui verra aussi le départ de Blériot qui avait réalisé en 1909 la traversée de la Manche. Demeurent aujourd'hui des plis de cette époque héroïque et passionnante de l'aviation et des timbres que recherchent de nombreux collectionneurs. ■

Nicolas de Pellinec

Remerciements à B. Sinais pour une partie de l'iconographie de cet article.

Pour aller plus loin
Icare, la revue de l'aviation française, n° 119, 123 et 173.

100 ans de poste aérienne de Pierre Saulgrain Editions Roumet.

Ligne Mermoz. Histoire aérophilatélique. Latécoère, Aéropostale, Air-France 1918-1940 de Gérard Collot et Alain Cornu. Editions Sinais.

Les Feuilles marcophiles, septembre 2008.

Relais n°103, septembre 2008.

Jean Mermoz, une légende de l'aéronautique

Né à Aubenton dans l'Aisne en 1901, rien ne laissait penser qu'il deviendrait un jour l'un de nos aviateurs les plus courageux. Ce n'est pas un meeting aérien auquel il assiste à l'âge de 12 ans qui lui donne la vocation, il n'éprouve alors aucune attirance pour la chose. Il rêve plus tard d'être journaliste mais sa mère ne dispose pas de grands moyens financiers. Faut de pouvoir réaliser des études longues, il devance l'appel et s'engage dans l'aviation. Il n'a pas et n'aura jamais d'intérêt pour l'armée mais lorsqu'il doit choisir son arme, il préfère l'aviation. Un de ses proches dira « Il paraissait tout de même plus exaltant de piloter que de marcher au pas dans l'infanterie ». C'est alors que née sa passion pour l'aviation bien qu'il lui faudra s'y reprendre à deux reprises pour obtenir son brevet de pilote !

Après Istres, il est affecté à la 7^{ème} escadrille du 11^{ème} régiment de Bombardement à Metz-Frescaty. Volontaire pour le Levant en 1921 il part au camp d'entraînement de Saïda puis se rend à Palmyre. En 1922 après un atterrissage forcé, il est sauvé après 4 jours de marche dans la montagne et le désert. Lorsqu'il est démobilisé le 30 juin 1924, il totalise déjà 600 heures de vol. S'en suivent quelques mois très difficiles durant lesquels il vit de petits boulots. Il est ensuite embauché chez Latécoère d'abord comme mécanicien puis en tant que pilote. En 1926 il est affecté au tronçon Casablanca - Dakar. A la suite d'un atterrissage dans le désert, il sera capturé par les Maures puis libéré contre rançon. En 1927, la Compagnie Générale Aéropostale prend la suite des lignes Latécoère, Mermoz est nommé chef-pilote et s'installe à Buenos Aires. Sans plus tarder il effectue son premier courrier Buenos Aires - Rio le 9 décembre, parcours qu'il réalisera de nuit en avril

1928. Lors d'une traversée des Andes en mars 1929, il réalise un atterrissage de fortune à 4 200 m d'altitude. Après deux jours et deux nuits de réparation, il réussit un décollage en

catastrophe. L'année suivante, il effectue la première postale sur la ligne de l'Atlantique Sud. Après la faillite de l'Aéropostale en 1931, il rejoint Air France. Entre 1930 et 1936 Jean Mermoz aura effectué 24 traversées de l'Atlantique Sud. Il disparaît en mer le 7 décembre 1936, l'équipage comme l'avion n'ont jamais été retrouvés. Il est impossible de résumer en quelques lignes les nombreux exploits de cet aviateur de génie, audacieux, doté d'une grande force physique. Jean Mermoz était enfin un homme généreux, modeste, doté d'une rigueur et d'une conscience professionnelle exceptionnelle. Sa disparition suscita une vive émotion tant en France qu'à l'étranger. En avril 1937, moins d'un an après sa mort, deux timbres à son effigie sont émis.

