



La maquette originale dessinée par Henry Cheffer conservée au musée de La Poste. La silhouette des trois appareils ressemble au LeO-451 dont un peu moins de 200 exemplaires furent livrés à l'Armée de l'Air en 1940. Mal employés, ces appareils (construits par Lioré et Olivier) subirent de très lourdes pertes. Les Allemands, au contraire, les jugeaient particulièrement performants ; ils ont d'ailleurs récupéré les exemplaires restés en zone libre pour les utiliser comme appareils d'entraînement et de transport.



Bien que destiné à récolter des fonds pour les œuvres sociales de l'Air, ce timbre marque également la reprise de la construction aéronautique française. Le choix de montrer ces trois bombardiers LeO-451 n'est pas dû au hasard... Selon l'accord franco-allemand du 28 juillet 1941, la France obtient l'autorisation de construire un plus de 220 appareils de ce type.

# La petite histoire d'un petit timbre

Le dessin non retenu de Feltesse, légendé « Semaine de l'Aviation 1942 », montre deux chasseurs et un bombardier LeO-451 au-dessus des côtes de la Manche (© Musée de la Poste).

**Coté quelques euros par les catalogues, le 1,50 F + 3,50 F Œuvres de l'Air n'est apparemment pas un timbre remarquable. Nous avons retrouvé le dossier racontant l'histoire de son émission, une histoire qui se mêle à la grande Histoire.**



On pourrait se demander pourquoi le général de brigade aérienne Jean-Marie Bergeret, secrétaire d'Etat à l'Air, a, début août 1941, demandé la réalisation d'un timbre pour une « Semaine de l'Aviation », manifestation qu'il compte orga-

niser au mois d'octobre. Pourquoi, effectivement, alors que son aviation est sous le contrôle de l'occupant, désarmée et clouée au sol avec l'interdiction de voler ? Peut-être le général veut-il souligner indirectement l'accord qu'il a signé le



Cette autre maquette présente quelques ressemblances avec le timbre dessiné par Paul-Pierre Lemagny émis en pour les œuvres de mer (© Musée de La Poste).

28 juillet avec les autorités allemandes et qui permet la relance de la construction aéronautique stoppée depuis l'armistice de juin 1940. A une condition toutefois : il faut également fournir des avions et des moteurs pour les Allemands !

Ce n'est pas pourtant la première réussite du général. Lorsqu'il est nommé ministre plénipotentiaire de la délégation chargée de signer l'armistice, il a déjà obtenu que les avions ne soient pas livrés aux Allemands. Ces derniers exigeaient pourtant, selon la convention, que les avions et le matériel leur soient livrés, l'arrêt de toute construction aéronautique, l'interdiction de vol pour les avions civils et militaires, et le contrôle des aérodromes.

Il faut savoir en effet que malgré son infériorité numérique, l'aviation française a infligé des pertes non néglig-

geables aux Allemands, une performance telle qu'ils se sont sentis tout à fait en droit de saisir les avions français. Lors des discussions sur la convention d'armistice, le général fit toutefois valoir que leurs équipages risquaient fort de les saboter si ordre était donné de les livrer à l'Allemagne. Contre l'engagement que la France ne dirigerait pas ses avions vers l'Angleterre, l'Allemagne renonça donc à se les faire livrer.

Qui plus est, cette aviation, basée en Afrique du Nord, reçut l'ordre de défendre la flotte française à Mers-el-Kébir et se battit contre la chasse anglaise ; elle participa également à plusieurs missions en A.E.F. et en A.O.F., notamment pour empêcher le débarquement franco-britannique à Dakar en vue de rallier le territoire à la France Libre et à des bombardements sur Gibraltar... Autant de signes jugés

positifs par les Allemands et qui permirent la signature de l'accord du 28 juillet 1941.

La France vaincue dispose donc encore d'une aviation et c'est le général Bergeret qui en est le grand artisan. L'organisation d'une « Semaine de l'Aviation » se justifie donc pleinement.

### « Ne sommes-nous pas prévenus trop tard ? »

Cette mention manuscrite du secrétaire général des PTT, Vincent di Pace, figure sur le courrier du général Bergeret adressé le 6 août 1941 au secrétaire d'Etat aux Transports et Communications, Jean Berthelot, dans lequel il demande l'émission d'un timbre spécial au profit des œuvres sociales de l'Air faisant valoir que des manifestations du même genre en avaient obtenu, telle l'Exposition de la Marine ou la Semaine coloniale.

Le 21 août, M. Pignochet, adjoint direct de Vincent di Pace, rédige une note pour le secrétaire d'Etat afin que celui-ci puisse répondre au général :

« ... Effectivement, s'il s'agissait de procéder à l'émission d'un timbre nouveau, les délais qui doivent s'écouler avant la date d'ouverture de « LA SEMAINE DE L'AVIATION » (courant octobre), seraient insuffisants pour préparer les maquettes, en faire le choix, fabriquer le poinçon, etc. (...)

Mais si M. le Secrétaire d'Etat désirait donner satisfaction au Général Bergeret, il serait possible de surcharger un timbre déjà existant comme on l'a déjà fait pour le paquebot PASTEUR et pour LA FRANCE d'OUTRE-MER.

A vrai dire, les timbres actuellement en cours, susceptibles d'évoquer l'aviation, sont peu nombreux...

Je ne proposerais pas de faire revivre le timbre ADER, qui est aujourd'hui retiré du service et qui, ayant été surchargé, a donné lieu à une certaine spéculation.

Par contre, le timbre à l'effigie de GUYNEMER est toujours en service et s'il était reconnu possible de l'adopter pour la manifestation dont il s'agit, deux solutions peuvent être envisagées :

1°) surcharger purement et simplement les timbres en cours GUYNEMER 50 frs, de couleur bleue ;

2°) faire une impression ●●●

spéciale du même timbre dans une couleur différente et y apposer une surcharge.

... J'ai fait effectuer une série d'essais qui sont joints à la présente note. Parmi ces essais, je n'émettrais pas un avis favorable pour ceux des séries n° 5 et n° 6, en raison du déséquilibre qui existe entre les mentions des surcharges. Par contre, le choix peut s'exercer sur les séries de 1 à 4, suivant le goût de la personne qui apprécie.

Je proposerais, si l'affaire devait aboutir, de prévoir une surtaxe de 4 frs et une émission de 1 200 000 timbres au moins, en vue de réaliser la vente libre et d'éviter, dans toute la mesure du possible, l'accaparement par les marchands de timbres professionnels. »

A notre grand regret, nous n'avons pas retrouvé les essais de surcharges auxquels il est fait allusion dans cette note ; en revanche, nous savons qu'ils n'ont pas eu de suite.

En effet, une note manuscrite de M. Pignochet en date du 14 août et classifiée urgent précise :

« Vu M. le Secrétaire Général / M. Di Pace croit que le Sec. d'Etat à l'aviation accepterait volontiers une émission Guynemer en surcharge noire sur le bleu en service, soit un tirage dans une autre couleur. Mais il craint une réaction des Allemands. Des officiers allemands collectionneurs auraient demandé "tous les timbres en cours à l'exception de Guynemer" !

Alors, il faut consulter M. Berthelot qui soumettra le cas à l'Amiral Darlan.

Pour faciliter la consultation, ne pourrait-on présenter pour jeudi prochain à M. Berthelot des essais de surcharge :

1°) sur le bleu en cours

2°) sur un tirage de la couleur

du 20 F St-Malo ou 2 F 15 Mineurs ?

Poser la question à M. Pouget et m'en parler. »

Il ne faut surtout pas froisser les Allemands, c'est l'évidence même, et le général Bergeret repousse *sine die* sa « Semaine de l'Aviation » à la deuxième quinzaine du mois de mars 1942. Du coup, faute de timbre adéquat à surcharger, on envisage la conception et l'émission d'un vrai timbre pour la manifestation. Au mois de novembre, le cabinet du général Bergeret indique qu'il a fait procéder à des prises de vues photographiques et demande les coordonnées de dessinateurs et de graveurs



Le bon à tirer signé du 6 mars 1942  
(© Musée de La Poste).

Le bon à tirer de la version algérienne des Œuvres de l'Air est daté du 15 octobre 1942  
(© Musée de La Poste)



afin de faire réaliser des maquettes. Trois noms lui sont indiqués : Bersier, Le Breton et Folmer. Le choix du graveur reste « pour des raisons d'ordre technique » de la compétence de l'Administration. Quant à la valeur faciale, elle est plafonnée à 5 francs surtaxe comprise.

### Avec l'accord du Secours National

Le 12 décembre 1941, Jean Berthelot, secrétaire d'Etat aux Communications, fait savoir au général Bergeret que « s'agissant d'une figurine avec surtaxe au bénéfice des « œuvres sociales de l'Air », le Secours National me paraît devoir être appelé à donner son adhésion.

La loi du 4 octobre 1940 dispose, en effet, que le Secours National coordonne l'action des œuvres privées dans leur aide aux populations civiles éprouvées par la guerre et ses suites et qu'il est seul qualifié pour formuler des appels publics à la générosité

et recevoir des subventions de l'Etat. »

La demande est formulée le 15 décembre ; le président du Secours National, Pichat, répond le 24 janvier 1942 : « Il m'est agréable de vous donner cet accord. »

Les maquettes demandées par le secrétariat à l'Air n'ont manifestement pas donné satisfaction et c'est vraisemblablement la Poste qui contacta de nouveaux artistes pour la réalisation du timbre. Le choix définitif se portera sur la maquette d'Henry Cheffer. Et ce dernier ne sera informé qu'il peut entreprendre la gravure du poinçon que le 11 février 1942. Le 6 mars enfin, l'Atelier reçoit l'épreuve du bon à tirer, la couleur choisie est le violet.

Le 30, la presse est informée de l'émission prévue le samedi 4 avril.

## L'accaparement

Connaissant l'engouement des collectionneurs pour tout ce qui touche à l'aviation, le timbre des *Cœuvres de l'Air* était voué à un succès certain. L'intérêt fut même si grand que le jour même de la mise en vente, la Recette principale de la rue du Louvre à Paris était dépourvue de timbres dès 8 h 30 du matin. Et bien évidemment, on retrouvait le timbre en vente au Carré Marigny à des prix sensiblement plus élevés, jusqu'à quatre fois la valeur faciale. Averti par la Chambre syndicale des négociants, la Poste expédiait le 6 avril le télégramme suivant à tous les directeurs départementaux de la zone occupée :

« Vente timbre aviation 1,50 + 3,50 a donné lieu manœuvre accaparement Stop Afficher urgence guichets bureaux avis informant collectionneurs que guichets provisoirement démunis seront approvisionnés dans quelques jours Stop Envoyer si besoin est demandes complémentaires agence comptable. »

Parallèlement, la Poste fait installer un bureau de poste provisoire dans un car postal garé à proximité du Carré Marigny. Présent les dimanche et lundi de Pâques ainsi que le jeudi et le dimanche suivant, il enraya la spéculation qui semblait se dessiner autour de cette figurine. Quelque 22 000 timbres purent ainsi être achetés par les collectionneurs au grand dam de quelques

marchands qui se plaignirent « de la concurrence qui leur était faite ». Et l'Administration fut félicitée pour la rapidité et l'efficacité de son intervention.

Mais l'histoire de ce petit timbre ne s'arrête pas là.

En effet, le secrétariat à l'Air souhaite également émettre une version algérienne du timbre. Une initiative parfaitement justifiée puisque l'essentiel de l'aviation française est basée dans cette colonie.

Pour éviter les contrefaçons, le timbre fut imprimé en gris-bleu et revêtu de la mention « ALGERIE ».

Le bon à tirer fut signé le 15 octobre 1942 et on peut considérer que le tirage eut lieu à la fin de ce mois ou peut-être au tout début de novembre mais on ne connaît pas la date à laquelle il devait être émis. Et il ne le sera pas, du moins en l'état.

En effet, le débarquement des troupes anglo-américaines en Afrique du Nord intervient le 8 novembre 1942. Difficile donc de livrer le timbre sur place alors il restera dans les magasins de l'Atelier du timbre jusqu'à la Libération.

En 1945, lorsque le gouvernement décide de faire parvenir des figurines en Algérie pour les besoins en affranchissement car les *Coq* et *Marianne d'Alger* s'épuisent rapidement, il fait prélever

des valeurs sur les émissions françaises au type *Ecu*, *Iris*, *Marianne de Gandon*, *Blasons*, qu'il fait surcharger de la mention « ALGERIE ». Dans le lot, il envoie également le timbre des *Cœuvres de l'Air* que l'on a retrouvé. Déjà surchargé « ALGERIE », il recevra en plus la mention « RF » (République Française) en rouge. Il est d'ailleurs le seul dans ce cas là car, comme vous l'avez sans doute remarqué, le timbre est légendé « Postes Françaises » et fait donc référence aux règles édictées par le gouvernement de Vichy.

Il sera émis le 24 juillet 1945 mais on ignore si le général Bergeret, emprisonné, en a eu connaissance.

Déjà en tant qu'initiateur du premier timbre, il n'a guère eu qu'une quinzaine de jours pour en profiter : en effet, il ne fait pas partie du nouveau gouvernement constitué par Pierre Laval le 18 avril ! Il reprend toutefois du service en novembre 1942, lorsqu'il est nommé haut-commissaire adjoint au commandant civil en Afrique du Nord, puis il entre au conseil impérial de l'amiral Darland, puis dans le comité de guerre du général Giraud. Nommé commandant supérieur de l'Air en AOF en mars 1943, il sera relevé de ses fonctions par le général de Gaulle, arrêté et emprisonné durant plusieurs années. ■

Michel Melot



La version algérienne des *Cœuvres de l'Air* est connue avec trois variétés majeures : l'absence de toute surcharge (7 à 8 000 € environ) ; sans « ALGERIE » (500 € environ) et sans « RF » (650 € environ). A noter : certains éditeurs cotent à tort le timbre sans surcharge comme s'il était une version du timbre français non émise.



Après l'invasion de la zone libre par les Allemands en novembre 1942, tous les LeO-451 qui s'y trouvent sont récupérés par la Luftwaffe. En voici un avec le marquage de l'aviation allemande (© D.R.).

### Sources et bibliographie

- Archives du musée de La Poste
- *L'Armée française sous l'Occupation*, François Broche (Presses de la Cité, Décembre 2001)
- *Mach 1*, encyclopédie de l'aviation (Ed. Atlas, 1980).