

La Ligne, une fabuleuse aventure

La Ligne, c'est le nom que donnaient les équipages aux lignes Latécoère et Aéropostale. A sa simple évocation, on pense aussitôt au terrible désert du Rio de Oro, à la cordillère des Andes, au courage et à l'abnégation des mécaniciens et pilotes, à cet esprit de corps qui a permis à ces hommes de se dépasser, de vivre leur passion. Comme le dit très justement Marie Vincente Latécoère, belle-fille du constructeur, La Ligne est aussi un trait d'union entre les peuples. Pour que vive la mémoire de cette fabuleuse aventure humaine, qu'elle serve d'exemple aux jeunes, de grandes manifestations sont prévues à partir du mois de septembre en France mais aussi à l'étranger.

Timbres magazine – partenaire de cette vaste opération qui s'étalera sur quinze ans – vous embarque dans ce numéro en Afrique pour un rallye aérien qui transportera du courrier auquel vous pouvez souscrire (se reporter en page 26).



Une des 20 lettres transportées de Casablanca à Toulouse par Pierre-Georges Latécoère. Elle comporte l'oblitération de départ : CASABLANCA 12/3/19 – 7h et d'arrivée : TOULOUSE 14/3/19 – 21h.



Premier courrier Casablanca – Dakar (voyage aller) ; 250 plus transportés. Oblitérations : départ Casablanca 2/5/23 et arrivée Dakar 5/5/23. Cachet de l'aéro-club du Maroc.



Il s'agit du premier courrier Dakar – Casablanca (voyage retour). Oblitérations : départ Dakar 10/5/23 avec le cachet de la mairie de Dakar, arrivée Casablanca 22/5/23- 15h.



Il aurait pu marcher dans les pas de son père Gabriel, industriel dans le bois mais il n'en fut rien. Pierre-Georges Latécoère après des études à l'Ecole des Arts et Manufactures puis Centrale en 1906, aura un destin différent que les circonstances et la passion façonneront. S'il diversifie l'entreprise familiale dans la construction de matériel roulant pour les tramways et les chemins de fer, la Première Guerre mondiale va changer en profondeur la vie de Latécoère, un homme obstiné, doté d'une incroyable énergie et d'une belle intelligence. Il s'engage dans l'artillerie mais au bout de quatre mois, son général pense qu'il sera plus utile au pays en regagnant son entreprise. Il se lance alors dans la fabrication d'obus et de cuisines roulantes. La France a besoin d'avions et il répond à ce nouvel effort de guerre. Il s'engage dans des temps records dans la construction d'appareils et en sept mois, notre ingénieur crée

à Montaudran une usine et une piste. Une commande est passée le 29 octobre 1917 pour la livraison de 1 000 avions de type Salmson 2 A-2 et 800 seront livrés avant l'armistice. Une véritable performance pour un homme qui ne connaissait strictement rien à l'aviation. Comme plus tard, il a su bien s'entourer en faisant appel à de grands spécialistes comme Emile Dewoitine et Marcel Moine. Durant la Première Guerre mondiale, les avions ont été utilisés de façon intensive mais à son issue, que vont devenir les pilotes et cette industrie ? Pierre-Georges Latécoère est convaincu du développement du transport aérien et il est devenu de surcroît un passionné de l'aviation. Il reste à présent à convaincre l'Administration du bien fondé de ses fortes convictions, étant entendu que



Pli Algérie – France de la deuxième série d'essais. Oblitérations : départ Oran 5/12/23. Distribué à Paris le 10/12/23 – 7h30.



Le 23 juillet 1925, deux Bréguet XIV volant de conserve font un atterrissage forcé à l'oued Noun situé au sud d'Agadir. Les deux équipages sont alors attaqués par une tribu armée et n'arrivent à se dégager qu'en faisant usage des pistolets de bord et à embarquer dans le seul avion en état de vol. Le courrier laissé à bord de l'avion en panne fut pillé par les Maures. Des plis furent retrouvés 2 mois, 3 mois et 8 mois plus tard. Ce pli, rapporté à Dakar 8 mois plus tard, porte les oblitérations de départ Casablanca du 11/7/25 et d'arrivée à Dakar le 30/3/26 ainsi qu'une griffe mentionnant l'accident.



Ce courrier oblitéré à Fez le 6/10/22 à 14 heures est arrivé le soir même à Casablanca à 19 heures. Affranchissement : 50 centimes dont 25 de surtaxe aérienne.

ses contrats pour la fabrication d'avions sont résiliés ! Dès 1918, Latécoère fait le forcing pour obtenir la mise en place d'une ligne aérienne vers le Maroc et prendre en charge le trafic postal. Dans une lettre de demande de concession, il évoque la nécessité de revoir les tarifs postaux : « Le trafic postal entre la France et le Maroc, entre le Maroc et l'Algérie, est déjà suffisant pour permettre une catégorie de transports plus rapides, frappés de droits plus élevés et justifiant des droits par leur valeur propre et leur importance commerciale ou administrative ». Il mentionne les trajets à prendre via l'Espagne et pense déjà à la future liaison aérienne Afrique – Amérique du Sud dans une note au ministère de l'Air, toujours en 1918. Dans cette même note, Latécoère revient sur



Le 11 août 1929, l'avion Laté 26 F-AIKX transportant le courrier de Dakar vers Casablanca fait un atterrissage forcé à 90 km de Tiznit. L'équipage : Rolland, Costa et Vidal est attaqué et capturé par une tribu maure qui pille et détruit l'avion. L'équipage est libéré le 16 août contre le paiement d'un rançon. Une partie du courrier est ramassée quelques jours plus tard. Les enveloppes sont acheminées à leurs destinataires après avoir reçu une griffe rectangulaire mentionnant l'accident.

- ● ● les tarifs, en faisant référence aux Ballons Montés : « De plus, une partie de ce tonnage devant être évidemment consacrée à la poste, l'Etat peut recouvrer, au moyen d'une surtaxe postale, une partie de sa garantie de recettes et par conséquent sa dépense. Pour fixer quelques chiffres, nous voyons que le prix de revient du kilogramme qui voyage sur la ligne Toulouse – Rabat ressort à 24,80F, pour des courriers spéciaux, analogues à ceux qui ont été faits par ballon lors du siège de Paris, en 1870, et limités comme poids à dix grammes, sur papier spécial, cela remet la lettre à vingt-cinq centimes (...). Si l'Etat surtaxait la lettre de cinquante centimes, ce qui ne me paraît pas à première vue un tarif prohibitif, il lui suffirait d'une charge de quatre cent cinquante kilos de lettres pour couvrir par les seules recettes postales toutes ses dépenses, et il lui suffirait de vingt-deux mille lettres à cinquante centimes ou onze mille lettres à un franc pour se rembourser ainsi de la même quantité. Le service postal possède déjà des éléments intéressants à ce sujet, la ligne NEW YORK – WASHINGTON a pu assurer, par

ses seules ressources postales, le recouvrement de ses dépenses ». Latécoère est un visionnaire mais ses vols transatlantiques laissent franchement sceptiques tant les ingénieurs que les politiques ! Il ne trouve d'écho qu'auprès de son ami Beppo de Massini, un aristocrate né à Naples en 1875 et qui a servi dans les rangs de l'armée française durant la guerre. C'est lui qui va discuter avec les Espagnols pour obtenir les autorisations de vols, c'est encore lui qui va recruter des pilotes. Pour convaincre, mettre en avant ses idées, Latécoère tente un coup médiatique le 25 décembre 1918. Il prend place dans un Salmson piloté par Cournemont, direction Barcelone. Deux heures et vingt minutes plus tard, l'appareil se pose sur l'hippodrome de la ville, après avoir franchi – ce qui est alors un exploit – les Pyrénées. S'il reçoit un accueil chaleureux, les autorités françaises ne voient toujours pas l'utilité de cette ligne, tandis qu'Anglais comme Espagnols pensent déjà à conquérir cet espace aérien.

Le temps des raids d'exploration...

Qu'importe, Latécoère est un battant et il lui faut davantage pour baisser les bras. Lyautey se plaint de l'isolement du Maroc ? Cela tombe bien, il va aller le rencontrer par la voie des airs. Le 3 mars 1919, il s'envole pour le grand sud avec pour destination Rabat puis Casablanca. Massimi accompagne Latécoère sur un autre Salmson 2 A-2. Les appareils s'abîment à l'atterrissage à Alicante. La municipalité avait confondu 600 m² et la demande de 600 m de long pour la piste d'atterrissage. Le premier avion se brise à la fin de la « piste », quant au second, il atterrit en pleine nature, son pilote qui est myope ayant perdu ses lunettes dans les turbulences ! On répare un avion et Latécoère repart le 8. L'appareil

piloté par Lemaître longe la côte espagnole laissant la possibilité, en cas de problème, d'atterrir sur une plage. Après une escale à Malaga, il est à Rabat le lendemain et parvient à Casablanca. Lyautey, alors résident général, l'accueille et Latécoère lui remet le journal *Le Temps* daté du 7 et pour son épouse un bouquet de violettes, emblème de la ville de Toulouse.

C'est enfin une victoire décisive et Latécoère signe une convention avec la poste marocaine puis, le 7 juillet, il obtient un contrat d'exploitation avec les PTT et la mise en service de huit vols mensuels entre Toulouse et Rabat. On pense que lors du vol aller vers le Maroc, aucune lettre ne fut embarquée. En revanche au retour une vingtaine d'enveloppes ont été préparées, les premiers courriers ordinaires sont également du voyage ainsi qu'une lettre de Lyautey pour le ministre de la Guerre. Les plis reçoivent un cachet rectangulaire rouge « PREMIER COURRIER PAR AVION CASABLANCA TOULOUSE M. G. LATECOERE ». Ils sont les ancêtres des plis de la future Aéropostale mais pour le moment la société a pour nom Lignes Aériennes Latécoère (LAL).

Après les raids d'exploration, il va falloir assurer la régularité et la ponctualité des vols. On recrute d'anciens pilotes – souvent des héros de la guerre – comme Raymond Vanier ou Didier Daurat. Ce dernier effectue les 1^{er} et 2 septembre 1919 la première liaison postale aérienne France – Maroc avec un Breguet XIV. 9 124 lettres ont été acheminées les quatre derniers mois de 1919. Puis le volume ne cesse d'augmenter : 182 061 lettres en 1920, 327 805 en 1921 et 1 407 352 en 1922. Des passagers sont également transportés, il y en aura près de 2 000 en 1924.

Ce que les pilotes appellent « La Ligne » connaît pourtant des difficultés, les avions (de guerre à

l'origine) ne sont pas adaptés à une exploitation commerciale. On part quel que soit le temps car les retards ont pour conséquence des pénalités qui viennent en déduction des subventions. Les pilotes s'arrachent souvent du sol avec la peur au ventre affrontant les intempéries, le froid, les turbulences quand ce ne sont pas les ennuis mécaniques. Le 2 octobre 1920, La Ligne perd deux de ses hommes, un pilote et un mécanicien noyés au large de Port-Vendres. En deux ans, dix pilotes et mécaniciens disparaissent. Latécoère doit faire face à une crise de confiance tant interne qu'à l'extérieur de la compagnie. Même le maréchal Lyautey – un soutien de la première heure – doute et demande à ce que son courrier ne soit pas transmis par avion lorsqu'il est en voyage en France. Il est temps de reprendre en main l'exploitation de La Ligne, mettre de l'ordre, assurer sa ponctualité et sa fiabilité qui feront sa force. Massimi propose à Latécoère de confier cette tâche à Daurat. Il est peu favorable mais il se laisse convaincre.

Le temps de l'exploitation commerciale

Daurat prend ses nouvelles fonctions en octobre 1920 à Toulouse. Pour remettre de l'ordre il se sépare – à regret – de personnes, mate les fortes têtes, il n'est plus question de faire de l'acrobatie mais de respecter le règlement. Tous les pilotes doivent, sous son impulsion, effectuer un stage dans les ateliers de mécanique avant de voler. Rapidement on l'appellera « la vache » mais il tire le meilleur de chacun de ses hommes. Daurat parvient à ses fins. Ils le respectent, l'esprit si particulier de La Ligne est né : abnégation, obstination, dépassement de soi sont les maîtres mots. Les hommes de Daurat finissent

par former une communauté unie par un même but.

En 1923, la situation s'est nettement améliorée et la société qui a pris le nom de Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques (CGEA) compte 70 avions, a transporté 3 millions de lettres et 1 400 passagers. Dans le même temps, la surtaxe aérienne intégralement reversée aux lignes Latécoère diminue : 1,25 f par fraction de 20 gr en 1920, elle passe à 0,75 f le 1^{er} mars 1921 puis à 0,50 f le 15 janvier 1922. Elle entretient enfin une ligne entre Rabat et Oran en Algérie. Fort de la présence de Daurat, Pierre-Georges Latécoère peut consacrer son temps à obtenir de nouveaux marchés, concevoir ses propres appareils, penser au développement vers l'Afrique, ultime étape avant l'Amérique du Sud. C'est à Joseph Roig, un homme proche de Lyautey qui connaît bien le désert, qu'il confie l'étude pour étendre La Ligne du Maroc au Sénégal.

C'est un nouveau défi avec 2 800 kilomètres dont 1 500 sous mandat espagnol. Ce territoire baptisé Rio de Oro est un vaste désert où se trouvent des Maures qui poseront bien des problèmes aux pilotes et mécaniciens. Fin 1922, Roig prend contact avec les militaires espagnols installés dans des positions fortifiées à Cap Juby et Villa Cisneros. Ils ne maîtrisent pas grand-chose à l'extérieur et ne souhaitent pas s'embarrasser d'une présence française. Roig manœuvre habilement, engage des discussions, fait parvenir par voie maritime du matériel et du carburant, prépare activement le premier raid.

Le 3 mai 1923 trois Breguet XIV décollent de Casablanca et relient Dakar par Agadir, Cap Juby, Villa Cisneros et Port-Etienne, le pari de Roig (qui est du voyage) est réussi mais il faudra attendre le 1^{er} juin 1925 pour l'ouverture de la ligne. Pour l'anecdote, c'est ce personnage hors du commun

qui est à l'origine de l'enveloppe par avion. Pour faciliter le tri des lettres dont la surtaxe aérienne devait être reversée à Latécoère, il propose la fabrication d'une enveloppe distinctive bordée de rouge à mettre à la disposition du public. Non seulement il est courageux, fin diplomate mais en plus Roig est inventif !

L'Afrique, tous les pilotes en rêvent mais elle se révélera parfois cruelle. La Ligne va accueillir sur ce tronçon des hommes remarquables à l'instar de Mermoz ou Saint-Exupéry. De belles pages vont s'écrire dans ce qui prend la forme d'un roman d'aventure qui continue de servir de modèle. Comme ne le manquera pas de le rappeler Marie Vincente Latécoère à Toulouse en septembre prochain, dans un monde qui cherche ses repères, un hommage aux héros de La Ligne, c'est un hymne à la vie. Un message qui est aussi destiné aux jeunes afin de montrer « *qu'avec de la volonté et du courage, on peut se construire son avenir* ». Et pourquoi pas une collection de timbres serait-on tenté d'ajouter, pour mieux connaître ceux qui ont porté haut et loin les valeurs de l'humanisme.

■ A suivre

Nicolas de Pellinec

Nos remerciements à la fondation Latécoère et à La Ligne pour la documentation et l'iconographie de cet article.

Pour aller plus loin :

➤ *Timbroscopie* n°153

➤ *Ligne Mermoz, histoire aérophilatélique 1918-1940*, par Gérard Collot et Alain Cornu (Ed. Sinais)



LIGNES AÉRIENNES G. LATÉCOÈRE