

Les cahiers pour l'histoire de La Poste

Camille HENRI

Le courrier prend les airs

L'aviation postale intérieure au milieu du XX^e siècle



Apostille

Directrice de la publication : Dominique Blanchecotte

Directrice de la rédaction : Muriel Le Roux

Suivi éditorial : Sébastien Richez

***Comité de rédaction : Muriel Le Roux, Benoit Oger, Sébastien Richez, Josiane Foyrat,
Nicolas Verdier***

***Comité de lecture : Reynald Abad, Catherine Bertho-Lavenir, François Cadilhon,
Jean-Luc Chappé, Patrick Fridenson, Eric Godelier, Pascal Griset, Michel Margairaz,
Sylvie Schweitzer, Laurent Tissot***

Adresse :

Comité pour l'histoire de La Poste

44, boulevard de Vaugirard

Case Postale F 502

75 757 Paris Cedex 15

www.laposte.fr/chp

Illustration de couverture :

DC4 de la Postale de nuit sur le tarmac du Bourget dans les années 1960

(Photothèque du Musée Air France)

Maquette : Navis

ISSN : 1287-4612

ISBN : 978-2-918336-03-7

Novembre 2012

**Les idées émises dans cette recherche n'engagent que l'auteur et ne sauraient en aucun cas engager la
responsabilité du Comité pour l'histoire de La Poste ou de La Poste, ni refléter leur position.**

L e s c a h i e r s p o u r l ' h i s t o i r e d e L a P o s t e

Camille HENRI

**Le courrier prend les airs
L'aviation postale intérieure au milieu du
XX^e siècle**

Cette étude est tirée d'un mémoire de master d'histoire contemporaine soutenu en 2008 à l'université de Rouen, sous la direction de Jean-Claude Vimont.

<i>EDITORIAL</i>	9
<i>INTRODUCTION</i>	11
CHAPITRE I	15
LA POSTE, LE COURRIER ET LE TRANSPORT AERIEN	15
<i>LA POSTE OU L'AVENTURE DU COURRIER</i>	15
<i>L'administration des Postes ou l'importance du courrier</i>	15
<i>La mystique du courrier ou la conception « dauratiennne » du transport aéropostal</i>	16
<i>LA GENESE DE L'AVIATION POSTALE INTERIEURE</i>	23
<i>Les premiers essais de transport aéropostal</i>	24
<i>La rupture provoquée par le premier conflit mondial</i>	26
<i>Le transport aérien français : le contraste entre poste et passagers, international et national</i>	29
<i>Les exemples étrangers : le quadrillage d'autres pays par des lignes aériennes postales ou mixtes</i>	33
<i>L'administration des Postes et le projet de création d'un réseau postal aérien</i>	35
CHAPITRE II	40
LES ETAPES DE LA CONSTITUTION D'UN RESEAU TECHNIQUE DE TRANSPORT A LA POSTE : LE CAS DU RESEAU AEROPOSTAL INTERIEUR	40
<i>AIR BLEU OU LA NAISSANCE DE L'AVIATION POSTALE INTERIEURE</i> :	40
1935-1939, <i>AUX ORIGINES DU RESEAU AEROPOSTAL METROPOLITAIN</i>	40
<i>1935-1936, le transport postal diurne et surtaxé</i>	41
<i>1937-1939, le transport postal diurne et non surtaxé</i>	51
<i>1939, l'aboutissement : le transport postal aérien nocturne sans surtaxe</i>	56
<i>LE RESEAU AEROPOSTAL INTERIEUR PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE</i>	59
<i>L'aviation postale intérieure au cours de la Seconde Guerre mondiale</i>	60
<i>La réflexion, l'étude du réseau : 1942-1945</i>	65
<i>LA CREATION DU DEPARTEMENT POSTAL D'AIR FRANCE</i> :	71
1945 <i>OU LA RENAISSANCE DU RESEAU AEROPOSTAL INTERIEUR</i>	71
<i>La Poste à la Libération</i>	72

<i>L'embryon de réseau postal</i>	76
<i>L'essor du réseau</i>	83
CHAPITRE III	93
LE DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT AERIEN EN METROPOLE :	
DE L'UTILISATION DE L'AVION POSTAL A L'AVION COMMERCIAL DANS	
LES TRANSPORTS INTERIEURS	93
L'AVION ET LES TRANSPORTS POSTAUX INTERIEURS	93
<i>L'avion comme nouveau moyen de transport postal régulier</i>	94
<i>La place de l'avion postal dans le service postal métropolitain</i>	104
<i>L'avion et le train, entre concurrence et complémentarité : vers une histoire de la</i> <i>coordination des transports postaux</i>	109
LA POSTE ET L'AVIATION	113
<i>L'avion postal et l'aviation française</i>	114
<i>Les infrastructures</i>	123
DE L'AVIATION POSTALE A L'AVIATION COMMERCIALE EN FRANCE METROPOLITAINE	129
<i>La genèse de la création d'un réseau de lignes aériennes intérieures</i>	133
<i>L'avion en France</i>	135
BIBLIOGRAPHIE	140
SOURCES	144

Beaucoup des lecteurs de ce numéro 15 des *Cahiers pour l'histoire de La Poste* auront certainement en tête, ne serait-ce même que de façon lointaine, la grande aventure de l'Aéropostale. Une compagnie dont l'histoire a été étudiée dans de nombreuses publications relatant l'ouverture des liaisons aériennes internationales pour le transport du courrier vers l'Amérique du sud, dès les années 1920, puis l'Afrique du Nord ; les aventures et exploits de ses pilotes les plus célèbres maintes et maintes fois biographiés comme Antoine de Saint-Exupéry, Jean Mermoz ou Henri Guillaumet. Une compagnie dont l'activité porteuse de rêves et de projections extra-hexagonales a fondamentalement contribué à dessiner un visage à la fois glorieux et épique de l'institution postale... alors qu'elle n'en fut techniquement pas constitutive ! Les célèbres pilotes évoqués ci-dessus n'étaient pas postiers. La compagnie Aéropostale était une entreprise privée et son lien avec la Poste se limitait à la négociation avec l'administration des PTT de contrats de transport concernant le courrier international.

Oui mais voilà, dans cette publication, il n'est pas question de l'Aéropostale, et ce même si le travail réalisé par Camille Henri évoque un double aspect aérien et postal. Car c'est le premier mérite de cette contribution : une précieuse explication de texte, un éclaircissement sémantique que nous livre l'auteur parmi les appellations « aéropostale », « aviation postale » ou « poste aérienne » pour mettre au clair cette branche de transport. C'est aussi une histoire incarnée où la volonté des hommes est essentielle : celle de Didier Daurat, pionnier de l'Aéropostale et visionnaire quant au futur de l'avion : celle de Georges Mandel, ministre des PTT dédié à la modernisation de son administration via le travail d'expert de Victor Pignochet, haut administrateur des PTT et directeur de l'Exploitation Postale.

Par ailleurs, Camille Henri fait en lumière une autre structure entrepreneuriale d'un genre original, la compagnie Air Bleu, érigée dans les années 1930 dans le cadre de la mise en place d'un réseau postal aérien hexagonal. Si ce sujet est souvent méconnu, c'est pour plusieurs raisons. D'abord, les historiens de l'univers aérien, non seulement peu nombreux, n'avaient pas relevé cette précocité d'introduction de l'avion dans le transport postal dans l'idée de faire chuter les délais d'acheminement du courrier. Ensuite donc, l'Aéropostale, au-delà des frontières, avait masqué cette dimension hexagonale. Surtout, le chemin de fer, et à un degré bien moindre la voie routière, masquaient de leur prédominance toute autre voie dès qu'il s'agissait d'évoquer le transport postal.

Camille Henri redonne à l'avion sa place ancienne et met en lumière le sens de l'adaptation technique chère à une institution postale pas avare en efforts dans ce domaine.

En France – l'un des berceaux du « plus lourd que l'air »¹ – l'avion a progressivement modifié les liaisons postales. Si l'avion apparaît pour E. Chadeau comme la « modernité même du XX^e siècle »², il est très tôt considéré comme un moyen de transport idéal et moderne pour l'acheminement du courrier. Jean Macaigne, pionnier du transport postal aérien, écrit à propos du lien qui unit le courrier et l'avion : « il serait certes osé de prétendre que l'avion fut créé pour le courrier mais, dès l'origine, il apparut évident que, par sa nature même, le courrier se devait d'être acheminé par avion³ ». Né avec le XX^e siècle, l'avion s'est, en l'espace d'une trentaine d'années, révélé être pour l'administration postale française un mode de transport profitable à l'acheminement du courrier.

S'il existe au XIX^e siècle une révolution de la vitesse avec la naissance du chemin de fer, note Christophe Studeny, l'apparition de l'avion au XX^e siècle fait entrer les hommes dans une nouvelle ère⁴ : celle de la grande vitesse. Célérité à laquelle la Poste a toujours été sensible : si le transport de poste par les airs remonte aux années 1870 avec les premiers aérostats⁵ (les « plus légers que l'air »), la naissance d'un nouvel aéronef (le « plus lourd que l'air ») plus rapide au début du XX^e siècle, l'avion, présente beaucoup plus d'avantages pour le service postal. La naissance de l'avion ouvre sur toute l'histoire de l'aviation commerciale et postale.

Il ne s'agit pas dans cette étude de s'intéresser à l'ensemble du transport aéropostal français, mais au transport aérien exclusivement postal. Une forme de transport qui correspond à la mise en œuvre par la Poste de ses propres moyens aériens pour transporter le courrier, c'est-à-dire n'ayant pas recours aux capacités des lignes aériennes commerciales. L'objectif étant d'observer un phénomène de spécialisation et de rationalisation du transport aérien avec la création et l'exploitation d'une flotte d'avions dédiée au transport postal métropolitain : l'aviation postale intérieure.

L'aviation postale se constitue donc d'une flotte d'avions au service exclusif des offices postaux. Elle transporte quotidiennement et exclusivement des objets de correspondance sur des lignes, le réseau aéropostal, et des horaires établis en tenant compte des besoins des Postes. Si le terme de *pionniers de l'aviation postale*, est très fréquent dans l'historiographie française, il ne fait référence qu'aux liaisons postales pionnières réalisées entre 1918 et 1930 par les Lignes Latécoère puis la Compagnie Générale Aéropostale. Il caractérise ces avions postaux qui ont établi la première ligne postale régulière de l'histoire en reliant progressivement la France à l'Amérique du sud. Pour bien faire la différence avec l'objet de cette étude, on pourrait la qualifier « d'aviation postale internationale ». Le terme d'*aviation postale européenne*⁶ existe également dans les archives : il illustre la volonté de différents offices postaux européens de se doter, au tournant des années 1920-1930, d'une aviation postale européenne. Camille Allaz considère d'ailleurs que c'est l'avortement de ce projet européen qui a poussé les différents pays à développer chacun leurs propres réseaux aériens nationaux pour le transport de la poste : soit en ayant recours aux capacités des lignes régulières, soit – comme c'est le cas de la France – en mettant en œuvre des moyens propres⁷. Dans cette étude, les termes d'aviation postale intérieure ou d'aviation postale métropolitaine sont utilisés pour désigner cette flotte d'avions postaux naviguant en France.

¹ Ce terme désigne un appareil volant, plus lourd que l'air, dont la sustentation est assurée par des ailes et la propulsion par un ou des moteurs à hélice ou à réaction.

² E. Chadeau, *Le rêve et la puissance – l'avion et son siècle*, Paris, Fayard, 1996, p. 12.

³ J. Macaigne, *Le courrier de l'aventure*, Paris, Fayard, 1962, p. 39.

⁴ C. Studeny, *L'invention de la vitesse : France, XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, Gallimard, 1995, pp. 338-354.

⁵ L'aérostat est un aéronef, c'est-à-dire le nom générique des appareils désigné à naviguer dans les airs, s'élevant et se soutenant dans l'atmosphère grâce à l'emploi d'un gaz plus léger que l'air ambiant sous l'effet de la poussée d'Archimède. On parle également de *ballon* pour le désigner.

⁶ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/2 ; Création d'un réseau européen spécifiquement postal.

⁷ C. Allaz, *La grande aventure de la poste et du fret aériens du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, Presses de l'Institut du Transport Aérien, 1998, p. 194.

Si le concept d'une flotte d'avions volant uniquement pour la Poste et n'acheminant que du courrier en métropole s'est forgé au milieu des années 1920, dans les textes officiels ce vocable d'*aviation postale intérieure* est inexistant avant l'année 1935. Le terme générique d'*aviation postale* s'avère quant à lui avoir considérablement évolué dans le temps en raison de la récence de l'avion au cours du premier XX^e siècle. Si dans les années 1920 le terme d'*aviation postale* est employé pour désigner des avions transportant du courrier, il n'est pas comparable à la définition qui s'est forgée au milieu des années 1930 visant à souligner cette spécialisation du transport que nous avons précédemment définie.

En effet, il semble qu'avant l'émergence du concept d'*aviation postale intérieure*, la distinction porte uniquement sur le fait d'utiliser l'avion par rapport à un autre aéronef. Cela peut s'expliquer par le contexte aéronautique des trois premières décennies de ce XX^e siècle. Une période où l'avenir de l'aéronautique était encore indécis entre les « plus-lourds » et « les plus-légers » que l'air et où coexistaient, dans une profonde rivalité, aérostat et avion. Une concurrence qui prend fin dans les années 1930 avec la victoire définitive de l'avion, et l'abandon des dirigeables pour le transport commercial.

Ceci expliquerait, avant les années 1930, l'utilisation d'un terme spécifiant – non pas la spécialisation du transport – mais le recours à un mode de transport plus qu'à un autre pour acheminer du courrier. L'avion étant devenu l'aéronef de référence pour le transport aérien, la distinction s'est progressivement faite sur la façon de l'utiliser pour l'acheminement du courrier. Il est ainsi devenu ce transporteur, c'est-à-dire un appareil assurant mécaniquement le transport d'objets ou de matériel d'un lieu à un autre, strictement postal ou ce mode de transport mixte. Une spécialisation qui s'avère avoir été plus rapide dans son application que dans son utilisation langagière : dans le vocabulaire, comme dans l'esprit des gens, ces deux conceptions du terme d'*aviation postale* semblent toujours assez vagues. Cet exemple traduit un phénomène relativement complexe qui a très peu été étudié, celle de la définition d'un nouveau concept : l'univers de l'avion⁸. Nouveauté au XX^e siècle, la définition des termes aéronautiques s'est étalée dans le temps avant d'avoir une signification définitive. Il en est de même avec le transport postal par avion.

L'objectif de cette n'est ni de retracer l'histoire de la poste aérienne française ni d'étudier pour une énième fois l'histoire des pionniers de l'aviation postale, mais d'étudier l'apparition de l'avion pour le transport de la poste et sur la formation d'un réseau aérien de transport exclusivement postal en métropole. Cela afin de retracer une page d'histoire de la Poste jamais étudiée dans des recherches historiques : celle du transport aérien strictement postal dans l'hexagone. Par conséquent, il s'agit de s'intéresser à l'introduction dans le service postal du plus récent moyen de transport inventé par l'homme : l'avion. Mais surtout d'en étudier son utilisation spécialisée et rationnelle.

Si ce thème du transport aéropostal est absent de l'histoire scientifique il a, en revanche, été accaparé par l'histoire amateur puisque les milieux postiers et aéronautiques ont abondamment écrit dessus. L'historiographie, mais également la muséographie, témoigne de l'intérêt accordé à ce thème du transport postal aérien. Le transport postal aérien serait-il donc un sujet rebattu ? Cela se vérifie en effet, pour la période qui court approximativement de 1870 à 1930 : une période principalement abordée sous l'angle du stéréotype de l'aventurier, un phénomène qui tend à disparaître dans l'histoire de l'aviation. Léonard Laborie souligne à propos de la période pionnière de transport postal par avion 1910-1930 : « il est d'ailleurs difficile, indique-t-il, de faire le décompte des ouvrages portant sur Latécoère et sur l'Aéro postale, loin en tête dans le classement bibliométrique relatif au sujet⁹ ». L'intérêt de nombreux auteurs et surtout la curiosité d'un large public pour ces liaisons pionnières occulte l'existence de l'aviation postale métropolitaine, qui s'est

⁸ Cf. le colloque international intitulé *La culture aérienne – Objets, imaginaire, pratiques de l'aéronautique XVIII^e-XX^e siècle*, organisé par le Centre d'histoire des techniques et de l'environnement (CDHTE/CNAM) et le Centre Alexandre Koyré – Centre de recherches en histoire des sciences et techniques (CAK-CRHST/CNRS) du 13 au 15 novembre 2008. Le but étant de réactualiser l'histoire de l'aéronautique.

⁹ L. Laborie, « Un régime européen pour un nouveau réseau : la poste aérienne sans surtaxe dans les années 1930 » in M. Le Roux (dir.), *Postes d'Europe XVIII^e-XX^e siècle. Jalons d'une histoire comparée*, Paris, CHP, 2007, pp. 415-430.

développée postérieurement – dans l’ombre de ses héros pourrait on même dire – à l’exploitation de *La Ligne*¹⁰.

Si l’originalité première de ce mémoire est d’essayer de combler une historiographie postale lacunaire en matière de transport au XX^e siècle, il s’agit également de s’intéresser à une page d’histoire de l’aviation française qui est, pour les raisons énoncées, peu connue. Ce sujet fait donc la jonction entre histoire postale et histoire de l’aviation française où le courrier apparaît comme le dénominateur commun. Le thème du transport postal aérien a été fortement accaparé par l’histoire amateur : principalement par quelques passionnés mais également par des postiers érudits. S’il existe quelques références bibliographiques sur l’aviation postale intérieure, aucune, à l’exception de l’ouvrage de Camille Allaz qui aborde l’ensemble du transport postal aérien dans le monde, ne sont des recherches historiques. Néanmoins, ces différentes références constituent une base de données considérable, et de qualité, sur le sujet. La majorité des ouvrages ne s’intéresse qu’au transport postal aérien pionnier. Si cette quantité d’ouvrages témoigne de l’importance de ce nouveau moyen de transport, elle souligne surtout l’intérêt pour les exploits des héros de cette épopée. Enfin, cette présentation de l’historiographie aéropostale ne serait pas complète sans préciser l’importance de ce thème chez les philatélistes. Mais c’est un aspect qui n’est pas inclus dans ces recherches, hormis quelques illustrations philatéliques, puisqu’il peut constituer à lui seul un objet d’étude.

Au fur et à mesure que le trafic postal international aérien s’est développé, l’idée s’est précisée en France d’établir un service semblable dans un rayon d’action moins étendu et d’en faire ainsi une exploitation revêtant purement le caractère d’un transport postal national. C’est en s’appuyant sur les exemples étrangers mais surtout sur les expériences passées en matière de transport postal aérien qu’est né le premier réseau de l’aviation postale intérieure. Des expériences antérieures qui reposent à la fois sur les différents essais de transport de courrier par avion réalisés entre 1910 et 1920 mais surtout sur l’expérience des pionniers de l’aviation qui, depuis 1919, ont prouvé l’intérêt du transport aéropostal avec les Lignes Latécoère et l’Aéropostale.

L’aviation postale intérieure désigne une organisation spécifique et unique au monde, il s’agit d’un mode de transport qui s’affirme progressivement en France dans les échanges de courrier entre la région parisienne et les capitales régionales pour les flux de trafics les plus importants ou les métropoles les plus éloignées. Comme son nom l’indique, c’est la France continentale qui se voit quadrillée par des lignes aériennes exclusivement postales : c’est par conséquent la France hexagonale qui constitue le cadre spatial de notre réflexion puisque ce n’est que sur cet espace que s’est développé ce réseau de lignes exclusivement postales.

Le choix des bornes chronologiques retenues pour délimiter temporellement cette étude se justifie par deux raisons liées l’une à l’autre : à la fois l’introduction de l’avion dans les transports – postaux – intérieurs mais également en raison de la formation de ce réseau aérien. C’est au cours de cette période qu’est né l’avion postal en métropole : avant 1935, hormis les premiers essais réalisés entre 1911 et 1919 qui n’avaient pas un caractère régulier, la Poste n’avait recours pour le transport aérien du courrier qu’aux rares lignes commerciales faisant escales dans quelques villes françaises. Si l’on observe sur cette période l’introduction de l’avion parmi les différents modes de transport utilisés par la Poste pour l’acheminement intérieur, on assiste également à son avènement : entre 1935 et 1955 l’avion s’est progressivement imposé en passant du statut de transporteur exceptionnel à celui d’essentiel dans l’organisation de l’acheminement postal intérieur. Aussi, la période étudiée traduit-elle cette généralisation de l’utilisation de l’avion pour le transport postal. Mais également, indépendant de tout caractère postal, cet intervalle matérialise l’entrée de l’avion sur le territoire métropolitain (avant 1935 la France ne disposait pas d’un réseau aérien intérieur) : l’introduction de l’avion postal en France caractérise la progressive entrée de l’avion dans les transports intérieurs français et innocence la généralisation de son utilisation en France.

¹⁰ Le terme *La Ligne* fait référence à cette liaison aéropostale qui a progressivement reliée Toulouse à l’Espagne, au Maroc puis au Sénégal en vue d’une future exploitation transatlantique vers l’Amérique du sud. Deux compagnies françaises l’ont successivement exploitées : d’abord la Compagnie générale d’entreprises aéronautique ou Lignes Aériennes Latécoère entre 1918 et 1927 puis la Compagnie Générale Aéropostale ou plus simplement l’Aéropostale entre 1927 et 1933.

Ces deux décennies correspondent à la formation du réseau de l'aviation postale intérieure, c'est-à-dire à la création d'un réseau de transport postal qui n'existait pas auparavant. Un développement qui s'étale sur une vingtaine d'années au rythme de la conjoncture technologique, économique et politique. Il s'agit là d'une période d'expérimentation de cette forme de transport postal aérien propre à l'administration postale française et qui aboutit au début des années 1950. Un accomplissement qui se justifie par une note adressée au ministre des PTT datant du début des années 1950 qui explique « elle fonctionne [l'aviation postale intérieure] régulièrement, elle accélère et développe les échanges commerciaux, les organismes locaux la réclament [...] le stade des expériences est achevé ». C'est le début de l'essor de ce réseau de transport qui il entre dans une nouvelle ère, celle de la maturité.

La Poste, le courrier et le transport aérien

Si l'aviation postale intérieure est une nouvelle forme de transport postal en métropole, c'est également une forme particulière de transport aérien : elle est à la fois fille de l'aviation et de l'administration postale. Elle est née de la rencontre de deux univers, postiers et aviateurs, pourtant distincts mais associés dans un même but : la transmission du courrier. C'est le courrier qui apparaît comme le dénominateur commun de cette entreprise. S'il est la raison d'être de l'administration postale, il devient le pivot de cette organisation particulière qu'est l'aviation postale intérieure.

La Poste ou l'aventure du courrier

Le service postal français, la Poste, est né dans le but d'acheminer des correspondances, c'est le courrier qui est à l'origine même de son existence. Les services postaux constituent l'ensemble des services désignant la collecte, le tri, le transport et la distribution d'envois postaux. Il s'agit là d'un axe essentiel de l'activité de ce service public.

L'administration des Postes ou l'importance du courrier

L'administration des Postes est « chargée d'assurer les relations épistolaires entre tous les habitants du territoire, elle doit effectuer cette liaison sans défaillance et dans les moindres délais [...] »¹¹. Le polytechnicien et auteur de nombreux romans Jacques Spitz écrivait, dans *L'agonie du globe*, en 1935, que « l'échange de correspondance est avant tout un moyen de communication essentiel et sa rupture ne peut être faite que par des événements exceptionnels »¹². Bien qu'issue d'un roman de science-fiction, cette citation illustre en tout point la politique de l'administration postale en matière d'acheminement du courrier : il s'agit d'une responsabilité importante.

Véritable lien social, le courrier réunit les hommes : si aujourd'hui il apparaît comme un moyen de correspondre parmi – tant – d'autres, il est resté pendant des siècles le seul moyen répondant au besoin de l'homme de communiquer. C'est d'ailleurs pour répondre à ce besoin que l'Etat s'est à la fois doté d'une administration centrale chargée d'organiser et de gérer l'acheminement des objets de correspondance, et d'un réseau qui s'est développé grâce aux différents moyens de transports inventés par l'homme et à leurs réseaux de transports (routiers, ferrés et aériens)¹³.

Des hommes au service du courrier

Une rapide comparaison entre les postiers et les « facteurs de l'air »¹⁴ montre qu'ils ont comme point commun cette volonté de transmettre, dans les meilleurs délais, le courrier. Pour le postier le règlement tient lieu de symbole, de loi sacrée vis-à-vis duquel tous adhèrent ; pour le facteur de l'air

¹¹ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 473 ; « L'aviation postale » conférence prononcée le 15 décembre 1943 par M. Moignet à l'école Polytechnique.

¹² J. Spitz, *L'agonie du globe*, Paris, Gallimard, 1935.

¹³ M. Merger, « La Poste son passé, son devenir » in M. Le Roux (dir.), *Postes d'Europe, XVIII^e - XXI^e. Jalons d'une histoire comparée*. Paris, CHP, 2007, p. 21.

¹⁴ Cette appellation de *facteur de l'air* ou *facteur aérien* pour désigner les hommes transportant le courrier sur les lignes aériennes date des années 1920, elle a ensuite été reprise avant la Seconde Guerre mondiale pour désigner le personnel de l'aviation postale intérieure puis ensuite pour les effectifs de la Postale de Nuit. in R. Marchand « le premier "facteur aérien" d'après guerre s'envolera ce soir du Bourget », *Cité-soir*, 27 octobre 1945, p. 1-3.

il en va de même : il est soumis à un certain nombre de règles qui normalisent son action : cette *mystique du courrier*¹⁵ inculquée par D. Daurat.

C. Teissier parle, pour les postiers, du « mythe du devoir et de la morale professionnelle ». Le devoir constitue selon lui une contrainte « qui appelle la raison et la volonté » : le postier se trouve responsable d'une obligation qui émane d'une instance supérieure qu'il se fait un devoir de servir, car avoir prêté serment le renvoie à sa propre conscience. C'est de là que le postier tire son honorabilité, en respectant scrupuleusement le règlement, en remplissant son devoir il peut participer à son modeste niveau à la qualité du service public¹⁶. Il en est de même pour le facteur de l'air. On trouve ainsi dans un article de presse consacré à la Postale de nuit l'interview d'un pilote qui déclare : « Nous n'avons ni le prestige, ni la gloire des pilotes de lignes-passagers ; nous sommes un peu ignorés [...] mais ce qui nous encourage et fait notre fierté, c'est que nous avons la responsabilité de ce courrier. Et bien des lettres ont une très grande importance. Pour ceux qui les ont écrites, comme pour ceux qui les attendent, il faut qu'elles arrivent à bon port et qu'elles y arrivent le plus vite possible !¹⁷. »

On retrouve dans cette dernière phrase une conception identique de ces deux métiers : ces hommes sont au service du courrier, ils œuvrent dans le même but : celui de remplir leur mission en transmettant les dépêches qui leur sont confiées. Quelques soient les conditions climatiques le facteur effectue sa tournée, il en est de même pour les avions postaux et leurs équipages bien que les risques ne soient pas les mêmes. Ces derniers ont été formés à cette « religion du courrier »¹⁸ par un homme, Didier Daurat, dont le seul parcours professionnel illustre plus de trente années de l'histoire du transport postal aérien par avion. Cet homme est à l'origine du développement, de la création pour ainsi dire, du transport postal aérien français. L'écrivain Joseph Kessel, évoquant l'Aéropostale, écrit : « le courrier passait d'abord. Il passait avant l'existence de ceux qui le servaient¹⁹ ». Du courrier qu'il faut acheminer coûte que coûte et ponctuellement : ce souci de l'exactitude postale est devenu mystique pour de nombreuses générations de postiers de l'air.

La mystique du courrier ou la conception « dauratiennne » du transport aéropostal

Si Didier Daurat est considéré comme le père de l'aviation postale intérieure, il apparaît également comme la figure emblématique de l'ensemble du transport postal aérien français : le pilier des Lignes Latécoère, de l'Aéropostale, d'Air Bleu mais aussi du département postal d'Air France. C'est l'une des grandes figures de ces pionniers de l'aviation commerciale. Des années 1920 aux années 1950, et même après son départ en retraite, il réussit à imposer et à transmettre aux générations d'*aéropostiers* sa conception du transport aéropostal fortement empreinte des rigueurs du service public postal : la sacralité du courrier, l'idée de servir l'intérêt général, etc. que l'on retrouve dans cette *mystique du courrier*. Ce terme, récurrent lorsque que l'on s'intéresse au transport postal aérien en général, est né dans les années 1920 avec les pionniers de l'aviation postale²⁰.

Cette conception, véritable doctrine, remonte aux premières liaisons postales réalisées par les Lignes Latécoère entre 1918 et 1927. Dans le sillage de Daurat, elle s'est ensuite appliquée à l'Aéropostale puis à Air Bleu et enfin au département postal d'Air France – la Postale de nuit. Un ancien président de l'AAPN, déclarait à propos de la fermeture du Département postal d'Air France : « On peut dire que la Postale a été tout à fait digne de ses cousins d'Air Bleu, de ses parents de la Compagnie Générale Aéropostale et de ses grands-parents des Lignes Latécoère [...]»²¹. » Cet extrait

¹⁵ Souligné par l'auteur.

¹⁶ C. Teissier, *La Poste : logique commerciale/logique de service public. La greffe culturelle*, Paris, L'Harmattan, 1997, p. 97-105.

¹⁷ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/12 ; M. Uriade, « Par tous les temps les avions de la Postale prennent l'air », *Tintin actualités* n°284, 1954, pp. 4-6.

¹⁸ D. Daurat, *Dans le vent des hélices*, Paris, Seuil, 1956, p. 200.

¹⁹ J. Kessel, *Mermoz*, 1937.

²⁰ B. Pourchet, « Introduction » in R. Vanier, *Tout pour la Ligne*, Porteret-Sur-Garonne, Rééd. Nouvelles Editions Loubatières, 2006, pp. 5-6.

²¹ Claude Koening cité par l'AAPN, *L'écho du Hibou*, n°55, octobre 2006.

témoigne de la filiation entre ces différentes compagnies, un lien qui repose pour beaucoup sur les valeurs édictées par « l'homme aéronautique »²².

Didier Daurat donnant le départ à un appareil de la flotte postale



Source : L'Adresse Musée de La Poste, Paris

Quelle définition ?

La définition donnée par *Le Petit Larousse* du terme *mystique* explique ce que désigne cette mystique du courrier : une croyance absolue qui se forme autour d'une idée, d'une personne.

Dans l'introduction des mémoires de Raymond Vanier, figure tout aussi éminente du transport aéropostal, Bernard Pourchet écrit : « R. Vanier a fait partie de cette phalange de pionniers motivés par un professionnalisme sans faille, un amour du métier, une foi inébranlable. Héroïsme du quotidien, discrétion, efficacité, souci du travail bien fait, respect des engagements... c'était cela la Mystique du courrier, racine d'avenir²³. » Cette définition complète, en renvoyant à la sacralité du courrier, ce qui a été défini précédemment. Elle traduit aussi cette philosophie, ces principes sur lesquels se sont construites les générations suivantes d'aéropostiers. Cette conception toute particulière du transport postal aérien, où seul le courrier compte, constitue l'empreinte de Didier Daurat. Une empreinte qui se retrouve à la fois dans l'histoire de *La Ligne*²⁴ ou de l'aviation postale intérieure – exploitée avant guerre par la Société Air Bleu puis à partir de 1945 par le Département postal d'Air France – : on peut même parler de la religion du courrier. Pour B. Pourchet, elle constitue ce point de départ, cette « racine d'avenir » : en France, elle constitue cette base solide sur laquelle s'est développé le réseau aérien exclusivement postal ; mais elle a aussi contribué au démarrage de l'aviation commerciale dont *La Ligne* symbolise la naissance et qui transporte maintenant des milliards de passagers.

²² J.-L. Ray, « Didier Daurat, l'homme aéronautique » in « Didier Daurat », *Icare. Revue de l'aviation française Icare*, SNPL, 1992, n°140, pp. 8-9.

²³ B. Pourchet, « Introduction » in R. Vanier, *Tout pour la Ligne*, Porteret-Sur-Garonne, Rééd. Nouvelles Editions Loubatières, 2006, pp. 5-6.

²⁴ La Ligne fait référence à cette liaison aéro postale qui a progressivement reliée Toulouse à l'Espagne, au Maroc puis au Sénégal en vue d'une future exploitation transatlantique vers l'Amérique du sud. Deux compagnies françaises l'ont successivement exploitées : d'abord la Compagnie générale d'entreprises aéronautiques ou Lignes Aériennes Latécoère entre 1918 et 1927 puis la Compagnie Générale Aéro postale ou plus simplement l'Aéro postale entre 1927 et 1933.

Pour comprendre ce qui a animé le transport aérien exclusivement postal métropolitain, il faut au préalable s'intéresser à cette époque pionnière. Paul Graugnard²⁵ déclarait au Musée de l'Air lors de l'une des commémorations du premier vol de la Postale de nuit le 26 octobre 1945 : « [...] on ne peut évoquer cette époque sans rechercher les tenants et les aboutissants de l'histoire de la Postale de nuit. Dès la fin de la guerre de 14 avec la création des lignes Latécoère, débute la grande rencontre, d'où va naître la Postale, la collaboration entre la Poste, les PTT de l'époque, et Didier Daurat. Cela sera la longue histoire d'une vie. Là est née « la mystique du courrier » qui sera toujours l'idée force de la Postale [...] ».

Comme le souligne P. Graugnard, cette période pionnière apparaît, avec la naissance de la mystique du courrier, comme le berceau de l'aviation postale métropolitaine. Si Didier Daurat a souvent été décrié pour ses méthodes²⁶, une légende entoure désormais ce pionnier et cela tout particulièrement dans les différents milieux aéronautiques. Lors de ses funérailles, en décembre 1969, Jacques Boitreaud, alors secrétaire général de l'Aviation Civile, déclare que sans lui la France n'aurait pas eu cette place dans le transport aérien ; que « son œuvre fait honneur à son pays et lui vaut notre reconnaissance. Nul n'oubliera ce qu'il a fait²⁷ ». C'était, écrit par la suite J. Macaigne, l'hommage de la France et par la qualité des délégations présentes, l'hommage du monde. Engagé aux Lignes Latécoère en juillet 1919²⁸, Didier Daurat est nommé, le 1^{er} octobre 1920 directeur de l'exploitation des Lignes Aériennes Latécoère. C'est à cette période, selon son biographe Marcel Migeo, que s'opère la « transmutation »²⁹ : s'il n'était pas un chef né, l'aviation a défini en lui une vocation. Elle va s'amplifier dans l'exercice de l'autorité, de la responsabilité, de l'exemple aussi lorsque celui-ci se révèle nécessaire pour obtenir des hommes plus qu'eux-mêmes ne pouvaient imaginer³⁰. Lorsqu'il a pris en main l'exploitation de *la Ligne* elle était en perdition et de ce fait de nombreuses mesures, celles qui lui ont souvent été reprochées mais qui ont permis le succès que l'on connaît aujourd'hui, lui ont paru indispensables pour aller de l'avant. *L'association des Pionniers des lignes aériennes Latécoère-Aéropostale* revient d'ailleurs sur ces mesures : « S'il avait accepté la suspension des vols pour mauvais temps, s'il n'avait pas mis à l'écart toute personne qui reculait ou qui donnait l'impression de la faire, s'il n'avait pas stimulé la concurrence entre les pilotes, s'il n'avait pas créé cette mystique du courrier, s'il avait choisi le voie de la bienveillance la liaison Toulouse-Casablanca aurait été quelque chose d'irrégulier, elle aurait été commercialement infaisable. »

L'esprit de *la Ligne* commence autour de la personne de « l'homme aéronautique » comme s'est amusé à la comparer Jean-Louis Ray, c'est lui qui a formé une équipe motivée et disciplinée. Aviateur, organisateur, animateur, créateur, défricheur, directeur, etc. Daurat a avant tout été un chef, un meneur d'hommes. On note d'ailleurs cette phrase du compagnon de trente-quatre années, phrase qui tombe comme un accent de vérité : « [...] je n'ai connu personne, dira Raymond Vanier, qui résiste bien longtemps à Daurat ! ». Dans son roman *Vol de nuit*³¹ Antoine de Saint-Exupéry décrit Didier Daurat à travers Rivière l'un de ses personnages : « la Ligne, dit Rivière, c'est comme construire un pont. Un ouvrier peut mourir, mais cela sera justifié par l'intérêt général ». Si c'est peut-être une façon excessive de décrire Didier Daurat, elle a pourtant le mérite d'en illustrer parfaitement le raisonnement. Sa manière de croire aux hommes consiste à se persuader que,

²⁵ Paul Graugnard est un ancien de la Postale de nuit et a été le président de l'AAPN.

²⁶ Une légende, très largement véhiculée par Kessel et Mermoz, s'est constituée autour de Daurat le décrivant – à juste titre – comme un chef dur, impitoyable, dépourvu de tout sens humain... « Certains chefs, écrit Joseph Kessel, choisissent la fraternité avec leurs subordonnés qui sont en même temps leurs camarades. D'autres, au contraire, choisissent la solitude. Leurs cœurs et leurs nerfs n'interviennent pas. Mais, seulement la volonté et l'esprit. Ils veulent être obéis et faire grand. Didier Daurat appartenait entièrement à ce dernier type [...]. De ce bloc massif et bref [...] se dégageait un caractère exceptionnel de force et de ténacité ». Cf. J.-L. Ray « Didier Daurat "l'homme aéronautique" », *op. cit.*, pp. 8-9.

²⁷ J. Macaigne, « Centenaire de la naissance de Didier Daurat », *Revue des Anciens d'Air France*, 1991.

²⁸ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 4 ; Les Lignes Latécoère sont devenues, en 1927, l'Aéropostale. Cette dernière ayant concouru à la création d'Air France en 1933, on retrouve dans les archives de la compagnie des dossiers relatifs à cette période pionnière.

²⁹ M. Migeo, *Didier Daurat*, Paris, Flammarion, 1962, pp. 50-52.

³⁰ J. Macaigne, « Didier Daurat toujours présent » in « Didier Daurat », *Icare. Revue de l'aviation française Icare*, *op. cit.*, p. 33.

³¹ A. de Saint-Exupéry, *Vol de Nuit*, Paris, Gallimard, 1931, rééd. 1972, 187 p.

astreints aux règles les plus rigoureuses, ces derniers iront au-delà d'eux-mêmes vers un but collectif qui les dépasse. « Donnez aux hommes, écrira-t-il, un but collectif et placez ce but à une hauteur presque inaccessible. Bloquez tous les efforts dans une émulation sans fin, et vous ferez de la pâte molle humaine une substance de qualité. Elle offrira alors ce qu'elle a de meilleur³². » En mystifiant le courrier et en imposant aux pilotes une rigueur militaire, il a réussi à leur donner un but commun, ils sont devenus fanatisés par l'envoûtante ambiance du courrier. C'est le principal mot d'ordre de ce chef charismatique qui est à l'origine de cette mystique : le courrier d'abord, ce courrier qu'il faut acheminer coûte que coûte et ponctuellement. Ce souci rigoureux, extrême même, de l'exactitude postale deviendra une mystique pendant la quinzaine d'années d'exploitation de la ligne France-Amérique du Sud.

On a pu constater que la mystique du courrier faisait partie intégrante de l'esprit de la Ligne. Mystique du courrier et esprit de la Ligne sont souvent associés et ne font qu'un. Les efforts de Daurat ont abouti à la formation d'hommes animés de l'esprit d'équipe indispensable et prêts à aller aux limites de l'impossible pour s'investir complètement dans des tâches assurément hors du commun. Des hommes qui ont servi de modèles aux générations suivantes et qui ont été ces héros dans la presse qui relatait leurs exploits ou dans les différents romans qui s'en sont très largement inspirés, et qui ont contribué à ériger ce mythe de l'aviation postale. Tout ce qui se rapporte à cette période pionnière du transport postal aérien, que ce soit les diverses lectures³³, les sources d'archives ou les témoignages oraux recueillis ; tous témoignent de l'importance de cet « esprit de la Ligne » qui a successivement rythmé l'exploitation des lignes Latécoère et de l'Aéropostale puis celles d'Air Bleu et de la Postale de nuit. J. Macaigne mentionnait à propos de la reprise des vols aéropostaux intérieurs en 1945 : « le mythe du courrier était toutefois intact. Daurat et son équipe, commandée par Vanier et Clément, retrouvaient l'esprit de La Ligne [...] »³⁴.

La mystique du courrier et l'aviation postale intérieure

Cette mystique du courrier se fond avec l'esprit de la Ligne. Elle témoigne de l'importance sacrée du courrier, symbolisée par la célèbre maxime reprise par Antoine de Saint-Exupéry « il faut que le courrier passe ». Si elle a été le socle de ces compagnies aéropostales internationales, elle a ensuite été l'attribut d'une autre forme du transport postal aérien : celui de cette aviation postale ne fonctionnant que sur le territoire national, l'aviation postale métropolitaine.

Le transport postal aérien tel qu'il existait dans le cadre des liaisons transatlantiques impliquait, comme le soulignait Didier Daurat à propos des relations qu'il entretient depuis 1919 avec la Poste, une « étroite collaboration avec l'administration des PTT »³⁵. A partir de 1935, avec la formation de l'aviation postale intérieure, cette collaboration se transforme en un véritable partenariat entre milieux aéronautiques et postiers. Deux univers différents mais dont le courrier, et surtout la conception du courrier et la mission qui leur incombe, apparaît comme le dénominateur commun. L'aviation postale intérieure, si elle s'est construite sur les exigences qu'impose le service postal – service postal dont les qualités essentielles doivent être la *célérité*, la *sécurité* et aussi une « certaine *stabilité* sans laquelle la principale qualité qui est la *régularité* risque de subir des atteintes assez graves³⁶ ». – s'appuie sur une solide expérience en matière de transport de courrier qui avait déjà fait ses preuves.

La mystique du courrier s'est transformée dans le cas de l'aviation postale intérieure en fiabilité et en régularité sans faille : cette régularité sacrée étant la raison de vivre de chaque membre de cette entreprise, aussi bien dans les ateliers et aux escales qu'à bord des avions. Lucien Oury, ancien

³² D. Daurat, *Dans le vent des hélices*, Paris, Seuil, 1956, 251 p.

³³ Sur ce point, que ce soit les principaux ouvrages mis en bibliographie (ceux de R. Vanier, M. Migeo, J. Macaigne ou encore de D. Daurat) ou des ouvrages plus généraux comme celui d'Olivier et Patrick Poivre d'Arvor, *Courriers de nuit. Guillaumet, Mermoz, Saint-Exupéry, le roman de l'Aéropostale*, Paris, Mengès, 2002, 239 p. ou encore de Benoit Heimermann, *Les routes du ciel*, Paris, Gallimard, 1995, 160 p. ; témoignent unanimement de cet aspect.

³⁴ J. Macaigne, « Didier Daurat toujours présent », *op. cit.*, p. 95.

³⁵ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; Discours de Didier Daurat en 1945 à propos de l'aviation postale intérieure française lors du Congrès National de l'aviation française, p. 1.

³⁶ V. Pignochet, *Les transports postaux. Leur évolution depuis le début du XX^e siècle. Leur avenir.*, Imprimerie Charbonnel, Paris, 1943, p. 21.

radio-naviguant à la Postale, en explique la raison : « la survie du CEPM [comme celle d’Air Bleu d’ailleurs] dépendait de cette discipline. Il fallait persuader les PTT de se fier à sa régularité au moins égale à celle des chemins de fer avec la vitesse en plus³⁷ ». Le problème n’était plus de pouvoir transporter du courrier par avion, de franchir d’importantes distances comme des océans ou des montagnes mais bel et bien d’assurer un service correspondant en tout point aux besoins de l’administration des Postes³⁸. C’est-à-dire un service rentable et compétitif dans un pays où le chemin de fer était particulièrement développé et où la superficie ne justifiait pas – pour beaucoup – l’utilisation de l’avion. Il s’agit là d’une autre forme de transport, dans un cadre radicalement différent mais qui requiert le même engagement pour le transport du courrier. Dans ces deux cas, il a fallu apporter la preuve que ce transport postal était possible mais surtout utile : la mystique du courrier trouve son explication dans ce véritable défi qui consistait à transporter du courrier par avion, une entreprise à laquelle très peu croyaient. Si la mystique est empreinte de considérations postales, elle a aussi été un moyen de fédérer des générations d’équipages et de personnels non naviguant derrière un « patron ». Comme le note un témoin direct de cette période, Lucile Mandagout-Besnier, Didier Daurat et Raymond Vanier assuraient cette « cohésion de l’équipe dans un même but : "le Courrier"³⁹ ».

Pour les promoteurs du transport aérien exclusivement postal dans l’hexagone, la création de la compagnie d’aviation postale Air Bleu a pour objectif d’arriver à assurer des liaisons dont la régularité justifierait l’emploi de l’avion par rapport à d’autres moyens de transports terrestres. Car partir et arriver à l’heure, quelles que soient les conditions météorologiques, restent une exigence de la Poste. Maintenir la ponctualité et la régularité de l’aviation postale intérieure, à des niveaux aussi élevés⁴⁰, suppose un engagement permanent et une cohésion de tous les personnels sur les objectifs assignés. Jean Dabry, compagnon de Mermoz et commandant de bord chez Air France, soulignait également l’héritage de *la Ligne* au sein de l’aviation postale intérieure. Un héritage transmis à la fois par les deux animateurs majeurs de ces épopées, Daurat et Vanier, mais aussi par « un remarquable esprit d’équipe [qui] fut développé parmi le personnel naviguant et le personnel au sol de l’Aéropostale. C’est cet esprit d’équipe qui fut à l’origine des résultats obtenus tant sur le plan technique que sur le plan humain [...]. Cet état d’esprit s’est retrouvé à la compagnie Air Bleu⁴¹ ». Ce qui est aussi le cas pour la Postale de nuit. On trouve ainsi dans les archives dans une note interne d’Air France : « L’esprit de la ligne, fait du sentiment de la grandeur et de la servitude du courrier, d’une amitié fraternelle, du souvenir qui ont donné le meilleur d’eux mêmes pour l’aviation postale, attira vers le CEPM de jeunes équipages formés en Angleterre, en Amérique, en France et éprouvés au feu des combats⁴². »

En dépit des considérations imposées par le transport du courrier et par l’administration postale, le rôle de Didier Daurat – puis de ses successeurs⁴³ à la tête de l’aviation postale – a été de mener des hommes dans une même direction en leur donnant comme point commun la sacralité du courrier : c’est l’importance des hommes, réunis par la sacralité du courrier, qui a permis de réaliser ces différentes entreprises. Un pilote de la Postale déclarait d’ailleurs à propos de son métier peu connu du grand public : « Ce qui nous encourage et fait notre fierté, c’est que nous avons la responsabilité du courrier [...]. Ce beau résultat [les 2 milliards de lettres acheminées depuis la

³⁷ L. Oury, « L’envers du décor » in « L’aviation postale. La Postale de nuit », *Icare. Revue de l’aviation française*, tome 2, SNPL, 1988, n°126, pp. 75-77.

³⁸ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; Note sur l’aviation postale intérieure française présentée par Didier Daurat le 12 mars 1945 lors du congrès national de l’Aviation française.

³⁹ L. Mandagout-Besnier, « la Postale de nuit : un travail d’équipe » in « L’aviation postale. La Postale de nuit », *Icare. Revue de l’aviation française*, tome 2, SNPL, 1988, n°126, p. 69.

⁴⁰ Si le caractère mythique de l’aviation postale intérieure tient en partie par l’héritage laissé par les pionniers de l’aviation postale ce n’est pas là le seul aspect : le « savoir faire » des équipages de l’aviation postale intérieure est aussi un point essentiel dans cette légende qui entoure le transport postal aérien.

⁴¹ J. Dabry, « L’aviation postale : l’esprit d’équipe » in « L’aviation postale. Air Bleu », *Icare. Revue de l’aviation française*, tome 1, SNPL, 1988, n°124, p. 29.

⁴² Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/20 ; L’aviation postale de nuit – dossier Air France sur la Postale de Nuit, 25 octobre 1950.

⁴³ Le CEPM puis CEP, qui a exploité l’aviation postale intérieure a connu différents directeurs au cours de son histoire : Didier Daurat (octobre 1945 - décembre 1948), Raymond Vanier (janvier 1949 - janvier 1959), Paul Fabre (février 1959 - mai 1960), Bernard Gagey (mai 1960 - juillet 1964), Jean Costes (mai 1964 - mai 1970).

Libération] dont tant de Français sont les bénéficiaires n'est possible que grâce à l'union de tous – hommes d'équipages et des différents services. L'union qui fait la force et qui fait l'amitié. La Postale en est un des exemples les plus probants qui soient. Et l'on pense à Saint-Exupéry qui disait que « la grandeur d'un métier est avant tout d'unir les hommes⁴⁴. »

Sans se laisser gagner par l'aspect héroïque des ces hommes, il faut tout de même rappeler que seule la compétence et l'abnégation de ces derniers a permis de pallier les difficultés majeures qu'a connu l'aviation postale intérieure, notamment au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Ce qui faisait dire à Didier Daurat : « les hommes avec des moyens mais les moyens par les hommes [...] car en dépit des perfectionnements techniques et du degré d'automatisme du travail un problème demeure l'une des conditions essentielles de l'essor de toute entreprise : la nature des relations humaines⁴⁵ ».

Un quiproquo largement répandu

Il faut distinguer la *poste aérienne* de l'*aviation postale*. Si le vocable de poste aérienne désigne communément – au sens littéral du terme – la poste transportée par les airs. Dans cette étude consacrée au transport aérien spécialisé dans le transport du courrier, il désigne l'acheminement de courrier sur des lignes aériennes commerciales : on parle alors d'un transport de poste et non pas d'un transport postal, l'adjectif postal étant réservé aux transports acheminant exclusivement du courrier. Ce type d'acheminement diffère radicalement de cette *aviation postale* qui désigne quant à elle une flotte d'avions dédiés exclusivement au transport de courrier : on parle alors d'avions postaux pour désigner ses appareils. Cette étude porte sur l'histoire de l'*aviation postale intérieure* qui n'a, bien qu'elles existent toutes deux en France métropolitaine sur la période ici étudiée, rien à voir avec la *poste aérienne*. L'aviation postale intérieure constitue l'unique intérêt de cette étude puisqu'il s'agit de s'intéresser à l'introduction de l'avion dans les moyens de transports strictement postaux. Cette brève parenthèse définitionnelle permet, non seulement de fixer l'usage de ce vocable, mais également de pouvoir définir cette forme de transport aérien civil par avion qui se développe au lendemain de la Première Guerre mondiale.

Après avoir mis en exergue la dissimilitude entre l'aviation postale et la poste aérienne, il convient de s'intéresser de façon plus approfondie au vocable d'*aviation postale*. C'est au cours de l'entre-deux-guerres que s'est développé le concept d'aviation postale avec d'un côté la création des deux mythiques compagnies aéropostales – les Lignes Latécoère et l'Aéropostale – et de l'autre, à partir de 1935 avec la création d'Air Bleu puis de la Postale de nuit dès 1945. L'aviation postale intérieure est très peu connue du grand public et même des milieux aéronautiques : l'exemple le plus significatif étant d'ailleurs l'extrême pauvreté de l'historiographie française sur ce sujet. Pour beaucoup elle évoque cette aviation des années 1920-1930 où l'héroïsme, le goût du risque et l'esprit des pionniers sont à l'origine d'un véritable mythe. Par définition, le terme *aéropostal* désigne ce qui est relatif – au sens littéral du terme – à la poste aérienne : c'est-à-dire à un transport de courrier par la voie des airs. Par conséquent l'adjectif *aéropostal*, très largement utilisé au cours de cette étude, caractérise tout ce qui se rapporte au transport par la voie des airs du courrier et ceci indépendamment du mode de transport (ballons, hélicoptères, avions, fusées, etc.) ou de la spécialisation de ce dernier (transport postal ou transport de poste).

L'homophonie et l'homographie des vocables *aéropostal* et *Aéropostale* expliquent très largement l'ambiguïté qui se trouve accentuée par la création en 1991 de la Société d'Exploitation Aéropostale (SEA)⁴⁶. Cette confusion entre aviation postale intérieure et l'Aéropostale s'illustre particulièrement dans l'ouvrage de Pierre Chauvigny intitulé *Les grands moments de la Poste* dont

⁴⁴ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/12 ; M. Uriade, « Par tous les temps les avions de "la Postale" prennent l'air », *Tintin actualités* n°284, 1954, pp. 4-6.

⁴⁵ D. Daurat, *Dans le vent des hélices*, op. cit.

⁴⁶ La SEA est une compagnie créée par Air France et la Poste, elle a pris progressivement le relais de la Postale de nuit dans l'exploitation du réseau postal aérien intérieur. Cette ambiguïté se trouve tout autant renforcée par la création d'un timbre représentant l'Airbus A300-B4 de la SEA qui reprend à son compte l'appellation « l'Aéropostale » de façon assez réductrice. Selon certains milieux aéronautiques plus attachés au caractère aéronautique que postal de ces entreprises, La Poste aurait voulu s'approprier le terme mythique...

voici un extrait : « [...] une partie du fret postal sera confiée à l'automobile irremplaçable sur les courtes distances. Le courrier le plus urgent sur de plus longs trajets sera transporté par l'avion. Chaque nuit les avions de l'Aéropostale joindront les plus importantes villes de France⁴⁷ ».

Confusion qui se retrouve aussi dans le répertoire du versement 20030420 des archives nationales. Ce dernier donne un résumé du développement du réseau de transport de courrier à la fin des années 1960 et l'on peut y lire que « ce sont des équipages d'Air France qui pilotent les avions de l'Aéropostale et le personnel de cette compagnie en assure l'entretien. En 1968, le réseau comprend onze lignes desservant vingt escales [...]»⁴⁸.

Ces extraits, pourtant d'origines différentes, illustrent un même phénomène : cette même confusion entre ces différents termes. Pourquoi utiliser le vocable « l'Aéropostale » pour désigner les avions du département postal d'Air France ? Pourtant, force est de constater que l'aviation postale intérieure est indépendante de la Compagnie Générale Aéropostale (CGA), également connue sous le nom de l'Aéropostale, qui a succédé aux Lignes Latécoère en 1927 dans cette entreprise pionnière dont le but était de relier la France à l'Amérique du Sud. Pourquoi Pierre Chauvigny, un philatéliste averti, auteur de plusieurs ouvrages et surtout érudit d'histoire postale, fait-il cette confusion que l'on a rencontré tout au long de ces recherches ? Le livre ayant été édité en 1988, il est impossible d'envisager qu'il fasse référence à la Société d'Exploitation Aéropostale (SEA) seulement créée en 1991. Il en est de même pour le résumé de ce versement des archives nationales.

Il faut souligner à propos de cette Société créée par La Poste et Air France qu'encore une fois, en raison de l'homographie et l'homophonie du terme « Aéropostale », on a bien souvent (la presse en particulier) confondu ces deux entreprises qui pourtant n'ont rien de comparable et que plus de soixante ans séparent.

C'est cette homophonie qui est à l'origine de la confusion entre ces différents termes, c'est elle qui pousse un large public à assimiler ces divers vocables renvoyant au transport postal aérien et qui explique que pour beaucoup des recherches traitent de « l'Aéropostale ». Enfin, en sus de cette homophonie, l'existence du mythe de l'Aéropostale contribue également à accentuer ce quiproquo auprès d'un large public. Un public qui connaît, grâce à de nombreux récits et expositions, l'histoire de la ligne France-Amérique du Sud, les exploits de ses pilotes et les pionniers de l'aviation civile.

Pour comprendre pleinement l'origine de cette confusion, il semble nécessaire de conclure cette partie sur ce mythe dans lequel baigne, depuis plus de cinquante ans, l'Aéropostale. A cette occasion, il serait intéressant de voir en quoi le stéréotype de l'aventurier disparaît depuis ces dernières années dans l'histoire de l'aviation.

Une légende, un mythe ?

Si V.-M. Beaufol écrivait à propos de l'aviation postale intérieure qu'elle est peu connue du grand public, il soulignait surtout « l'héroïsme, le goût du risque et l'esprit des pionniers audacieux avaient été mis en lumière par des écrivains aussi renommés et admirés que Saint-Exupéry et Joseph Kessel ». Ces deux auteurs ont beaucoup écrit cette aviation postale pionnière : *Courrier Sud*, *Vol de nuit* ou encore *Terre des hommes* du pilote-écrivain Antoine de Saint-Exupéry ; *Mermoz* de Joseph Kessel, ce « témoin parmi les hommes⁴⁹ ». C'est cette littérature, mais aussi tous ces récits écrits depuis, qui a posé la première pierre de ce mythe en décrivant les actions et les attitudes héroïques de cette phalange de pionniers : Mermoz franchissant les Andes, Guillaumet rescapé d'un crash dans la Cordillère et déclarant après son sauvetage : « ce que j'ai fait aucune bête ne l'aurait fait », etc. Si l'Aéropostale s'est imposée comme une aventure d'exception, elle le doit beaucoup à l'incroyable accident dans les Andes d'Henri Guillaumet. Son calvaire a très vite gagné les rivages du mythe et de l'épopée. Benoit Heimermann⁵⁰ écrit que l'aventure aéropostale de la Ligne constitue un parfait décor de roman d'aventure : en mariant action et littérature Antoine de

⁴⁷ P. Chauvigny, *Les grands moments de la Poste*, Paris, France-Empire, 1988, p. 164.

⁴⁸ AN, CAC, Fontainebleau : Répertoire des versements - Inventaires détaillés ; Introduction du versement 20030420, pp. 2-3.

⁴⁹ J. Kessel, *Témoin parmi les hommes – Le temps de l'espérance*, t. 1, Paris, éd. Del Duca, 1956, 325 p.

⁵⁰ B. Heimermann, *Les routes du ciel*, Paris, Gallimard, 1995, p. 73.

Saint-Exupéry, dans *Vol de nuit* par exemple, a gagné un public considérable et a forgé le mythe, la légende de la Ligne et de l'Aéropostale. Si le rôle de la littérature est un élément important ce n'est pourtant pas le seul : aussi doit-on rappeler que les médias ont très largement mis en avant l'aspect héroïque de l'entreprise en consacrant de nombreux articles de journaux⁵¹ à ces héros. La Poste a, elle aussi, relayé ce mythe en émettant des timbres à l'effigie des pilotes et des acteurs de la Ligne. Le plus emblématique de ces timbres étant très certainement celui représentant le profil ailé de Mermoz le héros des Andes⁵². Le timbre semble d'ailleurs avoir été un moyen de promouvoir auprès de la population le transport du courrier par avion. Il convient d'ailleurs de souligner que le thème du transport postal aérien, que ce soit d'ailleurs les liaisons transatlantiques des années 1920-1930 ou celles réalisées dans le cadre du réseau aéropostal métropolitain, a une place majeure pour les philatélistes avec l'aérophilatélie⁵³.

Si le mythe s'est construit pendant l'exploitation de la Ligne, il a sans cesse été alimenté par les générations suivantes d'aviateurs, de passionnés d'aviations, de journalistes, d'historiens, etc. Didier Daurat lui-même a veillé à entretenir cette flamme en appelant à célébrer le souvenir des cent trente hommes tombés sur les 13 000 km entre Toulouse et Santiago⁵⁴. Quant à B. Heimermann, il souligne que la découverte de nouveaux effets de ces chevaliers du ciel a confirmé l'intérêt du plus grand nombre pour cette « histoire de chevaliers aériens toujours recommencée⁵⁵ ».

La légende Aéropostale existe véritablement. Comme le tenait à le réaffirmer Catherine Gay, cette incroyable histoire véhicule des valeurs fortes comme le courage, la détermination ou encore l'audace. Les plus jeunes aimeraient tout simplement ressembler à ces hommes et vivre de pareilles aventures⁵⁶. Les grands principes de ces deux compagnies aéropostales, les Lignes Aériennes Latécoère et la Compagnie Générale Aéropostale, ont animé le personnel de l'aviation postale intérieure ; ces derniers ont sustenté le mythe de l'Aéropostale et s'en sont également nourris. Pourtant le mythe de l'aviation postale intérieure n'existe pas. C'est la dimension spatiale, chronologique, aventurière qui les sépare. Si ce sont les mêmes motivations et les mêmes acteurs qui ont animé ces deux phases du transport postal aérien français elles n'ont rien de comparable : force est de constater que jusqu'à ces dix ou quinze dernières années c'est surtout le stéréotype de l'aventurier qui a été étudié dans l'histoire de l'aviation, tendance qui semble disparaître depuis cette dernière décennie.

C'est pour répondre au besoin de l'homme de communiquer que le service postal a été créé et que le courrier est resté, avant le développement massif des télécommunications au XX^e siècle, la forme principale de diffusion de l'information. Le slogan « PTT : les hommes qui relient les hommes » prend ici tout son sens : il s'agit d'un service assuré par des hommes pour d'autres hommes, les usagers du service public postal. C'est d'ailleurs pour répondre aux besoins de ces usagers, que l'administration postale a systématiquement cherché à utiliser les moyens les plus modernes.

La genèse de l'aviation postale intérieure

La constitution de l'aviation postale intérieure, en 1935, est le résultat d'un ensemble de progrès, de concepts, d'expériences mais aussi de projets ou d'études réalisés par les milieux aéronautiques et postaux, français comme étrangers. Cette lente maturation est indissociable de l'histoire du

⁵¹ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 4 ; l'Aéropostale 1927-1934.

⁵² E. Chadeau, *Mermoz*, Paris, éd. Perrin, 2000, p. 186.

⁵³ Si la philatélie regroupe tout ce qui tourne autour du timbre-poste, de son émission et de son utilisation, l'aérophilatélie est bien-sûr le croisement de deux passions que l'on peut avoir à savoir celle des timbres et celle de l'aviation. En ce qui concerne l'aérophilatélie cf. Y. Riondet, *L'Aérophilatélie – Une redécouverte originale de l'épopée de l'aéronautique française*, Paris, éd de l'Officine, 2006, 192 p.

⁵⁴ J.-P. Gaubert, « l'étoffe des héros », *Historia*, n°728, août 2007, pp. 54-63.

⁵⁵ B. Heimermann, « L'Aéropostale – L'épopée des chevaliers du ciel », *Historia*, n°728, août 2007, pp. 40-41.

⁵⁶ C. Gay, « Faire revivre la mémoire de la Ligne », *Historia*, n°728, août 2007, p. 53. Catherine Gay est la présidente de l'association « Mémoire d'Aéropostale ».

transport aérien et du transport postal français. Mais elle est également liée à l'Etat et à la politique française.

En 1935, une étude menée par l'administration des Postes⁵⁷ soulignait à propos de l'aviation qu'« il est indispensable de considérer le passé, de jeter un regard en arrière pour mesurer le chemin parcouru, évaluer la vitesse et les progrès réalisés, noter les erreurs », tel est l'objectif de ce chapitre. Le but est ici de délimiter, en matière de transport postal aérien, tout ce qui s'est passé avant la création de l'aviation postale intérieure afin de comprendre dans quel contexte est née cette nouvelle forme de transport postal. Qu'est ce qui a poussé la France, l'administration postale et les milieux aéronautiques à se doter de cette flotte postale et à organiser un réseau aérien dédié au transport postal ?

Les premiers essais de transport aéropostal

La correspondance a traditionnellement été l'objet de soins attentifs, destinés à assurer son acheminement et sa distribution dans les délais les plus rapides. La Malle des Républiques Italiennes, les Chevaucheurs du Roy, le Courrier de l'Empereur utilisaient les meilleurs chevaux, les plus solides cavaliers. Plus récemment, alors que les Etats de l'Est et de l'Ouest des Etats-Unis étaient séparés d'un immense territoire peu sûr que ni la route ni la voie ferrée n'avaient encore traversé, l'U.S. Mail était confié à des gaillards intrépides qui, tout en bravant les dangers auxquels les exposait leur mission, s'efforçaient – déjà – de battre les records de vitesse précédemment établis⁵⁸. Rien d'étonnant alors si, dès son apparition, l'avion a été considéré comme un instrument particulièrement bien adapté au transport postal.

Les moyens de transports non mécaniques

Si l'utilisation des pigeons pour le transport des dépêches est connue depuis l'Antiquité, on ne pouvait en attendre un service régulier et sûr. C'est en 1870, durant la guerre opposant la France et la Prusse, que du courrier postal est, pour la première fois, officiellement transporté par les airs. Les ballons ou les « plus légers que l'air », que l'on nomme ainsi pour les différencier des « plus lourds que l'air », sont alors utilisés lors des sièges des villes de Metz⁵⁹ et de Paris⁶⁰ comme des auxiliaires du service postal dans le but de relier les villes assiégées au reste de la France. Une notion, qui va devenir l'une des pièces maîtresses du transport postal au siècle suivant, apparaît alors : la voie des airs est perçue comme le chemin le plus efficace pour parler à la province⁶¹. En effet, dès lors que le ballon n'erre plus dans l'atmosphère, différence fondamentale entre le ballon libre et le dirigeable, son utilisation devient possible comme procédé de transport. Après quelques fructueuses expériences, le gouvernement parisien de Défense Nationale officialise, par le décret du 26 septembre 1870, le transport de la correspondance par ballon : c'est la naissance des aéroliers, ces premiers facteurs de l'air. Les dirigeables, à la différence des ballons libres, présentaient un réel intérêt pour le transport du courrier. Pourtant, l'attention en a rapidement été détournée vers un nouvel appareil : l'avion. Ce dernier possédait en effet, à un degré frappant, l'une des qualités désormais recherchée dans un moyen de transport : la vitesse. Une notion qui n'est certes pas venue au monde au XIX^e siècle mais dont l'apparition du chemin de fer en avait profondément bouleversé les repères⁶², cette « accélération inexorable du temps contemporain » à laquelle Christophe Studeny s'est très largement consacré.

⁵⁷ AN, CARAN, Paris : F90 21644 ; Les services postaux aériens, 1935.

⁵⁸ Air France, Paray Vieille Poste, archives : HB 634 ; Extraits de la communication de Bernard Gagey lors de la Conférence de Printemps du Comité International des Directeurs de vente de journaux et publications à Rome en 1960.

⁵⁹ Le siège de la ville de Metz dure du 19 août au 27 octobre 1870.

⁶⁰ La ville de Paris est assiégée par l'armée prussienne entre le 19 septembre 1870 et le 28 janvier 1871.

⁶¹ Exposition « Guerre et Poste : L'extraordinaire quotidien des Français en temps de guerre de 1870 à 1945 », du 29 octobre 2007 au 15 mars 2008 au Musée de La Poste.

⁶² C. Studeny, *L'invention de la vitesse : France, XVIII^e – XX^e siècles*, Paris, Gallimard, 1995, pp. 216-217.

« Il serait certes osé de prétendre que l'avion fut créé pour le courrier mais, dès l'origine, il apparut évident que, par sa nature même, le courrier se devait d'être acheminé par avion⁶³. » Cette citation, extraite du livre de Jean Macaigne, montre en effet le lien qui unit le courrier et l'avion. La naissance de l'avion au début du XX^e siècle a profondément bouleversé l'histoire du transport aérien, de la Poste aérienne et ouvre ainsi une nouvelle page du transport postal aérien. De nombreuses thèses se disputent la date et surtout la nationalité du premier vol de l'avion⁶⁴. Symboliquement l'avion est né avec le XX^e siècle, que ce soit Mojaïski en Russie, Maxim en Angleterre, Jatho en Allemagne ou les frères Wright le 17 décembre 1903 au Etats Unis, quelle importance⁶⁵ ? Toujours est-il qu'à partir de la naissance de ce nouveau moyen de transport que commence l'histoire de l'aviation postale et du réseau postal aérien métropolitain. Comme le remarquait Emmanuel Chadeau, l'avion est un fait nouveau dans l'histoire des techniques puisqu'il ne remplace aucun engin existant⁶⁶.

Ce nouveau moyen de transport a alors été capté par deux milieux radicalement opposés : d'un côté les militaires qui veulent le transformer en moyen d'action ; de l'autre les sportifs amateurs de sensations fortes. L'administration des PTT, tributaire des chemins de fer et des transports publics de voyageurs et de marchandises pour l'acheminement du courrier⁶⁷, a très rapidement mesuré l'intérêt que pouvait lui procurer l'avion. Pourtant le premier vol postal par avion du 18 février 1911 est réalisé en Inde. Mais, il faut souligner que la France joue dès le début du transport postal par avion un rôle, puisque c'est le français Henri Péquet qui réalise cette première mondiale. S'il ne s'agit que d'un « saut de puce », l'avion vol sur dix km au dessus du Gange et transporte une quinzaine de kilos de courrier, il ouvre néanmoins la voie à toutes les liaisons aéropostales (continentales, coloniales, intérieures...) qui ont jusqu'alors été réalisées. Si elle n'a pas donné lieu à des liaisons régulières organisées par les offices postaux, la liaison postale Allahabad-Naini a néanmoins eu un effet fracassant dans les milieux aéronautiques⁶⁸.

En France, la première expérience officielle de transport de courrier par avion date de 1912. Au delà de l'aspect technique de la liaison réalisée le 31 juillet, c'est l'élément symbolique qu'il convient de souligner : bien qu'il ne s'agisse que d'une démonstration, c'est la première fois que l'avion et le message sont associés sur le territoire national. Cette date marque le point de départ de toute l'histoire du transport de poste par avion dans l'hexagone, c'est l'un des premiers jalons de l'histoire du transport aéropostal en métropole. Mais c'est avec la liaison aéro postale réalisée en 1913 entre Paris et Bordeaux⁶⁹ que les autorités postales prennent conscience de l'utilité de l'avion et de son efficacité pour le transfert du courrier.

Cet essai, portant exclusivement sur la vitesse puisque seul le caractère urgent du transport nécessitait l'utilisation de l'avion, a pleinement réussi. Cependant, aussi intéressant qu'il soit, l'évènement est plutôt anecdotique : cette date symbolise la première liaison aéro postale intérieure ayant eu un intérêt concret pour l'utilisateur, et par conséquent pour l'administration. Cette démonstration réalisée par le lieutenant Ronin n'a pas été poursuivie par les autorités responsables de la Poste. En revanche, elle a posé la première pierre d'une vaste réflexion : ce n'est qu'à partir de ce moment que l'administration envisage l'avion comme un moyen de transport postal efficace. Aussi trouve-t-on dans un rapport⁷⁰ adressé au ministre le 30 octobre, lui soumettant la création d'une liaison postale Paris-Nice, les considérations suivantes : « Sans doute, en l'état actuel du vol

⁶³ J. Macaigne, *Le courrier de l'aventure*, Paris, Éd. Fayard, 1962, p. 39.

⁶⁴ Le décollage de Clément Ader le 9 octobre 1890 a fait du bruit : les historiens de l'aviation, les aviateurs eux-mêmes ont formé deux camps, pour certains Ader à volé le premier et c'est à la France que revient l'honneur de l'exploit, pour d'autres Ader n'a pas volé, il ne s'est que soulevé et c'est un autre pays qui peut revendiquer la grande première de l'histoire de l'aviation.

⁶⁵ E. Petit, *Histoire de l'aviation*, Paris, PUF Collection Que sais-je ?, 1981, pp. 10-11.

⁶⁶ E. Chadeau, *Le rêve et la puissance. L'avion et son siècle*, op.cit, p. 42.

⁶⁷ Conférence faite le 22 décembre 1942 devant les élèves de l'ENSPTT, V. Pignochet, *Les transports postaux. Leur évolution depuis le début du XX^{ème} siècle. Leur avenir*. Imprimerie Charbonnel, Paris, 1943, pp. 5-6.

⁶⁸ V.-M. Beaufol, J. Huillet « L'aviation postale en France hier et aujourd'hui », *Icare. Revue de l'aviation française*, tome 1, SNPL, 1988, n°124, p. 35

⁶⁹ Le but de cette liaison était de transporter des dépêches collectées tardivement à Paris qui ne pouvaient, sans l'avion, être remises à temps au paquebot traversant l'Atlantique à destination des Antilles et l'Amérique Centrale.

⁷⁰ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/1 ; Les premières expériences de la Poste aérienne, perspectives d'avenir.

mécanique, cette tentative n'est pas sans présenter quelques aléas [...] mais toutes ces difficultés une fois vaincues, la preuve sera faite alors que l'aviation postale peut, dans certaines circonstances, rendre les plus signalés services. A un autre point de vue, il n'est pas sans intérêt qu'en matière d'aviation ; c'est-à-dire dans un domaine qui lui appartient en propre, la France prenne, la première, l'initiative de rechercher une organisation méthodique et rationnelle des transports postaux aériens, bien que les chances de réussite restent encore difficiles à évaluer. »

Il apparaît clairement que certains responsables de la Poste trouvent un intérêt à utiliser l'avion et ce rapport montre qu'il commence à s'amorcer un sein de l'administration postale une réflexion autour de l'avion et d'un éventuel réseau de lignes postales aériennes. C'est le début d'une longue série de projets et de mesures – plus ou moins rapides et concrets – soumis aux aléas de la politique, tant nationale qu'internationale. Il illustre surtout le début d'une prise de conscience – tant d'un point de vue postal que politique – du transport aérien. L'intérêt n'est pas uniquement postal, puisque le transport de courrier a une importance dans le développement aéronautique du pays. Mais c'est aussi, dans la compétition que se livrent les offices postaux, la volonté d'être une administration moderne reflétant la modernité et le dynamisme de la France. La Poste apparaît comme l'une des vitrines de la France. Il est clair que l'avion est déjà perçu, avant même la Première Guerre mondiale, comme un « outil de puissance » tel un « vecteur de pouvoir⁷¹ ». Emmanuel Chadeau allant même jusqu'à le considérer comme « une arme absolue pour les Etats ». Doit-on voir dans la naissance du réseau aéropostal intérieur de quelconques considérations politiques, économiques et nationales ? La Poste a-t-elle servi, par le biais de l'aviation postale intérieure, de moteur à l'aéronautique française ?

Le service postal organisé en 1911 entre Londres et Windsor ; le vol historique du 15 octobre 1913 entre Paris et Pauillac (qui est d'ailleurs la première manifestation de la coordination des transports et première illustration de la concurrence entre le chemin de fer et l'avion en matière de transport postal intérieur) ; le vol du 31 juillet 1914 portant au roi d'Angleterre le lettre célèbre du Président de la République et qui fit entrer le transport postal aérien dans l'Histoire. Tout cela constitue en quelque sorte les prémices de l'histoire du transport postal aérien français.

La rupture provoquée par le premier conflit mondial

La guerre, ou la préparation à la guerre, a été un grand vecteur d'accélération du progrès technique en « supportant », comme le notait l'historien britannique Eric Hobsbawm, les coûts nécessaires à l'élaboration d'innovation techniques. Les guerres, surtout la Seconde Guerre mondiale, ont largement contribué à diffuser la compétence technique⁷². En ce qui concerne l'avion, les deux guerres mondiales ont très nettement favorisé son développement. L'étude de cette période montre d'ailleurs que la Première Guerre mondiale provoque une rupture. En quoi la Grande Guerre a-t-elle influencé le développement du transport aérien, et au delà le transport aéropostal en France métropolitaine ?

Pour le spécialiste de l'histoire de l'aéronautique, Emmanuel Chadeau, l'avion est « né trop tôt pour trouver un destin dans la société marchande⁷³ » et a ainsi été « mis en couveuse par les militaires vers 1910-1911⁷⁴ ». D'un point de vue postal, avant la Première Guerre mondiale, l'avion ne sert qu'à réaliser des « démonstrations », il n'y a pas encore de réalité économique derrière son exploitation : avant 1914, il ne s'agit que d'une machine intrigante et fascinante permettant – à l'administration des Postes mais pas seulement – d'envisager le transport d'une autre façon. La guerre a permis – tant d'un point de vue militaire que postal – de concrétiser ces premières idées. Pour Chadeau, « la guerre procure à l'aviation une scène d'une taille insoupçonnable⁷⁵ ». Aurait-elle été un élément moteur au développement du transport postal aérien ? Quoi qu'il en soit, ce

⁷¹ E. Chadeau, *Le rêve et la puissance. L'avion et son siècle*, op. cit., p. 9.

⁷² E. Hobsbawm, *L'Age des extrêmes. Histoire du court XX^e siècle (1914-1991)*. Paris, éd. Complexe et Le Monde diplomatique, 1999, p. 77.

⁷³ E. Chadeau, *Le rêve et la puissance. L'avion et son siècle*, op. cit., p. 67.

⁷⁴ *Ibid.*

⁷⁵ *Ibid.*, p. 83.

dernier auteur a démontré que la Grande Guerre lui a donné « ses lettres de noblesse⁷⁶ ». Si l'aviation militaire est née pendant la Première Guerre mondiale, cette dernière apparaît également comme le point de départ de toute l'histoire du transport aérien commercial (fret, passagers et poste). Selon Camille Allaz, en Europe ce sont ces trois catégories de trafic – les passagers, les marchandises et la poste – qui ont chacune participé au développement des lignes aériennes ; puis il ajoute ensuite : « sans doute faut-il y voir une conséquence de l'attrait public européen pour une aviation toute auréolée des exploits de la guerre [...]»⁷⁷ ».

Un rapport de l'administration des Postes relatif à l'organisation du service de la Poste aérienne⁷⁸ montre clairement que la guerre a accéléré les progrès de la technique aéronautique et qu'elle a simultanément précipité l'utilisation de l'avion pour le transport de la poste en créant, avant même la conclusion de la paix, les premières lignes aéropostales intérieures en raison des besoins de la guerre. D'un côté, il s'agissait d'établir, dès août 1918, un service de lignes postales aériennes entre Paris et Saint Nazaire afin d'accélérer le courrier de l'armée américaine ; de l'autre, et ce dès l'Armistice, d'organiser des liaisons entre Paris et les régions libérées du Nord afin de suppléer l'absence de moyens de transport détruits par l'armée allemande en retraite. Dès 1917, la désorganisation des transports à cause des hostilités incite l'administration à avoir de nouveau recours au transport de courrier par avion. Le décret du 31 décembre 1917⁷⁹ prévoit la création, à titre d'essai, de deux lignes. La première (Paris-Le Mans-Saint Nazaire) est ouverte le 18 août 1918, interrompue pendant l'hiver (12 janvier-1^{er} mars 1919) elle a fonctionné jusqu'au 18 août 1919. En marche normale le courrier transporté, officiel et privé, était avancé de douze heures. La deuxième reliait Paris et Nice mais seul le tronçon Avignon-Nice fonctionna du 23 mars au 30 avril 1919. Il s'agissait de prolonger le train postal parti de Paris la veille au soir. L'avion partait d'Avignon à 8h45 et arrivait à Nice vers 11h15, emportant tout le courrier à destination de Nice qui était ainsi notablement accéléré. En dehors des deux lignes précitées qu'elle exploite directement, l'administration des Postes utilisa pour le transport des courriers postaux quelques lignes officielles créées par le Service de l'Aviation Civile à des fins autres que le service postal : Paris-Lille, Paris-Valencienne créées pour le ravitaillement des régions libérées, ou encore Paris-Bordeaux créée à titre expérimental. Ces dernières étaient des lignes mixtes, c'est-à-dire qu'elles ne transportaient pas exclusivement du courrier. De ce fait elles ne s'apparentent pas, selon les deux grands modèles de transport postal aérien définis dans cette étude, à cette forme particulière de transport aéropostal qu'est l'aviation postale.

Toutes ces liaisons, assurées par des appareils et des pilotes de l'armée, n'ont été qu'éphémères. En revanche, aussitôt après la guerre des entreprises privées de navigation aérienne se sont formées. En contrepartie de subventions accordées par le Gouvernement ces compagnies devaient, entre autre, réserver au service postal une partie de leur capacité de transport : c'est l'essor de la poste aérienne. Parmi ces compagnies aériennes qui se créent au sortir de la guerre, la Compagnie générale d'entreprises aéronautique ou Lignes Aériennes Latécoère va devenir la première compagnie aéro postale de l'histoire. Mais si *La Ligne* – en référence à cette liaison aéro postale qui a progressivement relié Toulouse à l'Espagne, au Maroc puis au Sénégal en vue d'une future exploitation transatlantique vers l'Amérique du sud – marque le début du transport aérien exclusivement postal, l'aviation postale, il ne s'agit là que de liaisons internationales : ce n'est que plus tard, au milieu des années 1930, que l'avion postal apparaît dans l'hexagone.

L'aviation française sort victorieuse du conflit, elle peut également se targuer d'avoir alimenté les unités alliées en matériel abondant et de qualité⁸⁰. La réputation de l'aviation et de l'industrie aéronautique française est établie et les nombreux stocks qui subsistent à la fin du conflit vont alimenter de nombreuses forces aériennes et contribuer aux débuts des lignes aériennes. En matière d'aviation la guerre a engendré de nombreuses avancées technologiques dont l'aviation civile, notamment le transport aéro postal va bénéficier à la fin des années 1910. En France, le 17 août

⁷⁶ *Ibid.*, p. 67.

⁷⁷ C. Allaz, *La grande aventure de la poste et du fret aériens du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, Presses de l'Institut du Transport Aérien, 1998, p. 187.

⁷⁸ AN, CARAN, Paris : F90 21650 ; Organisation du service de la Poste aérienne, s.d. mais rédigé après la Seconde Guerre mondiale.

⁷⁹ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M10 ; Historique du transport postal aérien.

⁸⁰ V. Ferry, *Aviation populaire ou aviation prolétaire – 1936*, Paris, éd. Du Gerfaut, 2007, pp. 7-8.

1919 la ligne Paris-Le Mans-Saint Nazaire créée une année auparavant est supprimée : il n'y a donc plus d'aviation postale en France. Si cet embryon de réseau postal intérieur peut être considéré comme l'aïeul du réseau postal aérien qui se constitue à partir de 1935, dans quelle mesure peut-on y voir les premiers jalons d'une aviation postale intérieure ?

Tout d'abord par sa vocation : créée à l'origine pour le service exclusif de l'Etat, la Poste est un unique service national chargé d'assurer les liaisons épistolaires entre tous les individus du territoire. La guerre ayant perturbée les relations postales dans le pays – tant dans les relations avec les territoires occupés qu'au niveau du reste du territoire – ces premiers services réguliers réalisés en avion ont permis à la Poste de limiter, voir même de combler les difficultés dues à la guerre. Ces lignes, comme celles formées après 1935, permettaient de pouvoir acheminer du courrier dans des délais acceptables et ainsi pouvoir contourner les difficultés imputables au transport postal ordinaire perturbé en raison du conflit. D'une façon générale le but était d'accélérer l'acheminement des correspondances sur le territoire national et dans certains cas de permettre un acheminement qui aurait été impossible par les voies terrestres ordinaires. Si la ligne Paris-Saint Nazaire transportait essentiellement des plis officiels pour l'armée américaine, elle transportait aussi quelques centaines de correspondances privées. Comme pour la liaison du 15 octobre 1913, l'utilisateur bénéficie concrètement de l'utilisation de l'avion à la seule différence – fondamentale tout de même – qu'il ne s'agit plus de démonstrations mais bel et bien de la création d'un service. On parle alors, la presse principalement, d'*aviation postale*. Quant à l'administration postale elle crée en 1918 le service de la Poste aérienne pour gérer l'acheminement de ce courrier aérien⁸¹, cette appellation continue d'ailleurs de désigner l'acheminement du courrier par les airs, par avion.

Dans quelle mesure peut-on parler d'aviation postale ? Egalement, peut-on considérer ces liaisons comme une première étape dans l'histoire de l'aviation postale intérieure ?

Ces lignes s'apparentent à une aviation postale intérieure : il s'agit bien de lignes créées selon les besoins de l'administration dont les avions ne transportent que de du courrier dans la limite du territoire national. Mais c'est tout, là s'arrête la comparaison car ces lignes ne sont en rien comparables à celles exploitées par Air Bleu puis par la Postale de nuit après la Seconde Guerre mondiale : certes il ne s'agit plus, comme avant la guerre, de démonstration mais leur existence est due à une situation exceptionnelle et non pas à une volonté d'intégrer définitivement l'avion dans l'organisation de l'acheminement intérieur comme cela sera le cas à partir de 1935. Elles constituent seulement une première expérience en matière de transport aérien exclusivement postal régulier en métropole. Le concept d'aviation postale intérieure ne naît véritablement, selon les textes officiels, qu'en 1935⁸². En revanche, pour l'administration des Postes cette période d'après-guerre marque le début de toute une organisation de service postal autour de l'avion. C'est l'apparition de la fameuse mention « Par avion » pour le courrier empruntant la voie des airs ; mais aussi la création du « service postal aérien » lors de cette première liaison postale régulière par avion sur le territoire national le 17 août 1918 ; c'est encore la première apparition d'une forme de coordination des transports postaux afin d'optimiser au maximum les avantages d'un acheminement de poste par avion. Mais surtout c'est à partir de ce moment que s'organise le « service de la Poste aérienne »⁸³ qui marque le début d'une alliance durable entre l'administration des Postes et l'avion.

La poste aérienne, c'est-à-dire le transport de courrier sur des lignes aériennes commerciales, a été l'unique forme de transport aéropostal en métropole avant 1935 et la création de l'aviation postale intérieure. Ces premiers essais de transport aéropostal régulier en métropole éveillent l'administration des Postes à « l'utilité de l'avion pour le transport de la poste⁸⁴ », et même à l'utilité de la création d'un réseau de transport postal aérien dans l'hexagone. A partir de ces premiers essais de transport de poste par avion, l'administration se lance dans une vaste réflexion

⁸¹ L'adjectif *postal* est réservé aux avions, aux lignes et plus largement à l'ensemble des modes de transport n'acheminant que du courrier.

⁸² Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 135 ; Acte n°4460. Projet de loi tendant à approuver la convention conclue entre les ministres des PTT, de l'Air et des Finances et la société Air Bleu en vue de l'organisation d'une aviation postale intérieure (annexe au procès-verbal de la séance du 7 janvier 1935) 10 p.

⁸³ AN, CARAN, Paris : F90 21650.

⁸⁴ V. Pignochet, *Les transports postaux. Leur évolution depuis le début du XX^e siècle. Leur avenir*, Imprimerie Charbonnel, Paris, 1943, pp. 5-6. Conférence faite le 22 décembre 1942 devant les élèves de l'ENSPTT.

qui devait d'abord aboutir à la création d'Air Bleu en 1935, première expérience en matière d'aviation postale intérieure, et enfin à la naissance du Département postal d'Air France, la Postale de nuit, en 1945.

Le transport aérien français : le contraste entre poste et passagers, international et national

Un arrêté du 6 janvier 1917 crée une commission, relevant du ministre du Commerce, des Postes et Télégraphes, « chargée de l'étude de toutes les questions relatives à l'utilisation et à l'extension de la navigation aérienne pour les besoins des services des Postes⁸⁵ ». Le 15 juin 1917 elle est transformée en une Commission interministérielle de l'aéronautique civile devant obligatoirement être consultée sur l'organisation des lignes de transport aérien. C'est cette commission qui accorda à la Poste, à titre expérimental, l'exploitation des deux lignes régulières exclusivement postales citées précédemment : Paris – Nice et Paris – Saint-Nazaire. En 1919, cette commission interministérielle est devenue un organe permanent rattaché au Département de la Guerre et chargé de l'organisation générale du transport aérien. C'est cette commission qui va donner à la France, au lendemain de la Grande Guerre, la configuration du transport aérien et l'organisation qui a régi toute l'entre-deux-guerres. La priorité a alors été donnée à la création de lignes aériennes destinées au transport de passagers et de ce fait le transport du courrier postal devait être assuré par ces avions. Le début des années 1920 marque très nettement l'abandon, à l'exception des Lignes Latécoère qui n'acheminaient que du courrier en raison du travail de défrichage mené dans l'optique de relier la France à l'Amérique du Sud, du transport de courrier au profit des passagers. Si le concept d'aviation postale s'étirole par rapport à celui de poste aérienne, un autre phénomène explique l'absence prolongée d'un réseau postal aérien métropolitain : c'est cette volonté des différentes instances françaises de privilégier le développement des liaisons aériennes internationales plutôt que les lignes intérieures. D'ailleurs cette politique est également à l'origine du très faible développement du réseau lignes de passagers dans l'hexagone : en 1936 les vols Air France entre villes françaises ne comptent que 1 490 km, soit 4% du réseau de la compagnie française⁸⁶.

Le désintérêt, ou le peu d'intérêt, pour la poste

Après la guerre, les lignes organisées par l'administration des Postes à des fins exclusives de transport du courrier ont disparu : les lettres étaient transportées, moyennant une surtaxe, par les services aériens des passagers, subventionnés par l'Etat, au fonctionnement intermittent et parfois même incertain⁸⁷. Comme l'expliquait en 1960, Bernard Gagey, « même si les transports postaux se montraient rémunérateurs, même si l'influence des offices postaux était souvent déterminante pour fixer les itinéraires et les horaires, toutes les compagnies aériennes de l'époque [dans les années 1920] avaient pour préoccupation première le transport des passagers⁸⁸ ». L'aviation commerciale française, en portant son effort sur le transport des voyageurs, néglige la poste : après avoir été la première sur la brèche, la poste est passée au second plan. Pourtant des voix s'élèvent pour essayer de promouvoir le transport de poste par avion. Aussi, dès 1928, la question du transport de poste par avion a mobilisé Raoul Dautry⁸⁹. Ce dernier écrivait dans un rapport au conseil national économique : « le courrier postal, qui est, à vrai dire, le fret idéal de l'avion [...] donne une recette

⁸⁵ V.-M. Beaufol, J. Huillet « L'aviation postale en France hier et aujourd'hui », *Icare. Revue de l'aviation française*, tome 1, SNPL, 1988, n°124, p. 37

⁸⁶ C. Studeny, *L'invention de la vitesse : France, XVIII^e – XX^e siècles*, Paris, Gallimard, 1995, pp. 350-351.

⁸⁷ V.-M. Beaufol, J. Huillet « L'aviation postale en France hier et aujourd'hui », *Icare. Revue de l'aviation française*, tome 1, SNPL, 1988, n°124, p. 38.

⁸⁸ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HB 634 ; Extraits de la communication de Bernard Gagey (directeur du CEP) lors de la Conférence de Printemps du Comité International des Directeurs de vente de journaux et publications à Rome en 1960.

⁸⁹ 1880-1951. Polytechnicien (X 1900) il occupe, entre autre, d'importantes fonctions dans les chemins de fer : directeur général de la compagnie des chemins de fer de l'Etat de 1928 à 1937 puis membre du conseil d'administration de la SNCF créée en 1938. Ministre de l'Armement durant la Drôle de guerre, il est nommé ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme à la Libération puis administrateur général du CEA (Commissariat à l'Energie Atomique). Mais il est surtout l'auteur, en 1928, d'un rapport sur l'aéronautique marchande pour le Conseil national économique ainsi que président du comité de direction de l'Aéropostale (1931-1933).

régulière et qui n'est pas soumise aux préférences du moment, à la mode, au confort⁹⁰ ». C'est dans cette lettre qu'il écrit une phrase qui est restée célèbre dans l'histoire du transport postal aérien : « le passager ne paie pas, seule la poste paie [...] l'aviation commerciale doit viser à assurer un service postal, et accessoirement transporter des passagers ou des marchandises ». Que ce soit sur les lignes internationales ou sur les rares lignes aériennes desservant la France métropolitaine, la Poste est devenue dans ces années 1920 un simple usager, elle reste tributaire des compagnies de navigation aérienne. C'est d'ailleurs en raison de cette dépendance vis-à-vis des compagnies aériennes que la Poste a, entre la fin de la Première Guerre mondiale et la création d'Air Bleu, cherché à disposer de sa propre flotte d'appareils pour le transport postal.

Que s'est-il passé ? Pourquoi parler d'un désintérêt de la poste ?

Il convient avant tout de souligner que les essais de lignes postales en 1918 et 1919 n'ont pas été satisfaisants : le matériel militaire mis à la disposition de l'administration postale comprenait surtout des appareils rebutés, les pilotes étaient fatigués ou inaptes au service du front, le personnel d'exploitation se sentait à l'écart des activités les plus glorieuses et l'envie lui manquait pour s'intéresser à un service qui exigeait une régularité absolue⁹¹. Cela explique d'ailleurs, en partie, l'intransigeance et la rigueur imposée par Didier Daurat, l'un des piliers de l'aviation postale intérieure, au personnel d'Air Bleu et de la Postale de nuit, une conception que l'on retrouve dans la fameuse *mystique du courrier* qu'il a inculquée à des générations de « facteurs de l'air ». Les différents chiffres relevés dans les archives⁹² révèlent que seuls 50% des voyages ont été effectués dans des conditions satisfaisantes. D'autre part, le gouvernement s'est très vite rendu compte de l'importance qu'allait prendre l'aviation civile, il est vrai que limiter son champ d'action aux transports postaux, comme le préconisait Raoul Dautry, aurait été une absurdité. C'est pourquoi la commission créée dans le but d'étudier les questions relatives à l'utilisation et à l'extension de la navigation aérienne pour les besoins de la Poste, se transforma six mois plus tard en une Commission interministérielle de l'Aéronautique civile devant « être obligatoirement consultée sur l'organisation des lignes de transport aérien⁹³ ».

Si l'on excepte les quelques lignes commerciales transportant dans leurs soutes du courrier et desservant ainsi les villes escales de ces lignes, le transport aéropostal a été inexistant dans l'hexagone entre la fin de la guerre et la création de l'aviation postale intérieure. Pour en comprendre les raisons, il semble indispensable de s'attarder sur l'organisation du transport aérien au lendemain de la Première Guerre mondiale. Deux facteurs sont alors à prendre en considération : ayant déjà abordé le peu d'intérêt pour la poste par rapport aux passagers dans le transport aérien, il faut souligner aussi l'orientation du réseau aérien français vers l'international, ou plutôt la négligence de la métropole. L'hexagone étant, à la différence des Etats-Unis par exemple, « un territoire aéronautiquement exigu⁹⁴ », on a pendant très longtemps (cela se retrouve encore à la fin des années 1950 lors de la création de la compagnie aérienne intérieure *Air Inter*) considéré en France que l'avion ne présentait pas d'intérêt sur le territoire métropolitain. Ce à quoi il faudrait ajouter ce que Chadeau appelle la « maîtrise de l'air, maîtrise du monde⁹⁵ », c'est-à-dire cette compétition acharnée que se sont livrées les grandes puissances pour conquérir le ciel et les routes aériennes. On comprend mieux alors la volonté de la France d'orienter l'ensemble du développement du transport aérien vers de lointaines destinations. Aussi, lorsqu'aux lendemains de la guerre se développe en France – comme dans la majeure partie des pays industrialisés – le transport aérien commercial, les compagnies aériennes françaises qui se créent à la fin des années 1910 choisissent alors de transporter des passagers ou du courrier et parfois même les deux. Si un

⁹⁰ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; M. Moignet, L'aviation postale. Conférence prononcée au centre d'études des transports, 1943, pp. 5-7.

⁹¹ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; M. Moignet, *op. cit.*, 1943, pp. 6-9.

⁹² Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/1.

⁹³ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; M. Moignet, L'aviation postale... *ibid.*, p. 8.

⁹⁴ P.-M. Thibault, *Air Inter : La révolution intérieure*, Paris, le Cherche Midi, 2005, p. 24.

⁹⁵ E. Chadeau, *Le rêve et la puissance. L'avion et son siècle*, *op. cit.*, pp. 148-155.

grand nombre d'entre elles vont privilégier le transport de passagers, elles vont toutes, en revanche, se destiner à des liaisons internationales⁹⁶.

La France, un pays tourné vers le transport aérien international

C'est à cette époque que le transport postal aérien commence à s'organiser. Pour Léonard Laborie, dans les années 1920, il fonctionne selon différents modèles⁹⁷. Il existe ainsi un modèle britannique essentiellement tourné vers le Commonwealth ; un modèle allemand confiné à un réseau national (les puissances alliées victorieuses limitant les performances de l'aviation civile de peur qu'elle ne serve à restructurer une aviation militaire interdite par le traité de Versailles) ; ou encore un modèle français tourné vers l'international dans lequel se développent de nombreuses compagnies aériennes en assurant des liaisons entre les grandes capitales européennes et mondiales. En France, c'est l'ère des compagnies au caractère international (la C^{ie} des Messageries Aériennes, la C^{ie} des Grands Express Aériens, les Lignes Farman, les Lignes Latécoère, la Franco-Roumaine, etc.), qui se sont créées au lendemain de la guerre. L'avion devient alors, selon les mots d'E. Chadeau, l'enjeu d'une lutte pour la domination d'une partie de l'espèce humaine sur une autre⁹⁸, il est le « vecteur privilégié des ambitions⁹⁹ » des Etats. Voici donc une explication à ce phénomène : la France, comme d'autres puissances, a avant tout utilisé l'avion dans des relations internationales afin de rayonner le plus possible dans le monde. A la différence de certaines autres puissances, elle s'est désintéressée de son territoire national : ce dernier ne devenant une préoccupation, loin d'être une priorité, qu'au milieu des années 1930 pour le transport postal et seulement à la fin de la décennie 1950 pour le transport de passagers et de fret.

Et le transport postal ? Si l'on peut alors parler de poste aérienne pour ces compagnies, puisqu'elles transportaient de la poste en plus des quelques passagers et du rare fret, on ne peut pas, en revanche, parler d'aviation postale. Les Lignes Latécoère puis de l'Aéropostale, sont les deux seules compagnies à avoir effectué des vols uniquement postaux et réguliers : mais il s'agissait uniquement d'un transport à caractère international. Même si la France a très tôt réalisé des vols qui associaient le message et l'avion, il ne s'agissait pas (si l'on excepte ces premières lignes nées des besoins de la guerre) de vols intérieurs réguliers et organisés en fonction des besoins des Postes françaises : jusqu'en 1935, elles utilisent pour le transport de courrier en France métropolitaine le tonnage disponible offert par les Compagnies aériennes sur leurs avions de passagers. Comme les itinéraires et les horaires de ces lignes étaient établis essentiellement en fonction des exigences des voyageurs – ainsi qu'il en est d'ailleurs pour les transports ferroviaires et routiers¹⁰⁰ – cette formule ne convenait que très imparfaitement au transport d'un fret aussi particulier que le courrier postal¹⁰¹. A cette époque, seules les lignes internationales présentaient un intérêt postal : en raison, d'une part de la vitesse relativement lente des avions et d'autre part de l'impossibilité d'effectuer des services réguliers de nuit, le gain de temps procuré par l'avion ne devenait appréciable que sur de longues distances.

Un rapport de 1936 du *Comité français de propagande aéronautique*¹⁰² souligne que, contrairement à la plupart des grandes puissances mondiales, la France semble – jusqu'à la création du premier réseau aéropostal intérieur – se désintéresser des problèmes de transport, de poste et de passagers, aérien intérieur. Si la France a très tôt réalisé sur son territoire national des vols associant le message et l'avion pendant les dix années qui ont suivi la Première Guerre mondiale l'avion n'a

⁹⁶ L. Laborie, « Y a-t-il du courrier dans l'avion ? Usages postaux et genèse du transport aérien international en Europe (années 1910-1930) », *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Séminaire de spécialité des Masters de recherche « histoire des sociétés occidentales contemporaines XIX^e-XX^e siècles » et d'histoire des techniques de l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne et du master en Histoire de l'Université Paris IV-Sorbonne, spécialité « enjeux, conflits, systèmes internationaux aux époques modernes et contemporaines », janvier 2007.

⁹⁷ *Ibid.*

⁹⁸ E. Chadeau, *Le rêve et la puissance. L'avion et son siècle*, *op. cit.*, pp. 125-126.

⁹⁹ *Ibid.*, p. 126.

¹⁰⁰ V. Pignochet, *Les transports postaux. Leur évolution depuis le début du XX^e siècle. Leur avenir*, 1943, pp. 8-16. Conférence faite le 22 décembre 1942 devant les élèves de l'ENSPTT.

¹⁰¹ *Ibid.*

¹⁰² Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 135 ; Note sur les liaisons nationales de Poste aérienne, 1936.

été, en tant qu'auxiliaire des Postes, utilisé presque uniquement que pour des liaisons internationales ou pour des liaisons entre nations et leurs colonies¹⁰³. En 1936 une autre note rédigée par ce *Comité de propagande aéronautique français* aborde la question du transport intérieur français : « Si, au point de vue international, le problème se trouve résolu, il ne l'est point pour les villes de l'intérieur qui, se trouvant sur le parcours paraissent, *a priori*, desservies par les avions d'Air France. (...) Les services actuels réalisés par Air France et desservant quelques villes de la métropole, points d'escale des parcours internationaux, ne présentent pas pour l'usager un intérêt particulier. Il est nécessaire d'insister sur le fait qu'Air France n'a d'ailleurs pas été créée dans ce but¹⁰⁴. »

Dans ces années 1920-1930 l'avion a réussi à trouver une place parmi les moyens de transport internationaux. Si son utilisation est de plus en plus fréquente dans les relations internationales – postales ou de passagers d'ailleurs –, d'un point de vue national elles restent très marginales et tout reste à faire : en 1930 la France n'est pas encore quadrillée par des lignes postales aériennes et seules quelques lignes de transport de passagers desservent quelques villes de France. Jusqu'en 1935 l'utilisation régulière de l'avion postal dans l'hexagone n'avait pas été exploitée : seules quelques villes françaises, escales des compagnies aériennes reliant Paris et l'étranger, comme Strasbourg (escale de Paris – Prague) ou Marseille (sur le trajet Londres – Alger) étaient desservies par la poste aérienne.

Le développement du transport commercial, qui ne cesse de prendre de l'ampleur au cours de l'entre-deux-guerres, a permis de résoudre un certain nombre de problèmes « techniques » : fiabilité des appareils, rayon d'action, vitesse, etc. Mais surtout au début des années 1930, le passager remplace définitivement le *héros*, le *défricheur de lignes*, le *pionnier*. L'exploitation des lignes commence véritablement et une fois le principal objectif atteint – c'est-à-dire la création d'un réseau de lignes aériennes françaises capables de rivaliser avec ses concurrents commerciaux – la France se tourne vers son territoire national en créant un réseau postal aérien intérieur, qui apparaît comme une première étape vers le transport intérieur de passagers. Dans le cas de la ligne France-Amérique du Sud, après le courrier, les passagers et le fret ont suivi¹⁰⁵ : ce réseau aéropostal intérieur est-il annonciateur d'un réseau métropolitain de lignes commerciales ?

Au fur et à mesure de l'organisation des grandes lignes aériennes internationales et franco-coloniales, « la Poste n'a pas manqué d'utiliser immédiatement les relations rapides ainsi établies¹⁰⁶ ». On constate que c'est dans les relations à grande distance, où les résultats de l'intervention de l'avion apparaissaient les plus efficaces et aussi les plus sensibles au regard de l'usager, que le transport postal s'est en premier lieu développé. Certains pays étrangers – comme les Etats-Unis ou le Canada – avaient bien jeté les bases d'une organisation d'un réseau intérieur de lignes aériennes postales mais le plus souvent cette initiative se justifiait par les vastes étendues de leur territoire et parfois par la nécessité de suppléer des relations ferroviaires incomplètes¹⁰⁷. Mais au fur et à mesure que le trafic postal aérien international s'est développé, l'idée s'est précisée d'établir un service semblable dans un rayon d'action moins étendu et d'en faire ainsi une exploitation revêtant purement le caractère d'un transport national et intérieur. La création de la société Air Bleu, en 1935, marque un tournant dans l'histoire de la Poste aérienne française : elle traduit la volonté de l'Etat d'utiliser l'avion pour quadriller le territoire national qui jusqu'alors n'était pas une de ses préoccupations.

Toutes ces expériences montrent que le terrain était défriché pour la constitution d'un réseau postal aérien intérieur. Il est intéressant de s'arrêter brièvement sur les expériences de transport aéropostal intérieur à l'étranger, d'autant plus intéressant lorsque l'on sait que l'un des arguments

¹⁰³ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; Note sur l'aviation postale intérieure française présentée par Didier Daurat – le « père » du transport postal aérien – le 12 mars 1945 lors du congrès national de l'Aviation française.

¹⁰⁴ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 135 ; Note sur les liaisons nationales par Poste aérienne rédigée par le Comité de propagande aéronautique français en 1936.

¹⁰⁵ René Joder, Directeur Général honoraire des Postes dans un article publié dans la revue *Icare* n°124 ce lien entre la création d'un réseau de lignes postales aériennes et l'exploitation par la suite de lignes de passagers et de fret. Nous reviendrons sur cet aspect tout au long de ce mémoire. R. Joder, « Avec Didier Daurat, renaissance de la Poste aérienne 1945 », *Icare. Revue de l'aviation française*, tome 1, SNPL, 1988, n°124, p. 17.

¹⁰⁶ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/3 ; Notes sur l'organisation d'un service postal aérien métropolitain sans surtaxe, 1937.

¹⁰⁷ *Ibid.*

en faveur de la création d'une aviation postale intérieure soulignait la nécessité pour la France « à ne jamais se trouver en un état quelconque d'infériorité. L'enseignement, l'histoire, le jeu de la politique montrent qu'un grand Etat comme le nôtre devrait pouvoir être toujours pris comme exemple¹⁰⁸ ».

Les exemples étrangers : le quadrillage d'autres pays par des lignes aériennes postales ou mixtes

Les transports de poste et de passagers, bien que distincts, doivent être étudiés conjointement car c'est cet ensemble, en plus de l'héritage de l'aviation militaire, qui a contribué au développement de l'aviation française comme le souligne Camille Allaz, « l'histoire des débuts de l'aviation commerciale en Europe ne se confond pas avec celle de la Poste aérienne, à la différence de ce qui s'est passé aux Etats-Unis. Au contraire, les trois catégories de trafic [...] ont chacune contribué au démarrage des lignes aériennes¹⁰⁹ ». L'aviation est un symbole de puissance pour les Etats. Le fait de disposer d'un réseau de communication rapide apparaît comme un atout, un élément de prestige et de puissance pour chaque nation.

Dans l'article intitulé « La naissance d'un système technique à grande échelle, le chemin de fer en France entre 1832 et 1870 », publié dans les *Annales* en 1998, François Caron écrit que la construction du réseau de chemin de fer en France est en partie inspirée des pratiques britanniques¹¹⁰. Cette citation montre, dans le cas du chemin de fer en France, que l'étranger influence certaines réalisations nationales. David Edgerton¹¹¹ démontre quant à lui que le moyen le plus courant pour acquérir une nouvelle technique est de l'importer. Peut-on dire que les voyages successifs effectués par Didier Daurat¹¹² en Allemagne et aux Etats-Unis entre octobre 1933 et mars 1934 ont permis d'importer le concept de réseau aéropostal intérieur ? L'objectif de ces missions était d'observer l'aviation commerciale de ces différents pays : leur fonctionnement, l'organisation, les imperfections, etc. C'est sur ces conclusions que s'est appuyé le projet de doter la France métropolitaine d'un réseau postal aérien intérieur. C'est fort de ces missions à l'étranger, et de son expérience personnelle, qu'il forme le projet d'établir un réseau de transport postal métropolitain¹¹³.

Les Etats-Unis, l'Allemagne et la Grande-Bretagne ont joué un rôle important dans la constitution du réseau postal aérien métropolitain. Le cas des Etats-Unis est très particulier¹¹⁴. S'ils ont été les premiers à utiliser systématiquement l'avion pour le transport de la poste sur leur territoire, il convient de souligner que c'est le transport postal qui est à l'origine du développement de l'aviation commerciale américaine. Ce qui n'est pas le cas des différents exemples européens. En effet, les Etats-Unis ont développé, d'une façon prodigieuse et méthodique, l'infrastructure aérienne pour permettre aux lignes aéropostales de quadriller le territoire. Jusqu'à l'adoption en 1925 de l'*Air Commerce Act*, le transport postal à l'intérieur du pays était directement assuré par la puissance publique « d'abord avec des avions de l'armée démobilisés puis par la Poste fédérale qui reprend ces avions et leurs équipages¹¹⁵ ». Grâce aux – nombreuses – subventions de l'Etat ces avions finissent par transporter des passagers. Par la Loi de 1925, la Poste perd son monopole qui est alors redistribué à des compagnies privées concessionnaires selon un partage de ville à ville et d'Etat à Etat. En 1936, ils disposaient de plus de 2 500 terrains dont 725 étaient éclairés la nuit de

¹⁰⁸ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 135 ; Acte n°4647, rapport présenté devant la Chambre des Députés (séance du 7 février 1935) p. 4.

¹⁰⁹ C. Allaz, *La grande aventure de la poste et du fret aériens du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, Presses de l'Institut du Transport Aérien, 1998, p. 187.

¹¹⁰ F. Caron, « Les grands systèmes techniques : la naissance d'un système technique à grande échelle, le chemin de fer en France (1832-1870) » in *Annales – Histoire et Sciences Sociales*, éd. de l'EHESS, 1998, n°4 & 5, pp. 859-860.

¹¹¹ D. Edgerton, « Pour une histoire des usages » in *Annales – Histoire et Sciences Sociales*, éd. de l'EHESS, 1998, n°4 & 5, pp. 816-817.

¹¹² Pilote pendant la Grande Guerre, il entre aux lignes Latécoère au lendemain de l'armistice. Pilote puis chef d'exploitation des Lignes aériennes Latécoère puis de l'Aéropostale (modèle de Rivière, personnage central du livre *Vol de nuit* de Saint-Exupéry) il est chargé de mission auprès de la direction générale d'Air France (1933-1935). Créateur de la compagnie Air Bleu (1935-1939) il devient directeur du SLCAM (1940-1944) puis responsable du centre d'exploitation postal métropolitain, le département postal d'Air France – la Postale de nuit – entre 1945 et 1948.

¹¹³ « Didier Daurat », *Icare. Revue de l'aviation française*, SNPL, 1992, n°140, pp. 79-80.

¹¹⁴ En ce qui concerne les exemples nord-américains voir l'ouvrage de Donald Dale Jackson, *La Poste aérienne – la conquête du ciel*, Time Life Edition, 1982, 176 p.

¹¹⁵ E. Chadeau, *Le rêve et la puissance. L'avion et son siècle*, op. cit., p. 143.

façon permanente ; un service spécial de navigation aérienne fonctionnait de jour comme de nuit assurant en particulier la transmission radiophonique des renseignements météorologiques : tout le territoire était couvert de phares d'alignement et de radiophares de guidage. L'exemple nord-américain, les exemples puisque le Canada a également été l'un des pays pionniers du transport aéropostal intérieur, est intéressant par plusieurs aspects. En tant que pionnier, il a servi de référence à de nombreux pays. En raison de son étendue, le pays a très rapidement pris conscience, surtout pour le transport de la poste, de l'importance de l'avion. Mais également parce que le développement du transport postal aérien intérieur est à l'origine d'un certain nombre de progrès d'un point de vue aéronautique.

En Europe des réseaux aéropostaux intérieurs ont commencé à se former au début des années 1930 parallèlement aux liaisons internationales qui étaient apparues dès 1919. Selon Camille Allaz, c'est en raison de l'absence de réseau postal européen que les administrations postales ont développé leurs réseaux nationaux en utilisant les capacités des lignes régulières ou, comme en France, en mettant en œuvre des moyens propres¹¹⁶.

L'Allemagne est la nation dont le réseau aérien intérieur est le plus serré. Les puissances victorieuses en 1918 ayant volontairement limité son expansion aérienne mondiale, l'Allemagne s'est presque uniquement concentrée sur le développement intérieur de son réseau aérien (passagers et poste). Si elle jouit du réseau aérien le plus dense, elle est aussi la première nation d'Europe à organiser un réseau postal autonome. Comme dans le cas français, c'est la dépendance de la *Reichpost* vis-à-vis des lignes aériennes de passagers et des horaires établis pour ces derniers qui pousse la Poste allemande, en 1929, vers la création de ses propres lignes aériennes. Précoce dans la création de lignes aériennes postales, la *Reichpost* l'était aussi dans l'exploitation puisqu'il s'agissait de liaisons nocturnes. Uniquement réservées à la Poste ces lignes étaient exploitées en régie par la *Deutsche Lufthansa* pour le compte de la *Reichpost*. Exploitées de façon périodique, en fonction du temps et par conséquent seulement à la belle saison, ces premières lignes « s'inscrivaient déjà dans une conception globale, qui fut méthodiquement développée au cours des années, en allongeant les périodes d'exploitation et en ouvrant de nouvelles dessertes¹¹⁷ ». En 1935, date à laquelle est créé le réseau aéropostal intérieur français, le réseau allemand était composé de cinq lignes quadrillant le territoire du nord au sud et d'est en ouest. A partir de 1937, note Camille Allaz, le réseau aéropostal s'est considérablement développé. Il faut souligner qu'en France c'est également à cette date que le transport postal aérien métropolitain a pris une autre dimension en devenant, en raison de la suppression de la surtaxe aérienne, un moyen de transport de courrier ordinaire. Quoi qu'il en soit, en Allemagne cet élargissement du réseau aéropostal est indissociable « d'une politique aéronautique qui répondait davantage à des préoccupations militaires qu'à des nécessités postales¹¹⁸ ».

Si la Grande-Bretagne n'est pas un pays pionnier en matière de transport postal aérien¹¹⁹, elle a néanmoins joué un rôle – indirect – dans la constitution du réseau français. A la différence de la *Reichpost*, le *Post Office* – la Poste britannique – n'accordait que peu d'intérêt au transport postal aérien. Le *Postmaster* – le ministre britannique chargé des Postes – écrivait ainsi en 1923 à propos de l'acheminement postal réalisé par des moyens terrestres ou maritimes : « dans l'ensemble, le public est satisfait de la rapidité et de la régularité d'acheminement de la poste [...]»¹²⁰. Seules quelques tentatives, sans grand intérêt et sans grande réussite, eurent lieu entre 1923 et 1934. Le premier service aéropostal régulier du réseau intérieur de Grande-Bretagne a relié Inverness aux îles Orkney. Le 1^{er} décembre 1934 la liaison Liverpool-Belfast-Glasgow a été inaugurée en vue de permettre une accélération du courrier. L'administration postale anglaise remet le courrier aux compagnies adjudicataires pour les destinations qui seraient atteintes tardivement par les autres moyens de transport. S'il n'existe pas de réseau aéropostal exploité par une flotte d'avions postaux comme en France, l'exemple anglais met en avant un élément devenu en 1937 un principe de

¹¹⁶ C. Allaz, *La grande aventure de la poste et du fret aériens du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, Presses de l'Institut du Transport Aérien, 1998, p. 194.

¹¹⁷ *Ibid.*, p. 195.

¹¹⁸ *Ibid.*

¹¹⁹ *Ibid.*, p. 196.

¹²⁰ *Ibid.*

l'administration postale française dans l'acheminement des lettres : le choix du moyen de transport dépend uniquement de l'heure à laquelle la correspondance est levée, l'expéditeur et le destinataire ignorent le mode de transport ; le courrier est transporté sans surtaxe. Pourtant l'avion, comme le rappelle Camille Allaz, n'est pas encore un mode autonome de transport postal, mais une composante essentielle de circuits postaux. Cette remarque reflète la situation dans laquelle se trouve encore l'avion : il n'est encore qu'un moyen de transport exceptionnel, secondaire, sorte de prolongement du transport postal ferré.

La création du réseau anglais provoque de vives réactions côté français : la France prend conscience, à cette occasion, du retard dans le développement aéronautique du pays, retard qui dépasse le cadre postal. L'avion postal et le réseau aéropostal intérieur, au même titre que l'architecture par exemple, apparaissent comme de nouveaux objets dans la compétition que se livrent les offices postaux des grandes puissances, des offices postaux qui apparaissent comme les instruments d'une rivalité entre grandes puissances. Toujours est-il que ces trois exemples – surtout pour l'Allemagne et les Etats-Unis – montrent l'importance des réseaux de transport aérien à l'intérieur des pays. En effet, force est de constater que ce sont les pays qui disposent de réseau aérien intérieur qui ont été les plus propices au développement du transport postal aérien à l'intérieur de leurs frontières. La France, qui avait privilégié le transport aérien international et colonial, se trouve alors en retard par rapport à ses rivaux.

Il n'est pas anodin que Didier Daurat ait choisi ces deux pays pour imaginer le réseau postal intérieur français. Le cas de l'Allemagne est en effet très intéressant puisque, dès 1923, elle a développé un réseau de lignes aériennes qui transportaient de la poste avant de développer en 1929 un réseau d'avions postaux sur son territoire. Si, en 1923, le poids global de courrier transporté n'était que de 9 731 kg, en 1932, il est de 470 000 kg, quant aux kilomètres parcourus, ils passent de 880 000 en 1923 à 9 300 000 en 1932. Ces quelques chiffres montrent, indépendamment du caractère avant-gardiste de l'Allemagne en matière d'aviation, à quel point ce service est apprécié par le public et combien l'office postal allemand a réussi à le développer sur un territoire dont la superficie est comparable à la France. Ces trois exemples montrent qu'il n'existe pas dans ces pays une aviation postale intérieure comparable à celle qui existe en France à partir de 1935. La France s'est inspirée de ces exemples étrangers pour constituer cette aviation postale intérieure qui n'a jamais eu d'égal dans le monde. Cette création d'un réseau aéropostal intérieur est en quelque sorte une réponse à ce retard pris par la France dans le transport aérien intérieur. La Poste serait-elle alors, comme Emmanuel Chadeau le montre pour les Etats-Unis¹²¹, un moyen de développer le transport aérien au sein du territoire national ? La Poste aurait-elle été un élément moteur dans la diffusion du transport aérien métropolitain ?

Ainsi, dès la fin de la Première Guerre mondiale, apparaît la volonté de doter le pays d'un réseau aéropostal intérieur. Une poignée d'hommes étaient animés par ce projet. Au fil des années, ce groupe va s'étoffer et le projet va être de plus en plus présent, comme en témoignent les archives compulsées au sein de l'administration postale et des différents milieux aéronautiques.

L'administration des Postes et le projet de création d'un réseau postal aérien

Les principales études qui ont mené à la création du premier réseau intérieur

Un rapport datant du 31 mars 1929 montre clairement la volonté de l'administration de voir un jour fonctionner un réseau postal aérien : « Par la création d'un réseau postal national qui deviendra rapidement un réseau postal international, la France continuera à commander pour le plus grand bien de son commerce, les grandes voies de l'échange. Cette considération suffira presque à elle seule à justifier les frais élevés entraînés par l'organisation des lignes intérieures françaises envisagées. (...) L'étude qui précède montre les avantages que procure un réseau conçu

¹²¹ « Les courriers de la Poste officielle [...] finissent par prendre des passagers » in E. Chadeau, *Le rêve et la puissance. L'avion et son siècle*, op. cit., p. 143.

rationnellement pour les besoins de la clientèle postale et que l'exploitation de ce réseau ne serait pas nécessairement déficitaire. Il présenterait, de plus, un intérêt national¹²². »

Ce rapport montre tout l'intérêt que l'on accorde alors à la création d'un réseau à la fin des années 1920. Si ce n'est pas le seul témoignage de ce dessein, tous convergent vers la même idée : voir la France métropolitaine quadrillée par des lignes aéropostales donnant ainsi à l'avion la place qui lui revient. La Poste recherche des modes de transport modernes : l'exemple de l'avion postal est le parfait exemple de cette situation d'expérimentation dans laquelle se situe la Poste française.

C'est au cours de l'année 1927 qu'un premier projet de réseau aérien postal intérieur a été soumis à l'administration des Postes. L'étude de ce projet¹²³ révèle qu'il s'agissait de créer une dizaine de lignes principales et un véritable faisceau de lignes secondaires qui, de jour comme de nuit, devaient assurer entre les différentes villes de provinces le trafic postal aérien. Une note interne de l'administration des Postes¹²⁴ souligne que les principales modifications concernent le choix des lignes : la volonté de l'administration postale est de pouvoir organiser elle-même les lignes de ce réseau (l'une des caractéristiques de l'aviation postale intérieure), selon ses propres besoins c'est-à-dire en fonction des grands courants de trafics métropolitains et des liaisons où l'utilisation de l'avion présente le plus d'avantages, *a fortiori* sur de grandes distances¹²⁵.

Deux autres projets de lignes intérieures ont également été présentés à la Chambre en 1928¹²⁶. L'un provenait du député Raoul Dautry et l'autre de Louis Breguet. Le 6 mars 1929, sur proposition de la *Direction des Voies et Communications aériennes* une première esquisse de réseau est organisée. Le 8 avril 1929, la direction des Postes approuve la création d'un réseau, à exploiter par tranches, qui comprendrait une dizaine de lignes principales quadrillant l'ensemble de l'hexagone – et pas seulement les régions les plus éloignées de la capitale – auxquelles se rattachaient des lignes secondaires. La direction de l'Air et la direction des Postes étaient d'accord pour envisager une collaboration entre le rail et l'avion jusqu'au moment où l'aviation pourrait suffire seule à sa tâche, mais envisageait surtout la mise en exploitation d'une ligne expérimentale avant de s'attaquer au réseau entier. Cette ligne, Paris-Bordeaux-Limoges-Clermont-Ferrand-Lyon-Genève a été inaugurée le 16 avril 1929, son existence est de courte durée en raison de son inefficacité. Une inefficacité due au matériel car le matériel à utiliser dans le cadre d'un transport aérien exclusivement postal n'était ni réalisé ni même à l'étude en 1929. Si d'un point de vue théorique l'idée d'utiliser l'avion pour transporter du courrier dans l'hexagone en créant un réseau postal aérien à l'intérieur de nos frontières était pour ainsi dire acquise, le problème – élément que retrouvé chez Air Bleu et même durant les débuts de la Postale – est technique. L'avion existe, il est – plus ou moins – fiable mais il reste trop coûteux et pas assez puissant, en somme il n'est pas assez rentable. Cette expérience s'est révélée être un échec pour plusieurs raisons : principalement parce que le balisage des aéroports est insuffisant et parce que le coût du fret est six fois plus élevé que le chemin de fer.

Si l'idée de lignes postales intérieures, d'un réseau même, était admise, il manquait les moyens techniques de sa réalisation. Pourtant, dès 1926, les principaux acteurs de ce projet – ministère de l'Air, Compagnies aériennes, direction des Postes – avaient commencé à s'interroger sur les caractéristiques techniques requises pour le transport postal aérien. Le 24 mars 1928, le ministre de l'Air, dans un courrier adressé aux différentes compagnies aériennes de l'époque, a officiellement pris la tête de cette réflexion en demandant aux Compagnies de navigation aérienne leur avis quant aux caractéristiques que devait présenter un avion postal. Albert Métral présente¹²⁷, le 3 février 1936 devant l'Union des chambres de commerce maritime et des ports français, les caractéristiques de l'avion postal qui ont jusqu'alors été retenues par les différentes études : pour les vols de nuit, un avion bimoteur ayant une charge utile de 400-500kg ; pour les vols de jour, un avion monomoteur

¹²² C. Dumont, « L'aviation postale en France », Mémoire de l'Institut national des Télécommunications, Centre d'enseignement des affaires, 1984, pp. 24-25.

¹²³ AN, CARAN, Paris : F90 21 644.

¹²⁴ AN, CARAN, Paris : F90 21 644.

¹²⁵ Les longues distances désignent un parcours de plus de 300 km, les petites distances désignent quant à elles celles de moins de 150 km.

¹²⁶ AN, CARAN, Paris : F90 21644 ; Acte n°4691, Rapport Lebretton présenté devant la Chambre des Députés, juin 1935.

¹²⁷ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 136 ; « L'effort français dans le domaine de l'aviation postale », communication de A. Métral, professeur au CNAM.

ayant une charge utile de 200 kg ; un avion ayant une vitesse de croisière de 250km/h ; un prix de revient économique en exploitation. C'est donc sur ces bases que les services techniques ont entrepris l'étude du matériel souhaité. A cette époque, il a été question de charger l'administration des Postes de l'exploitation du réseau aérien postal national ; cependant devant le risque d'un déficit elle se refusa. Trois solutions, exposées par Albert Métral¹²⁸, ont alors été envisagées : « faire supporter les dépenses par les collectivités intéressées ; demander à l'Etat de se charger de l'exploitation ; une solution mixte : utiliser les terrains militaires, les pilotes et les mécaniciens militaires. Obtenir le matériel volant de l'aviation marchande. Laisser à la charge des collectivités les frais d'infrastructure et le balisage ». Aucune de ces solutions n'a été adoptée et l'expérience, sans lendemain, sur la ligne expérimentale Paris-Genève a été faite aux frais de l'Etat.

Mais déjà la question de l'exploitation de ce réseau était au cœur des discussions. On s'aperçoit, et l'analyse de la Société Air Bleu¹²⁹ le confirme, que la réalisation de ce projet était extrêmement complexe pour l'époque. Il ne pouvait donner que des résultats négatifs. Et ce pour plusieurs raisons : absence de matériel approprié et de balisage pour le vol de nuit, prix de revient au kilomètre trop élevé, engagement trop fort de capitaux pour une œuvre encore trop imprécise et qui ne répondait – pas encore ? – à une absolue nécessité. Cependant toute cette réflexion autour de la création d'un réseau de transport aéropostal intérieur traduit l'intérêt que l'on accorde à l'avion postal en France métropolitaine. Elle est le résultat d'une longue maturation amorcée dès les années 1910 et dont l'aboutissement va se traduire par la création d'un premier réseau entre 1935 et 1939 puis au lendemain de la Seconde Guerre mondiale avec cette renaissance de l'aviation postale intérieure avec la création de l'organe définitif : la Postale de nuit.

La modernisation des services postaux

Dans les années 1920, la France connaît une relative prospérité, l'administration des Postes se modernise¹³⁰ : généralisation de la bicyclette pour les facteurs, rénovation des bureaux ambulants, développement des services automobiles, etc. Le courrier commence, sur les lignes internationales, à emprunter la voie aérienne symbole pour tous de la modernité. La modernisation technique des Postes, Télégraphes et Téléphones, devenus le ministère des PTT le 3 novembre 1929, est mise à mal par la crise économique qui se propage après le *Jeudi noir* : la dépression qui suit oblige le gouvernement français à des restrictions budgétaires portant pour longtemps un coup d'arrêt aux modernisations¹³¹. Ce n'est qu'avec l'arrivée de Georges Mandel au ministère des PTT puis avec l'avènement du Front Populaire, en mai 1936, que la situation connaît un début d'amélioration.

Pour essayer de comprendre cette nécessaire modernisation, il faut savoir que les PTT, qui relevaient encore peu de temps avant d'un simple sous-secrétaire d'Etat, avaient toujours été « tenus par des ministres de second plan, indifférents ou sans autorité »¹³², situation qui avait entraîné au sein de l'administration un certain désordre. Georges Wormser¹³³, reprenant les propos du ministre Mandel, écrit « il n'est pas de ministère où il n'y ait pas beaucoup à réformer » ; quant à Roger Rouxel¹³⁴, il parle, à propos des PTT, « d'une administration dans un triste état ». Les réformes apportées par Mandel¹³⁵ se traduisent par des progrès spectaculaires et son arrivée marque le renouveau des PTT. Une fois l'ordre rétabli au sein de l'administration, il s'est mis en quête d'innovations pour mieux satisfaire les usagers. Beaucoup de réformes témoignent de la

¹²⁸ *Ibid.*

¹²⁹ C. Henri, « Air Bleu ou la naissance de l'aviation postale intérieure, 1935-1939 », *Les Cahiers de la FNARH*, Actes du 16^{ème} Colloque Historique « Poste et Télécommunications durant l'entre-deux-guerres ; héritage et innovations, n°106, 2008, pp. 1-21.

¹³⁰ J.-P. Bertrand, P. Jalabert, *Les Postes années 50*, Paris, Ed. Visualia, 2006, p. 8.

¹³¹ *Ibid.*, pp. 10-12.

¹³² B. Favreau, *Georges Mandel ou la passion de la République : 1885-1944*, Paris, Fayard, 1996, pp. 279-298.

¹³³ G. Wormser, *Georges Mandel : l'homme politique*, Paris, Plon, 1967, p. 160.

¹³⁴ R. Rouxel, *Le monde des PTT au cours des années folles 1919-1930*, Paris, éd. Chez L'auteur, 1986, 185 p.

¹³⁵ Georges Mandel (1885-1944), de son vrai nom Louis Georges Rothschild, a été ministre des PTT entre novembre 1934 et mai 1936.

modernisation des Postes, Mandel a véritablement voulu mettre – remettre – les PTT au service d'un Etat moderne et son innovation la plus marquante concerne très certainement le domaine de l'acheminement du courrier. Cette modernisation technique des services postaux se traduit par la volonté de faire bénéficier les services postaux vers les provinces des liaisons aériennes utilisées dans le domaine international, ces dernières pouvaient ainsi permettre de « doter la France d'une aviation postale intérieure¹³⁶ ».

Les difficultés des transports postaux

L'aviation postale intérieure présente un double intérêt en matière d'acheminement postal : une utilisation de l'avion, mais surtout une utilisation autonome de ce mode de transport postal. C'est sur ce dernier point qu'il convient de s'arrêter. L'administration des Postes a trouvé, dans la création d'un réseau de transport postal aérien intérieur, une solution aux problèmes des transports postaux qui n'ont fait que se développer depuis le début du XX^e siècle. Victor Pignochet¹³⁷, lors d'une conférence faite devant les élèves de l'ENSPTT en 1942, revient sur ces problèmes. Le fait que ni la SNCF ni les services autoroutiers ne soient adaptés aux besoins de la Poste a poussé cette dernière à rechercher une solution efficace et durable pour le transport du courrier : une volonté d'indépendance des transports postaux. Cette insatisfaction, que ce soit pour le transport routier ou ferroviaire, se retrouve dans les itinéraires, les horaires, les points d'arrêt et surtout, pour le transport routier, en ce qui concerne la sécurité des valeurs et des fonds transportés. Pour le chemin de fer comme pour la poste aérienne, les itinéraires étant tracés pour répondre à des besoins commerciaux bien précis, celui des passagers, ils sont rarement compatibles avec les préoccupations de célérité de la Poste. Pignochet résumant simplement cette situation en une phrase : « les besoins de la Poste et des voyageurs divergent, voire sont contradictoires ».

A ces problèmes, purement logistiques, viennent se greffer les difficultés techniques : dans le service intérieur, l'idéal de la Poste – à savoir la remise à domicile le lendemain matin des lettres mises à la boîte la veille au soir – n'était atteinte que dans un faible rayon autour du lieu de dépôt. Aucun progrès vraiment sensible ne paraissait possible tant qu'une révolution ne serait pas intervenue dans les moyens de transports, révolution devant porter à la fois sur la vitesse des engins et sur les possibilités de les spécialiser suivant les catégories de transport. Problèmes qui semblent être résolus avec l'apparition de l'avion. La difficulté résidant dans la fiabilité des appareils, l'organisation d'un tel service devant véritablement répondre aux besoins postaux c'est-à-dire régularité absolue, précisions des horaires, liaisons nocturnes et prix de revient acceptable. Exigences qui vont être le cheval de bataille d'Air Bleu et des débuts de la Postale de nuit ; période de mise en place du réseau, d'expérimentation du réseau postal aérien et de l'avion postal.

La création de cette aviation postale est le résultat d'une longue maturation dont l'origine la plus lointaine remonte à 1870, date à laquelle la voie des airs – la troisième dimension – commence à devenir un mode de transport employé pour l'acheminement des correspondances. C'est à partir de cette période que progressivement la Poste, et plus largement la France, découvre l'intérêt offert par la troisième dimension en matière d'acheminement postal : elle apparaît comme un moyen efficace de relier la capitale à la province et en nous introduisant vers l'histoire du réseau aérien exclusivement postal. Mais l'élément le plus important de cette genèse reste, sans aucun doute, l'apparition de l'avion à l'orée du XX^e siècle. L'avion permet à la fois de s'affranchir des contraintes terrestres et temporelles mais également offre une vitesse qui est de plus en plus importante dans la société contemporaine, autant de caractéristiques en adéquation avec le transport postal : il paraît donc naturel que dès les premières années de son existence la Poste y ait été sensible. Les premiers essais de transport de poste par avion démontrent la complémentarité de la poste et de l'avion. Si l'intérêt de l'avion pour le transport postal est très net, la réciproque se vérifie également puisque la Poste a très largement contribué au développement de l'avion, et des

¹³⁶ *L'Action Médocaine*, 8 février 1935.

¹³⁷ V. Pignochet, *Les transports postaux. Leur évolution depuis le début du XX^e siècle. Leur avenir*, 1943, pp. 7-20. Conférence faite le 22 décembre 1942 devant les élèves de l'ENSPTT.

compagnies aériennes, au cours du premier XX^e siècle. L'avenir du transport postal aérien, international et national, semblait avant 1914 des plus prometteur. Pourtant après la Première Guerre, une période charnière dans l'histoire de l'aviation – civile et militaire – puisque c'est le conflit qui a propulsé le développement de l'aviation commerciale, le transport postal n'est plus une priorité pour les autorités aéronautiques qui lui préfèrent les passagers. La poste est ainsi devenue un type de marchandise complétant le trafic de passagers. Mais c'est surtout la métropole qui subit les conséquences de cette politique aéronautique de l'après guerre qui décide que les intérêts de la France ne sont pas dans le développement de lignes en métropole. Des intérêts politiques, stratégiques et économiques qui passent principalement par le transport de passagers mais qui se caractérisent surtout par l'expansion du réseau aérien français autour de la planète, la métropole ne constituant que le point de départ ou éventuellement des étapes, dans ce quadrillage du globe par des lignes aériennes. Ce n'est qu'en 1935 avec Air Bleu, première compagnie d'aviation postale intérieure, que le concept de transport aérien exclusivement postal en métropole est né.

La création du réseau de l'aviation postale intérieure en 1935 résulte de la rencontre de divers intérêts. D'un point de vue étatique, c'est le résultat de la compétition internationale que se livrent les grandes puissances et qui positionne la France, en matière de développement aéronautique intérieur, derrière ses principaux rivaux. D'un point de vue aéronautique, il s'agit à la fois de contribuer au développement aéronautique du pays (industrie, infrastructures, etc.) et d'essayer de développer le transport aérien de passagers en métropole. Pour ces milieux aéronautiques la poste semble être une justification économique à ce défrichage des lignes intérieures car elle leur permet de se lancer vers leur objectif initial, le transport de passagers, tout en répondant aux besoins de l'administration postale. Car du point de vue de cette dernière cette création apparaît comme une solution aux différents problèmes d'acheminement postal intérieur. Le courrier aurait-il servi de tremplin au développement aéronautique intérieur français ?

Les étapes de la constitution d'un réseau technique de transport à la Poste : le cas du réseau aéropostal intérieur

Pourquoi parler d'un *réseau technique* dans le cadre du réseau aéropostal intérieur ? Il s'agit d'un réseau parce que c'est un agencement de lignes et de points en plus d'une circulation de flux mais également parce qu'il est doté de certaines fonctionnalités au regard des services qu'il fournit, il est plus qu'une infrastructure ne constituant qu'un support¹³⁸. Enfin, c'est un réseau technique parce qu'il diffère des réseaux territoriaux qui sont des systèmes de relations spatialement organisés mais sans existence matérielle directe : le réseau technique est un réseau physiquement présent par ses équipements, doté d'un tracé, d'une emprise au sol par l'insertion de son dispositif concret dans l'espace¹³⁹.

Air Bleu ou la naissance de l'aviation postale intérieure : 1935-1939, aux origines du réseau aéropostal métropolitain

La création d'Air Bleu, première compagnie d'aviation postale intérieure, marque la naissance du premier réseau postal aérien intérieur. L'histoire du réseau aérien intérieur et de l'aviation postale métropolitaine d'avant-guerre est indissociable de cette compagnie créée dans le but même de former et d'exploiter un réseau aérien de lignes postales. C'est elle qui incarne l'aviation métropolitaine spécialisée dans le transport du courrier.

S'intéresser à cette compagnie aérienne dédiée au transport strictement postal sur le territoire national, c'est étudier les premiers vols de l'histoire de l'aviation postale métropolitaine¹⁴⁰ et par là observer une innovation majeure : l'introduction progressive de l'avion dans les moyens de transports postaux. Avec Air Bleu, l'administration des Postes réalise – enfin – l'objectif fixé à la fin des années 1920 qui visait à doter la métropole d'un réseau de lignes postales exploité par une aviation relevant uniquement d'elle. La naissance d'Air Bleu introduit, indépendamment du caractère postal, l'avion sur un territoire métropolitain jusqu'alors négligé par le transport aérien : cette première compagnie d'aviation postale intérieure, en raison du quadrillage du territoire par des lignes aériennes, ouvrirait-elle la première page de l'histoire de l'aviation intérieure française ?

En 1935, le transport de correspondance par voie aérienne fonctionne déjà sur les tronçons français des lignes commerciales internationales (ce que l'on désigne sous le terme de *poste aérienne*). Par conséquent, l'innovation réside, non pas dans le fait de transporter du courrier par avion en métropole, mais dans l'apparition d'une exploitation régulière et exclusive du transport aérien par avion pour l'acheminement postal intérieur. Phénomène qui ouvre ainsi sur une nouvelle ère dans l'histoire du transport postal aérien français : celle de l'aviation postale intérieure et du transport strictement postal par avion. Il s'agit d'une période d'essai, de maturation ce qui explique les changements successifs relatifs à l'exploitation et à l'organisation du réseau. Il s'agit d'une nouvelle étape : le passage de la théorie à l'organisation et à la réalisation dans l'hexagone d'un réseau aérien exclusivement postal, concrétisation des différentes études menées dans les années 1920 sur le concept de transport aéropostal intérieur. C'est sur cette période que la conception du transport aérien exclusivement postal s'affine et qu'elle s'affirme avec ces premières expériences.

¹³⁸ J.-M. Offner, D. Pumain (dir.), *Réseaux et territoires – significations croisées*, éd. De l'aube, 2002, pp. 21-24.

¹³⁹ *Ibid.*

¹⁴⁰ C. Henri, « Air Bleu ou la naissance de l'aviation postale intérieure, 1935-1939 », *Les Cahiers de la FNARH – Actes du 16^{ème} Colloque Historique « Poste et Télécommunications durant l'entre-deux-guerres, héritage et innovations*, n°106, 2008, pp. 1-21

Entre le 5 mai 1935, date de la création officielle de la compagnie, et la déclaration de guerre¹⁴¹, le 3 septembre 1939, le transport aérien exclusivement postal intérieur a connu trois évolutions majeures qui ont rythmé l'histoire d'Air Bleu et du réseau intérieur : la création du réseau, la suppression de la surtaxe aérienne et l'apparition des premières liaisons nocturnes.

1935-1936, le transport postal diurne et surtaxé

Le réseau postal aérien métropolitain n'est pas né uniquement des besoins de l'administration postale, cette dernière n'est d'ailleurs pas à l'origine de la création d'Air Bleu qui est née de l'initiative privée. Si pendant la guerre le réseau aérien a été présenté comme une solution aux difficultés rencontrées depuis le début du siècle en matière de transport postal, cela ne se vérifie véritablement qu'à partir de 1937 : entre 1935 et 1936 le réseau exploité par Air Bleu apparaît est avant tout un réseau de communication rapide reliant Paris aux grandes villes françaises.

Sa création est surtout liée à l'initiative de certains milieux aéronautiques visant à développer le transport aérien en métropole. La Poste s'est servie de ce projet présenté par les milieux aéronautiques pour expérimenter un nouveau mode de transport qui, entre 1935 et 1936, fait ses preuves. Enfin, pour le gouvernement c'est un élément symbolique dans la compétition que se livrent les grandes puissances : en retard la France se devait, pour se « maintenir à un certain rang »¹⁴² par rapport aux autres puissances aéronautiques mondiales, de disposer d'un tel réseau de communication moderne et rapide.

Pourquoi créer une compagnie pour organiser et exploiter ce réseau ?

Le prestige¹⁴³ dont jouit l'aviation postale, l'intérêt que tous s'accordent à lui reconnaître n'a pourtant pas été de mise au début : la création d'Air Bleu résulte du désintérêt des compagnies aériennes pour l'exploitation d'un réseau postal aérien quotidien dans les années 1930. Dès 1923, Didier Daurat avait eu l'idée d'une liaison postale entre les principales villes de l'hexagone, une dizaine d'année plus tard, de retour d'Allemagne en 1934, il avait proposé la création d'un réseau postal métropolitain à la direction d'Air France qui avait refusé : mais cela ne coïncidait pas avec la politique de la compagnie qui concentrait ses efforts sur le développement du transport de passagers sur des lignes internationales. Selon certaines sources¹⁴⁴, ce serait ce refus d'Air France qui aurait amené Daurat à démissionner. Les principaux détracteurs de ce projet, notamment Air France, jugeaient irréalisables ce types de liaisons en raison du peu d'intérêt de l'avion sur des distances comme celles que l'on trouve en métropole, mais également à cause de la technique aéronautique qui n'était pas encore assez fiable pour ce type de transport¹⁴⁵.

Albert Métral souligne que si le projet n'eut pas été viable en 1933, il était en revanche parfaitement réalisable en 1935 « compte tenu des nouveaux matériels¹⁴⁶ ». Ces deux premières années d'exploitation ont avant tout consisté à prouver que le réseau est viable d'un point de vue technique.

¹⁴¹ Pendant la « drôle de guerre » (3 septembre 1939-10 mai 1940) la compagnie Air Bleu conserva sa formation et son efficacité mais perdit son « caractère postal » pour devenir la première unité de transports aériens militaires.

¹⁴² Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 135 ; Acte n°4647, Rapport fait au nom de la commission des PTT chargée d'examiner le projet de loi tendant à approuver la Convention conclue entre les ministres des PTT, de l'Air et des Finances et la société Air Bleu en vue de l'organisation d'une aviation postale intérieure, rapport présenté devant la Chambre des Députés (séance du 7 février 1935) p. 4.

¹⁴³ L'aviation postale intérieure a souvent été présentée comme un modèle du genre aussi bien aux offices postaux étrangers (une étude publiée en 1951 par l'UPU le prouve) qu'au sein même de l'aviation française : une note d'Air France la décrit en 1950 comme une « section d'élite de l'aviation marchande, instrument précis et efficace de l'activité nationale, la Postale de nuit [...] est la solution d'avenir pour le transport du courrier ». Archives nationales, CAC, Fontainebleau : 19760074/102 ; « Utilisation de l'avion pour les transports strictement postaux », étude réalisée par l'administration postale de France, Collection d'études postales publiée sous les auspices de l'UPU, Bureau international de l'Union Postale Universelle, Berne, 1951. ; Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/20 ; Dossier Air France : la Postale de nuit, 25 octobre 1950.

¹⁴⁴ J. Macaigne, *Le courrier de l'aventure*, Paris, Ed. Fayard, 1962, pp. 40-41.

¹⁴⁵ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/3 ; Direction d'Air France, lettre au ministre des PTT relative à la position de la compagnie vis-à-vis du projet d'aviation postale intérieure, 13 mars 1935.

¹⁴⁶ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 136 ; « L'effort français dans le domaine de l'aviation postale », communication d'A. Métral, professeur au Conservatoire national des Arts et Métiers, 1936.

Le contexte dans lequel est créée Air Bleu est important pour comprendre pourquoi et comment s'est constituée cette Compagnie d'aviation postale intérieure. Un certain nombre d'acteurs des anciennes compagnies aériennes comme Didier Daurat, Beppo de Massimi¹⁴⁷ ou encore Raymond Vanier¹⁴⁸ n'ont pas trouvé une place au sein de la nouvelle compagnie Air France créée en août 1933¹⁴⁹. Ces pionniers des liaisons transatlantiques font partie de ces personnes qui voyaient dans le transport postal un moyen de développer le transport aérien. Air France n'étant pas intéressé par ce type de transport ils ont alors projeté¹⁵⁰, avec l'appui du ministre Georges Mandel, de créer une compagnie aérienne à qui serait confiée l'exploitation d'un réseau postal métropolitain. Cette intention se concrétise en décembre 1934 avec un projet de Convention¹⁵¹ soumis aux différentes administrations concernées : les ministères de l'Air et des PTT¹⁵². Il s'agit là d'une initiative privée suivie par la sphère publique : l'Etat.

La création

Air Bleu se constitue au moment où l'aviation commence à se développer en France. Olivier Dupéron écrit d'ailleurs à ce sujet : « si l'engagement de l'Etat fut précoce [en matière de soutien à l'aviation], il fallait aussi prendre la mesure d'une activité seulement naissante et en constante évolution technique, d'un secteur embryonnaire dont on connaissait encore mal les particularités¹⁵³ ». L'auteur de l'ouvrage *Transport aérien, aménagement du territoire et service public* cite ensuite M. Chauveau qui résumait en 1936 la situation de la façon suivante : « L'Etat aide et encourage [les efforts de l'aviation], soutient sa marche incertaine. Il subventionne les sociétés les plus sérieuses. Mais son intervention se ressent de l'instabilité des données. Elle me paraît dictée par aucun plan d'ensemble. L'initiative est laissée entièrement à l'activité privée que l'Etat se contente de favoriser, lorsqu'elle lui paraît heureusement inspirée, et, un peu plus tard, d'orienter. Les efforts sont dispersés¹⁵⁴ ».

Ces deux extraits montrent à quel point le transport aérien, commercial, est encore marginal dans les années 1930. La création d'un réseau postal aérien apparaît donc comme un moyen de contribuer au développement de ce nouveau mode de transport¹⁵⁵. De nombreux débats de la Chambre des députés ont eu lieu au début de l'année 1935 pour approuver la création d'une aviation

¹⁴⁷ Aviateur italien engagé dans l'aviation militaire française pendant la Grande Guerre, Beppo de Massimi a été l'observateur de Didier Daurat qu'il fera venir chez Latécoère. Ami de Pierre-Georges Latécoère il participe avec lui à la création de la ligne aérienne d'Amérique du Sud. Administrateur et directeur général (1918-1927) des Lignes aériennes Latécoère, il est également le fondateur et le directeur général d'Air Bleu entre 1934 et 1936.

¹⁴⁸ Ancien pilote de la Grande Guerre, il entre aux Lignes aériennes Latécoère en 1919 et s'impose progressivement comme un des responsables de la Ligne. En 1935, à la fondation d'Air Bleu, il est nommé chef pilote par Didier Daurat. De 1939 à 1945 il participe à la mise en place des services postaux de nuit. En décembre 1948, il succède à Didier Daurat à la tête du département postal d'Air France : la Postale de nuit.

¹⁴⁹ Air France s'est formée par le regroupement des plus grandes compagnies aériennes françaises, pour la plupart nées au lendemain de la guerre – Air Orient, Air Union, CIDNA, SGTA Farman, l'Aéropostale – « avec pour objet d'exploiter « des » et non « les » transports aériens » in O. Dupéron, *Transport aérien, aménagement du territoire et service public*, Paris, L'Harmattan, 2000, pp. 46-49.

¹⁵⁰ AN, CARAN, Paris : F90 21644 ; Dès 1934 une abondante correspondance entre le ministre des PTT et le ministre de l'Air témoigne de ce projet : « par la lettre n°2067-B.C., du 26 novembre dernier [1934], vous avez bien voulu appeler mon attention sur un projet de création en France d'un réseau intérieur de lignes postales aériennes (Air Bleu) émanant de Mr de Massimi et me demandant de vous indiquer si les propositions formulées étaient de nature à présenter de l'intérêt au point de vue des relations postales. »

¹⁵¹ AN, CARAN, Paris : F90 21644 ; « Projet de Convention entre le ministre de l'Air, le ministre des PTT, agissant au nom et pour le compte de l'Etat et Monsieur Beppo de Massimi [...] agissant au nom et pour le compte de la Société Air Bleu ».

¹⁵² Depuis la loi de 1932 fixant le statut de l'aviation marchande, tout accord entre une compagnie aérienne et l'administration des Postes pour le transport de dépêches doit être soumis à l'approbation du Ministère de l'Air. (11 décembre 1932 loi fixant le statut de l'aviation marchande). Cf. AN, CARAN, Paris : F90 21643.

¹⁵³ O. Dupéron, *Transport aérien, aménagement du territoire et service public*, Paris, L'Harmattan, 2000, p. 47. L'auteur ajoute en note « N'oublions surtout pas en effet que si les débats juridiques de cette époque sont intéressants et instructifs, le transport aérien en question reste un mode de transport marginal – environ 10 750 passagers transportés en France en 1924, soit tout de même dix fois plus qu'en 1919 et pour des raisons techniques évidentes très éloigné de celui que l'on connaît aujourd'hui ».

¹⁵⁴ Journal Officiel du 15 décembre 1932. Texte reproduit au Recueil Dalloz, 1933, 4^{ème} partie, pp. 289-304, commentaire de M. P. Chauveau.

¹⁵⁵ En 1936, le gouvernement du Front populaire essaye de valoriser l'avion en lançant le programme d'aviation populaire qui visait à promouvoir l'utilisation de l'avion pour un plus grand nombre. Cf. V. Ferry, *Aviation populaire ou aviation prolétaire – 1936*, Paris, éd. Du Gerfaut, 2007, 200 p.

postale intérieure. L'étude du rapport réalisé par la Commission des PTT chargée d'examiner le Projet révèle que, pour l'Etat, ce projet¹⁵⁶ est le résultat de trois idées majeures : la nécessité d'ordre national et international de « ne jamais se trouver en un état quelconque d'infériorité. L'enseignement, l'histoire, le jeu de la politique montrent qu'un grand État comme le nôtre devrait pouvoir être toujours pris comme exemple » ; l'intérêt pour la France de « s'adapter aux exigences modernes » (accélération des échanges dans l'activité économique du pays) ; l'emploi de l'avion pour le transport des dépêches symbolisant « une idée de progrès ». Les différents actes officiels relatifs à la création du réseau intérieur que nous avons étudié¹⁵⁷ sont, dans l'ensemble, favorables à cette création. Cependant, un certain nombre de critiques mettaient, avant même l'exploitation, le doigt sur des éléments « sensibles » : l'absence de subventions, le caractère « plus aéronautique que postal » du projet ou encore la surtaxe aérienne. Pourtant tous – postiers, milieux aéronautiques et gouvernement – s'accordent à trouver des raisons pour encourager ce projet que l'on retrouve dans l'avis de la commission aéronautique : bien qu'il s'agisse d'un projet audacieux et peut-être prématuré pour l'époque, souligne-t-elle, elle est favorable à toute activité aéronautique nouvelle susceptible « d'utiliser et d'entraîner du personnel aérien, de provoquer la création et la circulation régulière de machines nouvelles, d'animer en un mot la vie aérienne et économique du pays. La recherche scientifique, l'industrie, la défense nationale y trouvent leur compte. L'accélération des liaisons intérieures a, en outre, d'incontestables avantages ».

Cet extrait illustre en tout point cette première période : il s'agit avant tout d'un réseau aérien intérieur plus que d'un réseau postal aérien véritablement adapté aux besoins du transport postal.

La Compagnie Air Bleu s'est formée en vue « d'établir, à titre expérimental, à l'intérieur de la France, un réseau postal aérien dont l'objet sera de transporter rapidement les correspondances [...]»¹⁵⁸. Ce n'est qu'après signature de la convention (le contrat liant la société à l'administration postale), le 1^{er} avril 1935, qu'elle s'est officiellement constituée. Par cet accord, Air Bleu obtenait l'exclusivité du transport des correspondances rapides entre Paris et les différentes villes de province et une rétribution de 200 francs par kilo transporté, ces garanties étant acquises pour cinq années. En contrepartie, Air Bleu déposait à la Caisse des Dépôts et Consignations un cautionnement de 500 000 francs remboursable par septièmes au fur et à mesure de la mise en exploitation des lignes prévues. L'article 1 définissait les lignes à desservir. La convention fixait la rémunération de la société (art. 10) : « Pour toute rémunération de ses services, en ce qui concerne les correspondances transportées par ses soins, la Société recevra une rétribution calculée d'après le poids brut des dépêches quelle que soit la ligne et à raison de 200 francs par kilogramme et par voyage simple pour les lettres et cartes postales. » Elle garantissait en outre à l'État (art. 14), si la société cessait son exploitation avant l'expiration de la convention, la moitié de la valeur du matériel volant et des installations immobilières et mobilières de la société. Enfin, elle fixait (art. 12) la durée de la convention à cinq années à compter de la mise en exploitation de la première ligne qui eut lieu le 10 juillet 1935.

Les ministères de l'Air et des PTT s'interdisaient d'accorder, pendant la durée de la convention, à une entreprise quelconque, toute autorisation de transport postal intérieur sur les lignes de la société Air Bleu. Olivier Dupéron, abordant les « premiers débats et premiers principes à propos de l'activité de la Compagnie aérienne intérieure »¹⁵⁹, évoque l'hésitation des pouvoirs publics entre l'octroi d'un monopole et une exclusivité d'exploitation. Déjà en 1935 la question de monopole avait été âprement discutée : Air Bleu voulant obtenir un monopole plutôt qu'une exclusivité d'exploitation¹⁶⁰. Ce débat met en exergue un aspect qu'il convient de souligner. Si, pour Air Bleu, le monopole est synonyme de stabilité, élément important pour une entreprise que beaucoup

¹⁵⁶ L'acte n°4460 de la Chambre des Députés : le Projet de loi tendant à approuver la convention conclue entre les ministres des PTT, de l'Air et des Finances et la société Air Bleu en vue de l'organisation d'une aviation postale intérieure.

¹⁵⁷ France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 135 ; Acte n°4460 du 15 janvier 1935 présentant le projet de loi ; Acte n°4647 du 7 février 1935 présentant rapport fait au nom de la commission des PTT chargée d'examiner les projets ; Acte n°4691 du 14 février 1935 rendant compte de l'avis présenté au nom de la commission aéronautique sur le projet de loi

¹⁵⁸ AN, CARAN, Paris : F90 21644 ; Convention signée entre l'Etat – ministères de l'Air et des PTT - et Air Bleu le 1^{er} avril 1935.

¹⁵⁹ Il s'agit là de la Compagnie intérieure Air Inter créée en 1954. Cf. O. Dupéron, *Transport aérien, aménagement du territoire et service public*, Paris, L'Harmattan, 2000, pp. 40-41.

¹⁶⁰ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 135.

jugeaient irréalisable¹⁶¹, l'exclusivité d'exploitation permet aux ministères de pouvoir expérimenter le transport postal aérien sur le territoire national sans pour autant empêcher d'autres initiatives. La seule garantie accordée étant l'exclusivité sur les lignes créées et non pas sur le transport postal aérien régulier en général comme cela aurait été le cas avec l'octroi d'un monopole. Si le réseau postal aérien intérieur se confond, sur la période 1935-1936, avec le réseau exploité par Air Bleu c'est uniquement parce qu'aucune autre compagnie n'a exploité de lignes postales en France métropolitaine. On peut alors parler *du* réseau postal aérien pour désigner le réseau Air Bleu ce qui n'aurait pas été possible si d'autres lignes postales avaient été créées par d'autres compagnies. C'est d'ailleurs ce qui sera le cas après 1937 avec la ligne postale Paris – Marseille exploitée par Air France.

Dans les archives de la Compagnie Air France, figure le numéro de *La Gazette du Palais*¹⁶² du 29 juin 1935 qui définit les statuts de la Société¹⁶³. L'article 2 des statuts de la société exprime clairement les objectifs de cette compagnie aérienne. On peut y lire que « la Société a pour objet la création et l'exploitation, principalement en France, de toutes lignes aériennes, pour le transport du courrier des messageries et, éventuellement, le transport des voyageurs ». L'absence de restriction, à la fois quant à la nature de ce qui est transporté et l'espace concerné par l'exploitation, traduit la volonté des responsables de la Compagnie de ne pas se confiner à une exploitation qui pourrait ne pas être rentable. C'est également en raison de cet article qu'Air Bleu est associée à l'histoire du transport aérien de voyageurs en métropole¹⁶⁴.

La notion d'expérimentation relative à cette première période de l'histoire du réseau postal aérien est exprimée de façon très explicite dans l'article 6 : « [...] M. de Massimi a obligé la présente Société à établir, à titre expérimental, à l'intérieur de la France, un réseau postal aérien dans les conditions déterminées dans la dite convention dont la durée a été fixée à cinq années, à compter de la mise en exploitation de la première ligne ». Air Bleu avait cinq ans pour démontrer que le transport aérien postal était possible en France en satisfaisant aux conditions d'exploitations édictées par le ministre des PTT. Le caractère expérimental de ce premier réseau est le point essentiel de cette première période : il s'agissait d'un essai fait aux risques et périls de la société. Ce n'était pas la première tranche d'un réseau aérien postal, à l'intérieur de la France, correspondant à un programme général d'initiative gouvernementale. Le « véritable de départ » de l'aviation postale intérieure ne date que de 1937¹⁶⁵. Force est de constater que c'est sur les conclusions de cet essai réalisé à grande échelle que s'est véritablement développé le réseau intérieur. Entre 1935 et 1936 il ne s'agissait que d'une initiative privée suivie, et non pas soutenue, par l'État.

L'exploitation

Le 10 juillet 1935, en présence du ministre de l'Air et des principaux actionnaires de la Société, le ministre des PTT, Georges Mandel, remet symboliquement à Raymond Vanier le premier sac de courrier de courrier. Avec une flotte de six *Simoun*, la longueur du réseau exploité atteindra 2 294 km à la fin de 1935 et 2 656 km au cours du premier semestre de 1936¹⁶⁶.

Le réseau diurne inauguré le 10 juillet 1935 comprenait quatre lignes ; il a ensuite été complété par deux autres lignes inaugurées le 25 juillet 1935. Le but de ce premier réseau était de réduire au maximum le temps dans les relations entre commerçants et industriels. Dans les archives subsiste une lettre du directeur général d'Air Bleu datée du 7 août 1935 qui souligne à quel point ce premier réseau était destiné à la lettre d'affaire (jouant un rôle majeur dans l'économie nationale) plutôt qu'aux usagers ordinaires des Postes : « Monsieur. Nous nous permettons d'attirer tout

¹⁶¹ Un journal aéronautique allant jusqu'à qualifier Air Bleu « d'entreprise suicide » Cf. R. Vanier, *Tout pour la Ligne*, Porteret-Sur-Garonne, Rééd. Nouvelles Editions Loubatières, 2006, p. 200.

¹⁶² *La Gazette du Palais* est un journal dans lequel sont publiés les statuts de toutes les sociétés françaises. Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 135.

¹⁶³ Les statuts sont un acte constitutif d'une société rédigé par écrit et comportant des mentions obligatoires qui définissent les objectifs ainsi que les règles de fonctionnement.

¹⁶⁴ P.-M. Thibault, *Air Inter : La révolution intérieure*, Paris, le Cherche Midi, 2005, pp. 32-53.

¹⁶⁵ C. Dumont, « L'aviation postale en France », Mémoire de l'Institut national des Télécommunications, Centre d'enseignement des affaires, 1984, p. 29.

¹⁶⁶ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 135 et M 136.

spécialement votre attention sur les services que peut rendre, à votre honorable firme, notre nouvelle organisation de Poste aérienne rapide, établie en collaboration avec les ministères des PTT et de l'Air [...]. Nous n'avons pas besoin d'insister sur l'intérêt que présente un tel réseau postal pour vos relations urgentes avec les grandes villes de province¹⁶⁷. »

Dans un premier temps le principe de ce premier réseau était de permettre à toute lettre postée par son expéditeur avant 11h30 de Paris de recevoir une réponse le jour même avant 18 heures : l'organisation réalisée avait pour objet de relier chaque jour Paris aux grandes villes de province, de telle manière que l'expéditeur d'une lettre déposée le matin dans un bureau de la capitale puisse recevoir la réponse dans le courant de la journée. Il s'agissait de créer, à l'image du pneumatique parisien, un pneumatique aérien¹⁶⁸ aussi rapide que le télégramme, aussi discret que la lettre et d'un tarif inférieur au télégramme. Comme le montrent les différents papillons publicitaires de l'époque, il s'agit d'un « télégramme à tarif réduit signé et confidentiel¹⁶⁹ ».

Papillon publicitaire Air Bleu – juillet 1935



Source : L'Adresse Musée de La Poste, Paris

Le concept de ce premier réseau Air Bleu basé sur cette notion d'aller-retour dans la journée est directement inspiré de la Poste pneumatique parisienne qui permettait de recevoir un message moins d'une heure et demie après le dépôt. Comme le montre l'affiche publicitaire alors éditée, l'ensemble du territoire bénéficie de cette rapidité d'acheminement : la Poste aérienne (c'est-à-dire un service postal aérien comme il existe la Poste pneumatique, la Poste maritime, etc.) permet de relier, dans des délais considérablement réduits par rapport à l'acheminement terrestre, Paris à l'ensemble du territoire et les différentes escales du réseau entre elles.

¹⁶⁷ AN, CARAN, Paris : F90 21644.

¹⁶⁸ Le nom de la compagnie fait d'ailleurs directement référence aux « petits bleus parisiens » envoyés par le réseau de tubes pneumatiques à l'intérieur de la capitale parisienne.

¹⁶⁹ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 135 ; Papillon publicitaire « la lettre Air Bleu, la lettre rapide Air Bleu est un télégramme à tarif réduit signé et confidentiel », juillet 1935.

Affiche Air Bleu



Source : Musée Air France – Musée des Invalides (Paris).

Anne-Laure Cermak¹⁷⁰ a montré dans ses recherches que le réseau pneumatique marque le début des moyens rapides de communication. En 1935 Air Bleu apparaît, à l'échelle du territoire national désormais, comme le réseau de communication – que l'on distingue ici des télécommunications – le plus rapide. En 1935, la lettre Air Bleu est à l'ensemble de la France ce que le réseau pneumatique est à la capitale française vers 1900 : un réseau de communication rapide et moderne. Pour Air Bleu cette notion de modernité passe par la rapidité des échanges mais également par le changement d'échelle : ce réseau de communication est désormais considérablement plus vaste que le réseau parisien. Le réseau structure le territoire autour de la capitale parisienne : c'est, comme le stipule Camille Allaz, la « démonstration éclatante de l'esprit centralisateur et systématique gaulois¹⁷¹ ». Il convient d'ailleurs de souligner que tout comme l'ensemble des réseaux de transports intérieurs, routiers et ferroviaires, le réseau postal aérien est centré sur Paris. Après quelques mois, faute de rentabilité, Air Bleu substitua cette notion d'aller retour dans la journée à celui de transport rapide à grande distance.

Sur le plan postal le premier réseau Air Bleu a créé une « lettre Air Bleu ». A la différence de la lettre aérienne ordinaire, manipulée et distribuée par l'administration comme une lettre ordinaire, la lettre Air Bleu est un véritable télégramme aérien bénéficiant d'opérations postales accélérées : le relevage des boîtes spéciales, le transport du courrier des bureaux centralisateurs à l'aérodrome s'effectue en motocyclettes spécialement affrétées pour ce service.

Les difficultés

Si le réseau est une prouesse technique il est, en revanche, un échec commercial total. Faute de quantité de courrier suffisante à transporter ce premier réseau ne fonctionne pas : que ce soit les milieux d'affaires, pour qui ce premier réseau semblait destiné, ou le grand public, qui semblait ignorer les possibilités offertes par un tel service¹⁷², très peu ont recours à ce service qui pourtant dispose d'une large publicité¹⁷³. Quelles peuvent-être les explications de cet insuccès ?

Le prix ? La lettre par avion coûte 2,50 F contre 0,50 F pour un pli ordinaire, une différence de prix très élevée pour un gain de temps qui ne correspondait pas aux besoins de la majorité des usagers. Payer cinq fois la somme d'un envoi ordinaire ne répondait pas aux besoins de cette

¹⁷⁰ A.-L. Cermak, *La Poste pneumatique, un système original d'acheminement rapide du courrier : l'exemple du réseau de Paris des origines à sa suppression, 1866-1984*, maîtrise d'histoire contemporaine, sous la direction de Jean-Pierre Chaline, Paris IV - Sorbonne, 2003, 219 p.

¹⁷¹ C. Allaz, *La grande aventure de la poste et du fret aériens du XVIII^e siècle à nos jours*, op. cit., p. 197.

¹⁷² Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 135 ; Essai sur les conditions commerciales actuelles d'exploitation d'Air Bleu et sur l'amélioration possible des résultats (1935).

¹⁷³ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 135 ; Programme général de la publicité de la société Air Bleu

majorité d'usagers. Le prix n'est pas l'explication de la faible utilisation de ce service par les entreprises à qui il était principalement destiné.

L'inadaptation du service proposé ? Pour tenter d'enrayer cette situation, la compagnie proposa une série de modifications successives aux conditions d'exploitation¹⁷⁴ : tarifs dégressifs, admission au transport aérien des échantillons et des paquets¹⁷⁵. L'ouverture du réseau aux paquets, qui était prévue dans la Convention à l'article 2 afin de ne pas restreindre le réseau Air Bleu aux seules lettres, illustre le plus concrètement le manque de correspondances à transporter. L'élément le plus important des mesures prises pour essayer d'enrayer les problèmes que connaissait le Compagnie reste la modification de ses horaires pour les aligner sur les heures d'ouverture des bureaux de poste ; malgré cela les correspondances devaient toujours être postées tôt le matin avant l'ouverture des bureaux d'affaires et ne revenaient qu'après la fermeture de ces bureaux : pour cette raison, les entreprises n'ont que très peu utilisé le service aéropostal proposé par Air Bleu. Ces mesures visaient également à ce que « Paris ne soit plus traité comme le centre d'émission et de réception du courrier, mais comme la plaque tournante d'un trafic postal entre les villes de provinces¹⁷⁶. » Le service n'est plus destiné à la capitale mais transforme cette dernière en nœud, il incombe d'ouvrir le plus possible ce service à la province afin de développer la connexité entre Paris et le reste du territoire : une mesure conservée par les différentes exploitations successives du réseau. Cette centralité de Paris dans le réseau postal aérien intérieur, est une constante sur la période étudiée (1935-1955) : la capitale française est le cœur du réseau et ce n'est qu'une fois le réseau solidement organisé et développé¹⁷⁷ que d'autres plaques tournantes se créent. Une centralité que l'on retrouve dans différents réseaux de transport intérieurs comme le réseau ferré national adopté en 1842 – l'Etoile de Legrand¹⁷⁸ – ou le réseau routier. Toutes les lignes du réseau postal aérien intérieur convergent vers Paris. Pourquoi ? C'est à Paris que se concentre la plus grande activité commerciale, industrielle, intellectuelle et administrative de la France. Près de la moitié du trafic postal naît dans cette immense agglomération ou y parvient. Cette brève parenthèse permet d'ouvrir ce sujet à d'autres interrogations : la volonté de centrer le réseau, dès sa création, sur la capitale française correspond elle à une volonté de structuration du territoire national ? A l'inverse, bien qu'il soit difficile d'y répondre, on peut se demander s'il y a un rapport en le désir de décentrer le réseau de Paris et la mise en place d'une politique d'aménagement du territoire ?

Le 1^{er} août 1936, les services doivent être interrompus faute de rentabilité, et ce malgré les mesures correctrices qui n'ont rien changé. Reconnaisant qu'elle ne pouvait escompter un développement suffisant de son exploitation avec la formule adoptée, la compagnie demanda à suspendre provisoirement l'exécution de la convention jusqu'au moment où, les différents ministères intéressés s'étant mis d'accord sur une nouvelle formule postale, ses services pourront être à nouveau requis¹⁷⁹. Cela signifie donc que tous reconnaissent l'utilité de la compagnie, et par là même l'utilité et l'efficacité d'une aviation postale intérieure. Comme le souligne une note de l'administration des Postes, si d'un point de vue technique c'est un succès total cela reste indiscutablement un échec commercial important : « [L'exploitation] donna au point de vue technique les résultats les plus favorables. [...] la régularité obtenue dépassa de beaucoup les prévisions possibles et d'une manière générale, on peut dire que du point de vue technique la réalisation d'Air Bleu peut être considérée comme remarquable. [...] Du point de vue financier, au contraire on ne peut pas en dire autant¹⁸⁰ ».

¹⁷⁴ AN, CARAN, Paris : F90 21644 ; 1^{er} et 2^{ème} avenant à la Convention du 1^{er} avril 1935.

¹⁷⁵ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 473 ; Note du Directeur de l'Exploitation Postale et des Services financiers Edmond Quenot aux directeurs départementaux relative à l'ouverture d'un nouveau service, 28 octobre 1935 : « à partir du 5 novembre prochain, il sera mis en vigueur sur les lignes de la Société Air Bleu un service d'aéropaquets ».

¹⁷⁶ C. Allaz, *op. cit.*, p. 199.

¹⁷⁷ Ce n'est qu'à la fin des années 1960 que le réseau prend sa forme définitive imaginée pendant la guerre (qu'il apparaît comme une véritable toile d'araignée) et qu'il va commencer à se décentrer de Paris : il dispose de HUB (comme Clermont Ferrand et Lyon par exemple) qui sont de véritables escales organisées en plaques tournantes permettant de réorienter le courrier sans le faire transiter obligatoirement par Paris.

¹⁷⁸ La loi du 11 juin 1842 se fonde sur le plan proposé par l'ingénieur Alexis Legrand en 1838 marqué par une structure radioconcentrique du réseau, huit lignes joignent Paris aux frontières du territoire français.

¹⁷⁹ AN, CARAN, Paris : F90 21645 ; Note interne de l'administration des PTT relative au transport aéropostal intérieur, 1937.

¹⁸⁰ *Ibid.*

Si l'avenir du transport aérien exclusivement postal ne semble pas compromis il est clair que son avenir dépendait néanmoins très fortement de sa rentabilité. L'objectif final est de constituer un réseau adapté aux besoins des usagers, répondant aux préoccupations techniques, économiques et politiques du moment : l'idée d'un réseau nocturne se profilait déjà.

L'intérêt d'une telle entreprise

B. de Massimi, ancien collaborateur de Pierre-Georges Latécoère le fondateur des lignes du même nom, et Daurat connaissaient parfaitement les conditions nécessaires d'une exploitation économique, les conditions de rapidité, de maniabilité et de sécurité à exiger du matériel¹⁸¹. Dans ces conditions, pourquoi, comme le souligne judicieusement Camille Allaz, « des spécialistes de la poste aérienne ont pu s'engager dans une voie dont tout laisser à penser, déjà à l'époque, qu'elle était vouée à l'échec : celle de la poste surtaxée de jour sur courtes et moyennes distances ?¹⁸² » Comment définir quelque chose qui rapporte ? Le but recherché était-il le profit ? Peut-on parler du postulat que l'Etat payera ou encore d'une survie économique en attendant mieux ?

Pour l'administration des Postes il s'agissait d'expérimenter à moindre coût un nouveau mode de transport. En vertu des statuts de la loi du 11 décembre *fixant le statut de l'aviation marchande* Air Bleu était une société non subventionnée¹⁸³, elle vivait – ne survivait¹⁸⁴ – grâce aux maigres rétributions postales. Pour toute rémunération de ses services la Société recevait une rétribution calculée d'après le poids brut des dépêches, quelle que soit la ligne, à raison de 200 francs par kilo et par voyage simple¹⁸⁵. La convention postale universelle¹⁸⁶ prévoyait l'attribution, aux transporteurs comme Air France, d'une rétribution de 0,03 Fr. par kilo-kilomètre. Cependant il n'a pas été possible de procéder de cette façon pour rétribuer Air Bleu, car elle n'est ne recevait pas de subventions de l'État : c'est ce qui explique la rétribution de 200 Fr. par kilogramme brut transporté¹⁸⁷.

Pour les responsables de la Société, ces pionniers du transport postal aérien tous issus des « milieux aéronautiques », il s'agissait avant tout de commencer à promouvoir le transport aérien en France métropolitaine. Comme pour ces liaisons réalisées à partir de la fin des années 1920 entre la France et l'Amérique du Sud, ils espéraient qu'une fois un réseau postal établi en France continentale « les passagers et le fret commercial suivraient¹⁸⁸ ». Le courrier aurait-il servi de justification économique au quadrillage de la France métropolitaine par des lignes aériennes ? Le transport postal aérien intérieur aurait-il servi de tremplin au développement du transport aérien de passagers et de fret dans l'hexagone ? Il apparaît clairement que la naissance d'Air Bleu, et par là du réseau intérieur, n'est pas due uniquement à des besoins postaux. Le Comité français de propagande aéronautique, dont la devise est d'« introduire l'aviation dans la vie normale du pays », écrit en 1936 à propos du quadrillage de la France par les lignes d'Air Bleu : « mais cette expérience a démontré, d'une façon irréfutable, même aux yeux des profanes, que l'avion, à notre époque, est capable d'assurer un service d'une constance, d'une régularité et d'une sécurité parfaites¹⁸⁹ ».

¹⁸¹ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 136 ; « L'effort français dans le domaine de l'aviation postale », communication d'Albert Métral, professeur au Conservatoire national des Arts et Métiers, 1936.

¹⁸² C. Allaz, *op. cit.*, p. 197.

¹⁸³ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 472 ; Note sur la situation d'Air Bleu au regard de la loi fixant le statut de l'aviation marchande.

¹⁸⁴ V.-M. Beaufol, J. Huillet « L'aviation postale en France hier et aujourd'hui », *Icare. Revue de l'aviation française*, tome 1, SNPL, 1988, n°124, pp. 35-38. Les auteurs expliquent qu'Air Bleu, durant ces deux premières années ne pouvait « survivre économiquement » que grâce au soutien de mécènes.

¹⁸⁵ AN, CARAN, Paris : F90 21644 ; Convention signée entre l'Etat – ministères de l'Air et des PTT - et Air Bleu le 1^{er} avril 1935 : article 10 de la Convention.

¹⁸⁶ En 1874 a été fondé à Berne l'Union Postale Universelle, l'UPU, qui a pour organe dirigeant le Congrès postal qui se réunit tout les cinq ans. Ce congrès, souverain en toutes matières, est en quelque sorte l'assemblée générale de l'UPU. La Convention postale universelle constitue la source de toutes les activités de l'Union et de tous les pays qui y adhèrent. Cf. J.-J. Le Mouel, « L'Union Postale Universelle », *L'Union postale*, 1951.

¹⁸⁷ 1 kilogramme brut correspond au poids net des correspondances (900 g) et au poids des emballages (100 g).

¹⁸⁸ R. Joder « Avec Didier Daurat, renaissance de la Poste aérienne 1945 », *Icare. Revue de l'aviation française*, t. 1, SNPL, 1988, n°124, p. 17.

¹⁸⁹ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 135.

Pour les financiers, les actionnaires de la Compagnie – Louis Renault, les avions Caudron, la Société des Chargeurs, la Compagnie Nationale de constructions aéronautiques ou encore Hachette – il s’agissait de s’associer au progrès aéronautique et technique (moteurs, radio...). Ils pouvaient tester concrètement le matériel sortant de leurs usines, notamment Renault : l’existence d’Air Bleu entre le 10 juillet 1935 et le 2 août 1936 est liée à ses actionnaires, en particulier Louis Renault principalement, qui comblaient le déficit de la compagnie. On peut d’ailleurs s’interroger sur l’engagement de Louis Renault dans une affaire que ni Louis Breguet ni Air France ne croyaient rentable. L’argument décisif étant certainement que la nouvelle compagnie n’utiliserait que des *Simoun*, l’avion construit par l’ingénieur Marcel Riffard du groupe Caudron-Renault. Le premier profit que Louis Renault a pu retirer de l’entreprise c’est l’apport des pilotes d’Air Bleu dirigés par Raymond Vanier qui, par les modifications apportées, ont activé la mise au point du *Simoun*¹⁹⁰ : ce qui permettait à Renault de rester compétitif dans la vente de ces appareils à la jeune Armée de l’Air. Le second profit, c’est l’impact publicitaire. Selon Didier Daurat¹⁹¹, Louis Renault a projeté « d’intéresser tous les directeurs d’agences régionales à la vie de la ligne ». Ceux-ci conduisaient leurs clients aux aérodromes et la régularité des escales constituait la meilleure des propagandes pour la qualité des fabrications Renault.



Figure 3. Vitrine publicitaire Air Bleu – Renault. Collection Musée de La Poste – Paris.

Tous trouvent dans la création d’Air Bleu un intérêt. Ce premier réseau a permis de poser concrètement et juridiquement les premiers jalons de l’exploitation d’un réseau postal aérien métropolitain. Mais surtout il a démontré à l’administration postale ce qu’il fallait nécessairement modifier pour que le réseau soit viable.

La surtaxe aérienne

Pourquoi la surtaxe aérienne apparaît-elle comme l’élément présenté comme responsable, tout ou en partie, de l’échec commercial d’Air Bleu sur cette première période ? La surtaxe aérienne, c’est-à-dire un montant perçu sur les plis aériens en plus de la taxe ordinaire acquittée par l’usager, est appliquée à partir du 12 août 1919 aux correspondances acheminées par la voie aérienne dans les limites du territoire métropolitain, appelé plus tard « régime intérieur »¹⁹². La définition de la surtaxe, à laquelle s’est intéressée Léonard Laborie dans le cadre de recherches sur la poste aérienne

¹⁹⁰ R. Vanier, *Tout pour la Ligne*, Porteret-Sur-Garonne, Rééd. Nouvelles Editions Loubatières, 2006, pp. 200-201.

¹⁹¹ Didier Daurat a été le troisième directeur d’Air Bleu, après Paul Routy le successeur de Beppo de Massimi.

¹⁹² P. Charbon, P. Marchand, B. Oger, P. Rabier, *Le patrimoine de La Poste*, Collection le patrimoine des Institutions économiques, Paris, éd. Flohic, 1996, p. 265.

sans surtaxe dans les années 1930¹⁹³, est définie par l'article 68 de la loi de finance du 29 avril 1926 : « Les correspondances transportées par la voie de l'air, à destination de la France, des colonies françaises ou de l'étranger, acquittent, outre les taxes applicables aux envois de même poids et de même catégorie, acheminées par les voies ordinaires, une surtaxe de transport aérien dont le taux, dans chaque cas particulier, est fixé par décret. Ce décret est soumis à l'approbation des Chambres par la loi des finances qui suit sa publication¹⁹⁴. »

Avant la loi des finances de 1926, la surtaxe varie selon la distance parcourue et selon l'échelon de poids. Cette loi des finances de 1926 vise à uniformiser son application par échelon de poids sur toute l'étendue du territoire national. Le décret du 21 avril 1931 homogénéise quant à lui les surtaxes aériennes : la multiplicité des taux des précédentes surtaxes étant beaucoup trop compliquée pour permettre un bon fonctionnement. En effet, la surtaxe est déterminée d'après le taux des frais de transport demandés par la ou les compagnies aériennes : pour l'administration des Postes il s'agit de ne pas payer le surcoût du transport par avion de ces correspondances.

Les archives de l'administration des Postes révèlent que, dès 1935, les responsables savaient que l'aviation postale intérieure ne pouvait fonctionner sans subvention et en transportant du courrier surtaxé. Pourquoi la surtaxe aérienne a-t-elle néanmoins été appliquée aux lettres transportées¹⁹⁵ sur le réseau aéropostal intérieur ? Et certaines notes mentionnent les discordes à ce sujet entre les ministres des PTT et des Finances. Cela renforce néanmoins cette idée que la Poste a utilisé Air Bleu pour expérimenter un nouveau mode de transport postal à moindre coût.

Globalement on peut dire que la surtaxe, beaucoup plus que l'absence de subventions par l'État, a été le frein au développement du réseau Air Bleu en partie responsable de l'échec commercial. Le courrier à transporter manquait durant cette première période : sans subvention de la part de l'État, Air Bleu ne vivait que des rétributions postales calculées sur la quantité de courrier transportée. C'est surtout le manque de courrier qui est à l'origine de cet échec commercial, le poids du courrier transporté était beaucoup trop faible pour que les recettes couvrent les frais. A titre d'exemple, le courrier transporté dans l'avion accidenté du 4 décembre 1935 ne pesait que 150 grammes. Les dépenses journalières s'élevaient à environ 12 000 francs pour une recette de 500 ou 600 francs. En sus du poids de la surtaxe, le service proposé ne correspondait pas aux besoins d'une majorité d'utilisateurs. C'est la combinaison de ces deux éléments qui explique la faiblesse du trafic et par conséquent l'échec commercial qui a amené à l'arrêt des services proposés par la Société.

Dans ce premier réseau, qui n'est autre qu'un transport de luxe n'intéressant que les grandes villes, l'avion est encore un moyen de transport exceptionnel. Ces deux années constituant la première étape vers la généralisation de l'utilisation, régulière, de l'avion pour le transport de courrier dans l'hexagone. Elles ont surtout démontré que, d'un point de vue technique, l'utilisation de l'avion sur un territoire de faible étendue aéronautique était possible et surtout qu'elle pouvait être utile. Cette expérience a prouvé de façon irréfutable que l'avion est capable d'assurer un service d'une constance, d'une régularité et d'une sécurité parfaites qui sont des conditions indispensables pour le transport de la poste. La suspension des services d'Air Bleu a révélé l'utilité du réseau aéropostal intérieur¹⁹⁶ : Jean Macaigne indique qu'il n'y avait eu aucune manifestation en faveur d'Air Bleu pendant son activité mais que « de vigoureuses protestations s'élèvent contre cet arrêt d'un service, soudain découvert d'intérêt public¹⁹⁷ ». Un certain nombre d'études menées par l'administration des Postes conclurent à l'utilité de l'aviation postale intérieure, tant par sa fiabilité que par sa rapidité. Ces études, commencées avant même la suppression des services d'Air Bleu, démontrèrent deux points acquis de longue date et qui ont ponctué l'histoire de ce réseau d'avant guerre : la nécessaire suppression de la surtaxe aérienne (afin que tout le courrier puisse être transporté par avion et ainsi rendre rentable la compagnie chargée de le transporter) mais également

¹⁹³ L. Laborie, « Un régime européen pour un nouveau réseau : la poste aérienne sans surtaxe dans les années 1930 » in M. Le Roux (dir.), *Postes d'Europe XVIII^e-XXI^e siècle. Jalons d'une histoire comparée*, Paris, CHP, 2007, pp. 415-430.

¹⁹⁴ AN, CARAN, Paris : F90 21643.

¹⁹⁵ AN, CARAN, Paris : F90 21643 ; Journal de la République française du 20 mai 1936 « Ministère des PTT – surtaxes applicables aux correspondances transportées à l'intérieur du territoire métropolitain français par la société Air Bleu. »

¹⁹⁶ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 472 ; Manifestation des Chambres de Commerce des villes desservies par le réseau Air Bleu, 1936.

¹⁹⁷ J. Macaigne, *Le courrier de l'aventure*, Paris, Ed. Fayard, 1962, p. 52.

la nécessité de disposer de liaisons nocturnes afin de transporter la plus grande partie du courrier échangé par les usagers.

Ce réseau premier réseau apparaît comme une organisation spéciale en marge de l'organisation générale des transports postaux : en 1937, c'est cette modification qui introduit véritablement l'avion dans les moyens de transports postaux intérieurs en faisant de la voie aérienne une voie d'acheminement ordinaire.

1937-1939, le transport postal diurne et non surtaxé

Cet insuccès ne détourne pas la Poste française de son objectif : quadriller le territoire de lignes postales pour permettre un acheminement du courrier toujours plus rapide. Depuis la naissance de la Poste aux chevaux puis de la Poste aux lettres, au début du XIX^e, la rapidité et la sécurité des dépêches ont toujours été la préoccupation essentielle du service postal¹⁹⁸. A la fin des années 1930 les exigences de l'administration, sensible aux progrès réalisés en matière de transport, prennent une nouvelle forme : la préoccupation ne se limite plus, comme au XVIII^e siècle, à la seule sécurité du courrier ; le délai consacré à l'acheminement des correspondances prend une importance presque exponentielle. Par souci de toujours rendre toujours plus efficace le service postal, les délais doivent être toujours plus réduits : l'organisation du travail à la Poste, cette recherche d'efficacité passe par la recherche et l'adoption de mode de transports répondant aux besoins du service postal. La Poste a ainsi, tout au long de son histoire expérimenté différents modes de transport. En 1912, période correspondant à l'âge d'or des ambulants ferrés, on trouve écrit en dans le *Bulletin des Postes et Télégraphes*¹⁹⁹ : « Il est bon de rappeler que l'acheminement idéal est celui qui réunit les trois conditions suivantes : "Conduire l'objet à destination dans les plus bref délais par le chemin le plus court en réduisant le nombre de manipulations". » Ce qui est, et aujourd'hui encore, toujours d'actualité à la fin des années 1930.

Deux ans avant le début du deuxième conflit mondial, le dessein de l'administration postale n'est qu'« une lettre déposée le soir en un point quelconque du territoire doit atteindre son destinataire dans n'importe quel département métropolitain le lendemain matin ». En 1937, trois principes servent de base à ce nouvel objectif : « doter le France d'un système aéropostal sans la collaboration directe du client ; intégrer les transports par voie aérienne dans l'organisation générale des acheminements postaux ; supprimer toutes les surtaxes aériennes dans le régime intérieur métropolitain²⁰⁰ ».

Par différents aspects on assiste à une révolution en matière de transport postal intérieur. Comme en Grande Bretagne c'est désormais l'office postal qui détermine quelle voie doit emprunter le courrier pour être acheminé dans les plus courts délais : ce choix s'effectue « sans la collaboration directe du public », c'est-à-dire sans que les usagers aient à en couvrir les frais particuliers et sans que la clientèle ait à se plier à des méthodes inaccoutumées quant aux conditions de dépôt et de réception du courrier²⁰¹. La suppression de la surtaxe marque la démocratisation du transport postal aérien intérieur : si l'avion est encore considéré comme un moyen de transport secondaire par rapport au train, il s'affirme en devenant un moyen de transport parmi d'autres dans l'organisation générale de l'acheminement postal. Un moyen de transport « normal » qui va permettre de d'uniformiser la desserte postale de l'ensemble du territoire jusqu'alors réalisée de façon inéquitable par le train.

L'expérience, infructueuse d'un point de vue économique, réalisée entre 1935 et 1936, a montré l'efficacité de l'avion d'un point de vue technique : tant au point de vue de la vitesse que de la sûreté des vols et de l'observation des horaires imposés. Une fois cette preuve apportée, on constate que l'administration s'est investie dans le réseau postal aérien notamment en arrivant à faire

¹⁹⁸ C. Raine, *La Poste aux chevaux et la Poste aux lettres en bordelais, de la fin de l'Ancien Régime au milieu du XIX^e siècle*, maîtrise d'histoire, sous la direction de Jean-Paul Jourdan, Bordeaux III, 2003, 176 p.

¹⁹⁹ *Bulletin des Postes et Télégraphes*, juin 1912, n°8, p. 224.

²⁰⁰ « L'aviation postale intérieure », *Bulletin d'Information du Ministère des PTT*, novembre 1937, cité par C. Allaz, *La grande aventure de la poste et du fret aériens du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, Presses de l'ITA, 1998, p.199.

²⁰¹ « L'aviation postale à l'intérieur de la France continentale », *L'Union Postale – journal mensuel publié par le bureau international de l'Union Postale Universelle*, Berne, UPU, n°12, décembre 1937, pp. 391-410.

supprimer la surtaxe, ce qui provoque ce « véritable départ » du réseau intérieur : c'est désormais la Poste qui organise l'ensemble de l'acheminement en fonction de ses propres besoins. Seule la technique empêche encore la Poste de pouvoir disposer d'un réseau de transport parfaitement adapté à ses besoins.

La suppression de la surtaxe

Dès le début des années 1930 des pays comme la Suède et l'Angleterre avaient supprimé la surtaxe aérienne pour le transport du courrier intérieur, la France est l'un des derniers pays européens à l'avoir résolu. Il ne faudrait pas voir le problème de la surtaxe aérienne dans une vision uniquement nationale : comme le montre Léonard Laborie, la suppression de la surtaxe aérienne dans les relations postales est une préoccupation qui dépasse les frontières françaises²⁰², cette question fait l'objet d'un véritable débat au niveau international. Il y a donc un lien entre les décisions prises sur le plan international et ce qui a été fait au niveau national.

Jusqu'à la création d'Air Bleu, l'administration des Postes françaises n'ayant pas à sa disposition des moyens suffisamment adaptés aux exigences du transport postal, n'avait pas eu besoin de demander au Parlement la modification de la loi des finances de 1926 qui s'opposait au transport aérien du courrier sans surtaxe. La surtaxe était alors vue comme un moyen normal de compenser les rétributions postales versées aux compagnies aériennes. La création d'une aviation postale intérieure a modifié la donne. Dès 1935, l'administration des Postes a engagé un bras de fer avec le ministère des Finances dans le but de supprimer, tout du moins de modifier, cette loi. Mais ce n'est qu'en 1936 que l'administration des Postes réussit à faire abroger l'article 68 de la loi des Finances de 1926. Là encore, le contexte international semble jouer un très grand rôle. Paul Ploton, dans une étude sur le réseau postal intérieur de la France datant du 25 septembre 1936, note que « les Offices postaux européens ont donc décidé de se réunir avant la fin de l'année présente [1936] pour examiner les mesures à prendre immédiatement et la réglementation à établir, en vue de l'admission des correspondances au transport par air ; sans que les usagers aient à payer une surtaxe spéciale²⁰³ ». Tout laisse à supposer que le contexte international, dans l'ensemble favorable à la suppression de la surtaxe, a permis d'accélérer le processus en France de la suppression de la surtaxe aérienne, ce qui fait de l'avion un moyen de transport ordinaire. L'article 39 de la loi des finances du 31 décembre 1936 ne supprime pas la surtaxe aérienne : il accordait simplement au ministère des PTT la possibilité de décider, sous contrôle du ministère des Finances, si une surtaxe devait être appliquée ou non. Mais surtout elle mettait à la disposition de l'administration un crédit de dix millions en vue d'organiser le transport par avion du courrier non surtaxé intéressant le territoire métropolitain. Cette modification permet à Air Bleu reprendre l'exploitation de ses lignes intérieures. La réorganisation de la société Air Bleu passe par la signature d'une deuxième convention. Dans les archives d'Air France²⁰⁴ se trouvent les comptes rendus des différents conseils d'administration (1935-1943) de la compagnie aéro postale intérieure. Dans ces dossiers figurent les statistiques du trafic postal de la compagnie qui ont permis de réaliser le graphique situé en annexe (*Cf. Annexe 7*) qui témoigne de l'impact de la suppression de la surtaxe aérienne sur le trafic du réseau aéro postal : on peut parler d'explosion de la quantité de courrier transporté sur le réseau Air Bleu après la suppression de la surtaxe aérienne. Du 10 juillet au 31 décembre 1935, écrivent V. M. Beaufol et J. Huillet²⁰⁵, les Simoun d'Air Bleu avaient parcouru 592 380 km et transporté 410 kg de courrier, or pendant la même période de 1937, à trois jours près, pour un kilométrage proche de celui de 1935, soit 604 159 km, ils transportèrent 70 874 kg de lettres, soit 172 fois plus avec le même personnel, le même matériel et des frais semblables.

²⁰² L. Laborie, « Un régime européen pour un nouveau réseau : la Poste aérienne sans surtaxe dans les années 1930 » in M. Le Roux (dir.), *Postes d'Europe XVIII^e-XXI^e siècle, Jalons d'une histoire comparée*, Paris, CHP, 2007, pp. 415-430.

²⁰³ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/3 ; Paul Ploton, Société Air Bleu, Etude sur le réseau postal intérieur de la France. Son rôle dans l'ensemble de l'exploitation des services aériens français desservant les Colonies et les Pays Etrangers, p. 2.

²⁰⁴ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 472 ; Air Bleu Conseils d'administration 1935-1943.

²⁰⁵ V.-M. Beaufol, J. Huillet, « L'aviation postale en France hier et aujourd'hui », *Icare. Revue de l'aviation française*, tome 1, SNPL, 1988, n°124, p. 56.

Tout semble alors réuni, d'un point de vue technique et commercial, pour que le réseau puisse à nouveau fonctionner.

La nouvelle Société Air Bleu

La première n'ayant pas pu être exploitée de façon rationnelle, des négociations furent entreprises fin 1936 en vue de la constitution d'une nouvelle *Société Air Bleu* ou la *Société nouvelle d'Aviation Postale*. Elle se forme le 1^{er} juin 1937 sur les bases de la signature d'une nouvelle Convention²⁰⁶, passée avec les ministères des PTT, de l'Air, des Finances, qui réactualise le concept de l'aviation postale intérieure. Plusieurs modifications sont apportées par rapport à la première expérience réalisée entre 1935 et 1936 : le réseau et des lignes sont modifiés ; la formule, la conception et les objectifs de ce transport postal sont remaniés tout comme le cadre juridique qui est lui aussi profondément transformé. Du point de vue juridique, le principal remaniement concerne le caractère de la société qui ne conserve pas son caractère d'entreprise privée : l'émission d'actions nouvelles a ainsi permis à la compagnie Air France de s'introduire dans le capital d'Air Bleu, mais surtout à l'État d'obtenir 5 200 actions de jouissance en contrepartie d'un contrat postal garantissant à la société un minimum de recettes au kilomètre. Ce dernier point montre d'ailleurs que le calcul des rétributions postales se trouve modifié : ce qui prouve désormais la crédibilité accordée au réseau puisque la rétribution de la société exploitante n'est plus calculée sur la quantité brute de courrier transportée mais selon un prix forfaitaire par kilomètre et par kilogramme brut de courrier transporté. Cela lui garanti désormais une recette minimale²⁰⁷. A partir d'une note²⁰⁸ de l'administration, datant du 28 juillet 1944, il a été possible d'établir le tableau suivant qui retrace les rétributions postales depuis l'ouverture du deuxième réseau en juillet 1937 jusqu'à l'arrêt provoqué par la déclaration de guerre.

	Recette minimum par kilomètre parcouru garantie à la Société	Rémunération par kilogramme-kilomètre
3 juillet 1937	3 francs 90	0,026 francs
14 juin 1938	4 francs 25	0,03 francs
14 décembre 1938	4 francs 43	0,031 francs
12 avril 1939	4 francs 62 (lignes de jour)	0,034 francs
	9 francs 30 (lignes de nuit)	0,186 francs

Sources : Archives Air France : HL 473 ; le réseau postal métropolitain, note du 28 juillet 1944.

Les bases de rémunération ci-dessus ont été établies en tenant compte des prix de revient de l'entreprise, obtenus eux-mêmes d'après les frais d'exploitation qui apparaissent dans la gestion précédente (1935-1936) de l'entreprise mais à l'exclusion de tout élément ayant pour caractère de bénéfice : l'aviation postale intérieure devient véritablement une composante de l'organisation postale puisque qu'elle assure une mission de service public, c'est désormais un service à part entière géré par l'administration. La notion de service public postal est conçu comme une activité de prestation, il offre à des usagers un service dans le but de répondre à un intérêt général²⁰⁹. L'intérêt général, et non pas le profit, constitue le but de ce service.

Quatre avenants²¹⁰ complètent cette convention : le premier fixe les horaires et les lignes modifiés par la suite par le deuxième et quatrième avenants. Quant au troisième avenant, il définit

²⁰⁶ AN, CARAN, Paris : F90 21644 ; Convention du 1er juin 1937.

²⁰⁷ AN, CARAN, Paris : F90 21644 ; 3^{ème} avenant à la Convention du 1er juin 1937.

²⁰⁸ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 473 ; Le réseau postal métropolitain, note du 28 juillet 1944.

²⁰⁹ C. Teissier, *La Poste : logique commerciale – logique de service public. La greffe culturelle*, Paris, L'Harmattan, 1997, pp. 65-70.

²¹⁰ AN, CARAN, Paris : F90 21644 ; 4^{ème} avenant à la Convention du 1er juin 1937 datant des 3 juillet 1937, 14 juin 1938, 14 décembre 1938 et 12 avril 1939.

les augmentations des rétributions et des minimums de garantie. L'article 1 de cette convention stipulait : « La société s'engage à transporter, à l'intérieur du territoire métropolitain, les correspondances de toute nature qui lui seront remises par le service des Postes [...] Les itinéraires et les horaires seront établis par le ministère des PTT en accord avec le ministre de l'Air et le ministre des Finances et la société. Des avenants ultérieurs [...] fixeront le tracé et les horaires de ces lignes. »

L'objet de la nouvelle société fut réduit aux seuls transports postaux : l'article 2 des statuts de la Société fut donc modifié en conséquence : « la société a pour objet l'exploitation des transports aériens postaux à l'intérieur du territoire métropolitain français ». En cela c'est le véritable départ de l'aviation postale intérieure. Tant au niveau juridique qu'au niveau de l'exploitation puisque le réseau suit désormais des logiques postales : aussi bien au niveau de la notion de service public qu'au niveau des courants de trafic postaux sur lesquels il est organisé. La Poste dispose désormais d'un moyen de transport rapide et efficace mais surtout elle jouit d'un mode de transport autonome et exclusif, véritable maillon de l'acheminement postal.

La convention du 1^{er} juin 1937, en corrélation avec la constitution de la nouvelle Société, a surtout eu pour objet de modifier la convention initiale du 1^{er} avril 1935 au niveau de la participation de l'Etat. Elle est désormais conclue entre la Société Air Bleu et les ministères de l'Air, des PTT et des Finances. Comment interpréter cette nouvelle répartition du capital ? Actionnaire majoritaire avec 52% du capital, l'Etat semble vouloir disposer de ce réseau aéropostal intérieur. C'est désormais, dans un contexte international tendu avec la montée en puissance de l'Allemagne hitlérienne, un moyen de communication rapide et un moyen de promotion de l'aéronautique française²¹¹. En un sens il devient un outil du pouvoir, il permet de renforcer l'appareil administratif. Georges Mandel aurait-il très tôt compris l'imminence du danger et l'intérêt pour la France de disposer d'un réseau de communication rapide sur le territoire national ? Il connaissait l'importance des réseaux de communications dans la guerre moderne : dans un discours prononcé en 1933, Mandel exposait : « puisqu'il n'y a pas à proprement parler de distinction entre technologie civile et militaire, tout effort d'équipement est gage de victoire ! ».

Comme déjà évoqué, la nouvelle convention modifie la répartition du capital et introduit de nouveaux actionnaires : l'État, mais également la compagnie Air France. D'un point de vue postal l'entrée de l'État, actionnaire majoritaire, dans le capital de la société, indique un changement de vue sur le transport aéropostal intérieur : si cela rompt avec le caractère expérimental du premier réseau Air Bleu cela traduit surtout une certaine confiance de l'État dans l'exploitation entreprise par la compagnie. Enfin, cette présence de l'État et d'Air France dans le capital symbolise l'intérêt de ce quadrillage métropolitain et de l'utilisation de l'avion sur le territoire national.

Le nouveau concept

Dans cette nouvelle organisation de l'aviation postale intérieure, aucune disposition particulière n'intervient pour le dépôt et la distribution des objets transportés par la voie aérienne ; seul, leur acheminement est, selon les destinations, assuré par voie ferrée ou par avion. Pour des raisons compréhensibles, le bénéfice du transport par avion est limité aux correspondances les plus urgentes, c'est-à-dire les lettres missives ordinaires, cartes postales affranchies à plein tarif, et aux factures et objets assimilés. Un bureau de tri « Paris Aviation » a été spécialement organisé pour assurer la centralisation et l'expédition des correspondances devant emprunter la voie aérienne²¹². Cette « nouvelle formule », selon la formule consacrée, a pour but de permettre une accélération des relations postales avec les régions les plus éloignées de la capitale. En 1937, par les liaisons diurnes, le réseau aéropostal permet de doubler les trains partis de Paris le soir par des avions qui les rattrapaient en cours de trajet le lendemain matin. Commence alors, d'un point de vue des transports postaux, cette concurrence entre l'avion et le train (principalement les ambulants ferrés, l'arrivée de

²¹¹ L'article 3 de la convention prévoit que les appareils utilisés devront, pour être agréés, « être d'origine française ».

²¹² C. Dumont, *L'aviation postale en France*, Mémoire de l'Institut national des Télécommunications, Centre d'enseignement des affaires, 1984, p. 30.

l'avion postal pouvant être considéré comme l'un des facteurs au déclin du service des ambulants). Le but était de donner aux correspondances éloignées le maximum de rapidité.

Le véritable départ...

La suppression de la surtaxe aérienne dans la limite du territoire métropolitain mais aussi les améliorations réalisées dans la navigation aérienne depuis le début des années 1930 ont conduit l'administration des Postes à considérer l'avion comme un moyen normal de transmission du courrier. A partir de ce moment « il devenait possible d'intégrer l'avion au même titre que les trains express et rapides, dans l'organisation générale des transports postaux »²¹³ : l'avion, le train et l'automobile étant combinés et utilisés au mieux de leurs possibilités pour obtenir l'acheminement le plus rapide. La création du réseau d'aviation postale sans surtaxe, en 1937, à l'intérieur de la métropole constitue la première tranche du programme conçu par l'administration. Le but étant d'arriver, dans un second temps, à exploiter un réseau nocturne. Comme le souligne une note du 11 juin 1937²¹⁴ relative à la renaissance du réseau postal aérien intérieur, il faut voir cette exploitation diurne non surtaxée comme une mesure palliative : « En raison d'un défaut de balisage de certaines routes aériennes à emprunter et de l'insuffisance de l'aménagement des aéroports, on ne peut, pour le moment, envisager que l'organisation de liaisons s'effectuant de jour. Toutefois, l'avion trouvera dans le domaine des relations postales diurne une application immédiate d'un intérêt incontestable. »

Dès la signature de la Convention de 1937, comme le met en évidence l'article 1, si les liaisons nocturnes constituent l'objectif final les difficultés techniques, elles, en empêchent encore la réalisation : « il est convenu que des voyages de nuit ne pourront être demandés à la Société que sur les parcours pourvus d'un balisage reconnu convenable par le ministère de l'Air [...] ». Car seule l'aviation postale de nuit permettait de réaliser l'objectif initial, la remise au destinataire d'une lettre le lendemain de son dépôt, dans les relations les plus longues sur le territoire.

Le deuxième réseau de la société Air Bleu, inauguré le 7 juillet 1937, est d'abord composé de trois lignes : Paris – Bordeaux Mont-de-Marsan – Pau ; Paris – Toulouse – Perpignan ; Paris – Clermont-Ferrand – Saint-Étienne – Lyon – Grenoble.

En raison de l'existence, entre Paris et Marseille, d'un service de transport aérien de voyageurs assuré par la compagnie Air France et du poids du courrier (près de 500 kg) le transport postal entre Paris – Lyon – Marseille fut inauguré le 16 février 1938 et exploité par la compagnie Air France. Un *Simoun* d'Air Bleu assurait la correspondance à Marseille pour le tronçon Marseille – Nice. L'ensemble de ces lignes composait le réseau postal de lignes aériennes métropolitaines : Air Bleu transportant la majorité du fret aérien et Air France desservant l'important axe Paris-Lyon-Marseille. Le trafic journalier écoulé sur les différentes lignes de jour est de 190 000 objets et se répartit comme suit :

Trafic – Moyenne journalière pour l'année 1938

Lignes	Service	Aller	Service	Retour
	Poids	Nombre d'objets	Poids	Nombre d'objets
Paris-Pau	113 kg.	12 560	76 kg. 400	8 490
Paris-Perpignan	99 kg. 130	11 010	54 kg. 200	6 020
Paris-Grenoble	84 kg. 590	9 400	62 kg. 350	6 920
Marseille-Nice	198 kg. 750	22 080	82 kg. 460	9 160
Paris-Marseille	459 kg.	51 000	473 kg.	52 500
	954 kg. 470	106 050	748410 kg.	83 090

Sources : « L'aviation postale métropolitaine sans surtaxe », *Revue générale des transports*, 1938.

L'utilisation de la voie aérienne, le bon fonctionnement de ce réseau diurne, offre alors un gain de temps de douze à vingt-quatre heures dans les relations postales avec les régions desservies. Depuis le 7 juillet 1937 l'avion, au même titre que le chemin de fer et l'automobile, est considéré

²¹³ « La Poste aérienne métropolitaine dans le passé, le présent et l'avenir » in *Revue des PTT de France*, n°1, 1946.

²¹⁴ AN, CARAN, Paris : F90 21644.

par la Poste comme un moyen de transport « normal » d'acheminement du courrier dit de première catégorie ou courrier ordinaire. Jusqu'alors Air Bleu avait rempli toutes les conditions pour qu'une aviation postale intérieure puisse exister et être performante : régularité, ponctualité, fiabilité technique, et cela quelles que soient les conditions atmosphériques. Pourtant, seule l'aviation de nuit intéressait véritablement la Poste.

Victor Pignochet, alors directeur de l'Exploitation Postale²¹⁵, déclarait le 30 novembre 1934 lors du Congrès des Transports aériens : « Croit-on que dans le régime aérien intérieur on pourra avoir du fret postal sur des lignes qui seront parcourues par les avions de jour ? Vous en aurez, Messieurs... pas beaucoup ! Ce qui intéresse le Commerce, c'est de recevoir ses lettres le matin²¹⁶ ! » Avant même la création du réseau intérieur l'administration savait que seul le transport nocturne présentait un réel intérêt pour un acheminement postal quotidien en France : pour qu'une lettre puisse être distribuée le lendemain de son dépôt à la Poste il fallait que le courrier soit transporté de nuit. En 1937, l'état de la communication ferroviaire ne permettant de réaliser qu'un rayon de 400 km autour de Paris, l'aviation postale de nuit permettait de pouvoir combler ce problème.

D'un point de vue juridique et théorique tout est en place pour que les liaisons aéropostales intérieures se fassent de nuit. Restait à résoudre l'aspect technique.

1939, l'aboutissement : le transport postal aérien nocturne sans surtaxe

Si les principales difficultés techniques liées à la notion même de transport postal aérien (régularité, ponctualité, fiabilité quelque soit les conditions atmosphériques) étaient résolues depuis la période 1935-1936, si l'aspect juridique et économique avait été organisé par la nouvelle convention signée en 1937, l'obstacle majeur au transport aéropostal nocturne intérieur restait l'élément technique. Camille Allaz relève ainsi dans les archives postales la considération suivantes : « pour ce qui concerne l'aviation de nuit, ce sont plutôt les considérations techniques qui règlent la marche des événements ». Il poursuit en précisant : « on mesure à cette observation le retard accablant pris par la France dans le domaines des équipements aéroportuaires et du balisage des routes aériennes, par rapport aux Etats-Unis... ou à l'Allemagne²¹⁷ ». Si de nombreux progrès avaient été réalisés depuis le début des années 1930 le transport aérien nocturne était encore, en France, anecdotique. Pourtant elle est indispensable pour la Poste : si l'aviation diurne permet de réduire, selon les cas, les délais de transport de huit à vingt-quatre heures, cela ne correspond toujours pas à son objectif. Dès le début des années 1930, à propos de l'aviation postale transatlantique, Antoine de Saint-Exupéry résumait l'intérêt du transport aérien diurne expliquait : « nous perdons, chaque nuit, l'avance gagnée pendant le jour sur les chemins de fer et les navires ». Quelque soit le type de liaison, le gain de temps procuré par l'avion par rapport aux autres modes de transport était considérablement diminué par l'impossibilité de voler la nuit. S'il a déjà été évoqué l'intérêt qu'il y a pour l'administration postale de voir se réaliser des liaisons aéropostales nocturnes en métropole, il reste à expliquer la mise en place d'une telle exploitation.

L'aviation postale de nuit matérialise pour Didier Daurat, le personnel d'Air Bleu et les responsables de l'administration des Postes à la fois le succès remporté par les lignes de jour après plusieurs années de service quotidien mais également et l'utilité de ce mode de transport postal que beaucoup jugeaient encore négativement. Pourtant, on trouve la trace dans les archives postales de références à la mise en service de lignes nocturnes, et ce dès la signature de la nouvelle convention. Aussi prévoyait-on déjà l'ouverture des lignes Paris – Bordeaux – Mont-de-Marsan – Pau ; Paris – Toulouse – Perpignan ; Paris – Lyon – Marseille – Nice.

Il est intéressant de constater que l'on retrouve sensiblement les mêmes liaisons qu'en service de jour car comme pour les liaisons de jour, le projet vise à créer des lignes visant à desservir la portion du territoire en dehors du rayon d'action des bureaux ambulants incorporés dans les rapides

²¹⁵ Les PTT sont devenues un Ministère en novembre 1929, avec d'un côté l'administration des Postes et de l'autre celle des Télécommunications (Télégraphe et Téléphone). L'administration des Postes, dont le directeur relève directement du Ministre des PTT, était organisée en plusieurs bureaux repartis par domaine d'activité : exploitation postale...

²¹⁶ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 135 ; Note sur l'exploitation d'Air Bleu rédigée par P. Ploton, 3 décembre 1936.

²¹⁷ C. Allaz, *La grande aventure de la poste...*, op. cit., p. 200.

de nuit. Cette zone, déjà délimitée par l'aviation de jour, s'étend dans un rayon de 500 à 600 kilomètres autour de la capitale. Le but projeté était de permettre aux avions quittant l'aéroport du Bourget entre 22h et 23h d'atteindre les points d'escale terminus de chaque ligne vers 1h. Ces avions emportant à la fois le courrier recueilli dans la capitale au cours de la dernière levée et les correspondances transitant par Paris. Dans le sens retour, les appareils devaient importer les correspondances déposées après 20h et ralliaient le Bourget entre 3h et 5h, de façon à ce que les correspondances puissent être remises à la première distribution à Paris ou dirigées vers les bureaux ambulants de jour pour le reste du territoire. La coexistence de lignes nocturnes et diurnes était prévue : cette coordination des transports postaux aériens permettant ainsi de réaliser des gains de temps très appréciables. Ainsi le délai nécessaire à la réception de la réponse à une lettre postée à Paris, le soir, pour Toulouse, Pau ou Nice, serait ramené de 56 heures à 21 heures.

Si l'équipement (balisage lumineux et équipement de terrains de secours) est un des facteurs qui a retardé la réalisation de liaisons nocturnes, les appareils et les techniques de pilotages ont aussi été des critères déterminant pour effectuer ce type de navigation. Si, en 1938, la Poste avait déjà organisé l'exploitation du réseau intérieur nocturne, Air Bleu ne disposait pas encore à cette date des appareils nécessaires pour assurer des vols de nuit. Mais d'une façon générale, il faut insister sur le fait que la France, par rapport aux USA ou à l'Allemagne était très en retard au niveau de l'équipement sur son territoire : c'est d'ailleurs un problème sur lequel s'est longuement penchée l'administration au cours de la réflexion menée sur la réorganisation de l'aviation postale intérieure pendant l'Occupation.

Le 10 mai 1939 fait date dans l'histoire de l'aviation postale intérieure puisque Air Bleu inaugure le service sur lequel s'étaient concentrés tous ces promoteurs : la ligne Paris – Bordeaux – Pau, première ligne postale à effectuer quotidiennement des liaisons nocturnes en France, est inaugurée. Pour la première fois du courrier non surtaxé est distribué le lendemain matin de son dépôt.

Pourquoi le choix s'est-il porté sur cette ligne ? La mise en service de lignes nocturnes présente un intérêt identique pour chacune des régions considérées. Néanmoins l'administration a dû recourir à un échelonnement – en raison des difficultés particulières dues à l'aménagement de l'infrastructure – dans la mise en service de ces liaisons : il a donc été décidé que l'ouverture des lignes se ferait en fonction de l'avancement du balisage et par la qualité d'ensemble des terrains d'atterrissage²¹⁸. De plus, après différentes études menées concernant le trafic postal, les PTT et Air Bleu se sont accordés pour que cette ligne de nuit soit Paris – Bordeaux – Pau et retour²¹⁹. Si l'on ne peut pas parler à proprement dit de « réseau nocturne », seule la ligne Paris – Marseille ayant pu être inaugurée avant la déclaration de guerre, on peut quand même considérer qu'il s'agit là de la troisième étape du réseau aéropostal métropolitain. La généralisation des vols de nuit étaient bel et bien amorcée, Camille Allaz donne le programme d'ouverture de ligne alors retenu : fin 1939 Paris – Clermont-Ferrand, début 1940 Paris – Toulouse, etc. Désormais, le principe étant qu'une lettre postée à Paris avant 20 heures devait être distribuée au premier courrier du lendemain partout en France : principe sur lequel le réseau postal aérien a été organisé pendant la guerre et qui a animé plus de quarante années d'exploitation de la Postale de nuit de l'après-guerre.

Le ministre des PTT, Jules Julien²²⁰, dresse un bilan au cours de l'été 1939 de l'activité d'Air Bleu « chargée du transport du courrier postal sur les lignes métropolitaines ». Un communiqué de presse²²¹ effectué quelque temps après en donne le contenu : « En service de jour, les avions d'Air Bleu ont transporté, depuis juillet 1937, 486 tonnes de correspondances, soit environ 50 millions de lettres. Par la ligne de nuit Paris – Pau, ouverte le 10 mai dernier, 52 tonnes de correspondances ont été transportées soit environ 6 millions de lettres. D'une manière générale, le pourcentage de régularité est de l'ordre de 97 à 98%. Exceptionnellement, pendant le mois de décembre 1938, ce pourcentage est tombé à 94% du fait des tempêtes de neige qui ont sévi sur le centre de la France. Par contre, depuis le mois de mai dernier, il a atteint 99,5% et même 100% pour certaines lignes.

²¹⁸ AN, CARAN, Paris : F90 21644 ; Note de la Direction de l'Exploitation Postale relative au transport postal aérien de nuit, 20 octobre 1938.

²¹⁹ AN, CARAN, Paris : F90 21644 ; 4^{ème} avenant à la Convention du 1er juin 1937, 12 avril 1939.

²²⁰ Ministre des PTT à partir du 10 avril 1938 puis Ministre des PTT et des Transmissions jusqu'au 16 juin 1940.

²²¹ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 472.

Depuis sa mise en exploitation [...] le service nocturne Paris – Pau est assuré avec un coefficient de régularité de 99%. »

Les postaux vols de nuit, c'est-à-dire effectués avec régularité quel que soit le temps, paraissaient à l'époque, selon certains, une imprudence folle et on leur prédisait même les pires catastrophes. Georges Libert, ancien pilote d'Air Bleu, interviewé en 1939 sur les transports postal aérien expliquait : « Actuellement Bordeaux et Pau sont les deux seules villes de province qui soient desservies par des avions postaux de jour et de nuit. Demain, ceux-ci sillonneront à toutes heures le ciel de France et notre réseau national aura alors la densité d'une toile d'araignée. Nous en posons les jalons²²². » Georges Libert résume pleinement cette période d'avant guerre : c'est le temps des premiers jalons posés par ces pionniers de l'aviation postale intérieure. C'est l'époque qui, *a posteriori*, apparaît comme avoir été comme la plus propice au développement du transport postal aérien intérieur.

Jusqu'en 1935 l'utilisation régulière de l'avion postal dans l'hexagone n'a pas été exploitée : seules quelques villes françaises, escales des compagnies aériennes reliant Paris à l'étranger étaient desservies par la poste aérienne. La création de la Compagnie d'aviation postale Air Bleu est alors un tournant décisif dans l'histoire du transport postal aérien puisque c'est le début du transport aérien exclusivement postal en France métropolitaine. Si d'un point de vue postal et économique, le premier réseau n'a pas été concluant, d'un point de vue technique, cette première période présente un réel intérêt car elle apporte la démonstration que l'avion peut être utilisé sur le territoire français pour transporter de la poste. Néanmoins deux innovations doivent être apportées pour que l'avion postal réponde entièrement aux besoins de l'administration postale : l'une juridique avec la nécessité de voir supprimer la surtaxe aérienne, l'autre étant de nature technique puisqu'il l'exploitation devait aboutir à l'exploitation d'un réseau de lignes aéropostales nocturnes. La suppression de la surtaxe aérienne a entraîné cette démocratisation du transport postal aérien permettant d'envisager une nouvelle utilisation de l'avion pour le transport du courrier.

L'avion a ainsi été employé afin d'améliorer l'acheminement postal à l'intérieur du territoire métropolitain : utilisé comme complément des autres moyens de transports postaux, l'avion permettait, en raison de sa vitesse, d'accélérer les liaisons avec les régions les plus excentrées du territoire. Ces deux grandes phases (1935-1936 et 1937-1938) constituent les premiers jalons d'un projet fixé au tournant des années 1920-1930 qui consistait à doter la France d'un réseau aéropostal nocturne, objectif réalisé en 1939 avec les premières liaisons aéropostales nocturnes mais qui ont été très peu exploitées en raison de la déclaration de guerre. Cette période illustre le désir de modernisation des Postes insufflé à partir des années 1930. Une modernisation technique des transports postaux puisqu'il s'agit de s'acheminer vers une utilisation complète de la voie des airs dans les relations postales intérieures ; mais c'est aussi une modernisation de la doctrine postale puisque le but recherché est de réaliser une meilleure homogénéité du territoire.

En 1939, celle qu'« on appelait déjà la Postale de nuit »²²³ a réussi à s'imposer comme un moyen de transport efficace, utile presque incontournable pour l'administration postale dans l'hexagone. Les « années Air Bleu » constituent cette première expérience en matière de transport aérien exclusivement postal et métropolitain sur lesquelles se sont appuyées différentes études menées pendant la guerre. Au gré de ces expériences successives, l'administration postale a construit *le concept* d'aviation postale intérieure ; qui explique les multiples remaniements passés en revue. Ces années Air Bleu ont servi à mettre en place de façon concrète les aspects techniques, conceptuels, juridiques, etc. du réseau qui devait ouvrir sur une exploitation généralisée de l'avion postal si la guerre n'avait pas stoppé – ruiné pourrait-on même dire *a posteriori* – cet élan.

²²² André Garnier, « Il faut avoir confiance dans l'aviation de nuit », *Aviation*, 17 mai 1939.

²²³ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/20 ; *L'aviation postale intérieure* fiche n°1.

Le réseau aéropostal intérieur pendant la Seconde Guerre mondiale

L'existence d'un réseau postal aérien intérieur, d'une aviation postale métropolitaine, est indubitable pour les périodes d'avant-guerre et d'après-guerre. En revanche, il n'en est pas de même sur l'intervalle correspondant à la Seconde Guerre mondiale.

D'où la question : l'aviation postale intérieure existe-t-elle au cours de cette période ? C'est une question centrale puisqu'elle est déterminante dans la continuité de l'exploitation d'avant et d'après-guerre.

Dans les différents documents qui traitent de ce sujet²²⁴, que ce soit dans les mémoires de Raymond Vanier et de Didier Daurat ou encore dans les quelques travaux universitaires abordant ce sujet, la période en question était elle-même très peu traitée. L'exemple du mémoire de Christian Dumont, qui retrace l'histoire de l'aviation postale en France depuis les premiers essais des années 1910 jusqu'aux années 1980, est significatif puisque ces cinq années se résument à quatre lignes. Il note simplement : « Mais vint la guerre qui interrompit les vols postaux le 2 septembre 1939. Les activités d'Air Bleu furent intégrées à celles de la compagnie Air France, après l'Armistice ; des lignes postales furent créées en zone non occupée. Le 8 novembre 1942, peu avant l'entrée des Allemands en zone libre, toutes les lignes postales aériennes furent suspendues²²⁵. »

Si ces années de guerre ont déjà fait l'objet de nombreuses études historiques sur l'histoire de l'administration postale²²⁶ ou sur l'histoire de l'aviation et de l'aéronautique française²²⁷, le transport postal pendant la guerre – comme sur l'ensemble du XX^e siècle – fait défaut dans l'historiographie postale. S'il paraît nécessaire de s'y intéresser en raison de ce vide chronologique, c'est surtout en raison de l'importance de cette période en matière d'acheminement postal qui conduit à étudier cette période. La caractérisation de cette période est en effet soulignée par Didier Daurat en 1945 : « La guerre suspendit notre entreprise [le quadrillage de la France métropolitaine par des lignes aériennes exclusivement postales], mais l'avion postal avait gagné sa cause et la direction des PTT était décidée à poursuivre la création d'un réseau aérien postal de nuit [...]. La guerre, puis l'Armistice firent obstacle à ce dessein, mais ces longues années d'inaction ne furent perdues ni pour les PTT ni pour nous même. Nous étudiâmes en liaison étroite avec l'administration, la création d'un réseau aérien postal de nuit en même temps que les moyens matériels pour le réaliser.²²⁸ »

Si l'on remarque que l'avion postal a fait ses preuves sur la période d'avant guerre, rien n'est pourtant dit à propos d'éventuelles liaisons réalisées dans l'hexagone au cours de la Seconde Guerre mondiale. En revanche, ce discours permet de découvrir un élément essentiel concernant le transport postal aérien, et plus largement l'acheminement postal intérieur, puisque D. Daurat décrit l'Occupation comme une phase de réflexion.

La démonstration reste à faire pour savoir si la guerre implique une rupture ou une continuité dans l'exploitation d'un réseau aérien de lignes postales métropolitaines. Qu'est devenue la compagnie Air Bleu qui matérialisait l'aviation postale intérieure d'avant-guerre ? Que sont devenues les lignes qui fonctionnaient avant la déclaration de guerre étudiées précédemment ? L'aviation postale intérieure existe-elle encore ?

²²⁴ Cf. bibliographie.

²²⁵ C. Dumont, « L'aviation postale en France », Mémoire de l'Institut national des Télécommunications, Centre d'enseignement des affaires, 1984, p. 33.

²²⁶ En ce qui concerne l'histoire de la Poste et des PTT pour la période 1939-1945 cf. M. Paul *Histoire des PTT pendant la Seconde Guerre mondiale*, 4 tomes, ministère des PTT – direction budget et comptabilité, 1967, 902 p. ; F. Rouquet, *Une administration française face à la Deuxième Guerre mondiale : les PTT*, thèse d'histoire, sous la direction de M. Lacroix-Riz, Toulouse II, 1988, 3 tomes, 850 p.

²²⁷ En ce qui concerne l'aviation pendant la guerre, voir les ouvrages d'Emmanuel Chadeau : *Le rêve et la puissance. L'avion et son siècle*, Paris, Fayard, 1996, chapitre XI « le sacre de la guerre (1939-1957) », pp. 269-304 ; *De Blériot à Dassault – Histoire de l'industrie aéronautique en France : 1900-1950*, Paris, Fayard, 1987, 552 p.

²²⁸ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; 1945 Congrès national de l'aviation française, pages 3-4.

De la Drôle de guerre à la signature de l'Armistice

Sur cette période, allant de septembre 1939 à juin 1940, les lignes du réseau postal métropolitain n'ont pas été exploitées. L'activité du réseau de lignes aéropostales intérieures (que ce soit celles d'Air Bleu ou la ligne Air France Paris – Marseille) a été entièrement suspendue dès la déclaration de guerre²²⁹.

Dès les premiers jours de septembre 1939, tous les moyens des compagnies aériennes françaises sont réquisitionnés et placés sous l'autorité d'une Direction des transports aériens dépendant directement du Ministre de l'Air²³⁰. Air Bleu, l'ensemble de son personnel et ses appareils, est incorporé dans l'armée. Elle devient à partir du 29 août 1939 la première unité de transports aériens militaires²³¹ : les Caudron-Goéland, utilisés pour les liaisons nocturnes réalisées à partir de 1939, de la Compagnie et d'autres appareils militaires composèrent l'escadrille long courriers 1/100 commandée par Didier Daurat et le capitaine Bouisset. Pendant la Drôle de guerre²³² ce groupe particulier transporte toujours du courrier : non plus pour l'administration des Postes mais entre les états-majors français et anglais. Comme le notait R. Vanier dans ses mémoires : « Devenue unité combattante, notre formation reçut de nouveaux pilotes et d'autres machines. [...] En cet hiver peu clément, deux fois par jour, nous faisons l'aller et le retour Paris – Londres [...]. Ainsi s'écoula l'hiver et la Drôle de guerre et le printemps s'annonça. Si nous-mêmes et nos chargements postaux n'avaient pas été habillés de façon militaire, nous aurions pu nous croire encore en civil²³³. »

Il est intéressant de souligner dans ce témoignage les principales caractéristiques de cette *Drôle de guerre* : l'attente, inactivité militaire par l'absence de combats, etc. tout cela donnant – presque – l'impression de ne pas être en guerre. Pourtant il s'agit bien d'une situation de crise : tous les moyens nécessaires à la défense de la Nation sont mobilisés dans cette première phase de la Seconde Guerre mondiale. L'avion postal n'y échappe pas, et le réseau postal aérien n'y survit pas. Il est intéressant de voir à quel point l'initiateur, postal, de ce réseau de transport avait vu juste. Georges Mandel avait compris l'importance de disposer de réseaux de communication rapide dans la guerre moderne, très tôt il avait compris l'intérêt de disposer d'un réseau de lignes aériennes sur le territoire tant en temps de paix qu'en temps de guerre. Ainsi, le réseau postal aérien métropolitain, et l'aviation postale intérieure, cessent d'exister pendant la guerre (1^{er} septembre 1939 – 22 juin 1940).

En revanche, qu'en est-il pour la période suivante, celle de l'Occupation ?²³⁴ L'Occupation, comme la Drôle de Guerre et la Campagne de France²³⁵, a-t-elle mis fin au réseau aéropostal et à l'aviation postale intérieure ? Jean Macaigne note à propos de ces années d'occupation que la période 1940-1944 est à effacer de l'activité commerciale aérienne française²³⁶, et souligne : « il n'y sera fait qu'une simple allusion en hommage à ceux [...] qui permirent, en 1945, la fulgurante reprise d'un potentiel aérien qu'on pouvait craindre à jamais perdu²³⁷ ». Jean Macaigne décrit ici l'inaction de l'aviation française pendant l'Occupation ; mais souligne néanmoins cette activité théorique menée par les milieux aéronautiques qui a contribué au développement après la

²²⁹ AN, CARAN, Paris : F90 21606 ; Rapport de l'administration postale sur les conditions générales d'acheminement entre septembre 1939 et mai 1940.

²³⁰ L. Robineau (dir.), *Les Français du ciel – Dictionnaire historique*, Paris, Le Cherche Midi, 2005, p. 646.

²³¹ R. Vanier, *Tout pour la Ligne*, Portet-sur-Garonne, Rééd. Nouvelles Editions Loubatières, 2006, pp. 225-227.

²³² Période de la Seconde Guerre mondiale (septembre 1939-mai 1940) durant laquelle les armées françaises et allemandes restèrent face à face sans rien tenter. Ce fut pour cette « inactivité » que les Français qualifièrent cette période de drôle de guerre et les Allemands de *Komischer Krieg*.

²³³ R. Vanier, *Tout pour la Ligne*, op. cit., 2006, p. 226.

²³⁴ L'Occupation correspond à la période pendant laquelle la France a été occupée par les Allemands pendant la dernière guerre mondiale (1940-1944). Cf. H. Rousseau, *Les années noires. Vivre sous l'Occupation*, Paris, Gallimard, 1992, pp. 62-83.

²³⁵ Lors de la Seconde Guerre mondiale c'est le nom qui a été donné aux opérations militaires qui, du 10 mai au 28 juin 1940, aboutirent à l'occupation par les Allemands d'une grande partie du territoire français dans un premier temps (la « zone occupée ») puis de toute la France à partir de novembre 1942 avec l'invasion de la zone sud dite « libre ».

²³⁶ J. Macaigne, *Le courrier de l'aventure*, Paris, Ed. Fayard, 1962, p. 101.

²³⁷ *Ibid.*

guerre²³⁸. L'Occupation apparaît dans différents secteurs comme un ralentissement des activités pratique, mais sans pour autant être une période d'inactivité puisque l'aspect théorique à très largement été développé au cours de cette période : quel que soit le secteur d'activité le but recherché était de se préparer à l'après-guerre, de préparer la France au retour à une situation dite normale.

De l'Armistice de juin 1940 à l'invasion de la zone Sud en novembre 1942

Le 25 juin 1940 les clauses de l'Armistice entrent en application : l'aviation française cesse, pour ainsi dire, d'exister. Quant au matériel aéronautique il doit être livré à l'occupant, il en est de même en zone sud²³⁹ où les avions sont désarmés et placés sous contrôle de l'Axe (allemand et italien)²⁴⁰. Le régime de Vichy et surtout les troupes d'occupation ont la volonté de tout contrôler. Pour se faire, ils réglementèrent tout : denrées alimentaires, essence, circulation des hommes et des biens, etc. L'aviation qui représentait un intérêt stratégique ne s'y soustrait pas : dans un souci de mieux la contrôler, et peut-être aussi pour simplifier son fonctionnement, l'aviation commerciale se trouve alors regroupée en un seul organisme sous l'égide d'Air France. En effet, si l'armistice a suspendu toutes les activités aériennes françaises quelque temps après les appareils ont repris leurs vols sous les couleurs des SCLA (Service civil des liaisons aériennes) et du Réseau aérien français. Air France reprit peu à peu, avec toutes les contraintes imposées par les conditions d'armistice, l'exploitation de ses lignes africaines et méditerranéennes pendant que le général de Gaulle créait, en septembre 1941, les lignes aériennes militaires françaises (LAM) dans les colonies sous contrôle de la France libre²⁴¹. La zone occupée, sauf bien évidemment pour les troupes d'occupation, était complètement hermétique. Le SCLA n'a fonctionné qu'en zone non occupée. D'ailleurs, le débarquement allié en Afrique du Nord et l'invasion du Sud de la France par les troupes allemandes a pratiquement mis fin à toute activité aériennes en métropole.

Jean Macaigne soulignait que les PTT avaient été un élément déterminant dans la création des SCLA en partie chargés de l'acheminement du courrier sur les territoires français demeurés non occupés (métropole et colonies). Didier Daurat a alors été chargé d'assurer la direction des SCLA sur la portion sud du territoire métropolitain²⁴². L'exploitation de lignes aériennes métropolitaines transportant de la poste, autorisée par la Commission d'Armistice²⁴³, est alors confiée à la Compagnie Air France qui a donc pris en charge le personnel d'Air Bleu démobilisé. Pour ce qui est du matériel, l'ancien matériel Air Bleu réquisitionné pendant la guerre par l'Etat resta la propriété de ce dernier²⁴⁴. L'activité de la Compagnie Air Bleu continua donc d'être suspendue alors que, par avenant n°1 en date du 19 janvier 1941 à l'accord amiable du 26 décembre 1939 entre le ministère de l'Air et Air France, des lignes postales étaient confiées à cette dernière. Air Bleu cesse d'exister comme compagnie d'aviation postale intérieure ; si sur le plan juridique elle existe pendant toute la durée de la guerre – la liquidation de la Société n'est prononcée qu'en septembre 1948 – elle n'a plus le rôle qui lui avait été confié par la Convention de 1937 : celui d'exploiter le réseau de

²³⁸ Il convient néanmoins de modérer les propos de J. Macaigne : différentes études tendent ainsi à montrer que la reprise de l'activité aérienne française, l'aviation postale intérieure le démontre, n'a pas été aussi « fulgurante » que le pionnier l'écrit. Au niveau de l'aviation postale intérieure la reprise s'est faite très rapidement mais seulement pour une ligne : il a fallu attendre près de dix années pour voir réapparaître le réseau d'avant guerre. Pour plus de précisions en ce qui concerne la reprise de l'aviation civile et militaire française après la guerre cf. l'ouvrage coordonné par Jacques Bonnet (dir.), *Un demi-siècle d'aéronautique en France – les avions militaires*, tome 1, Paris, éd. Centre des hautes études de l'armement, 2007, pp. 23-31.

²³⁹ Après l'armistice du 22 juin 1940 la France a été coupée en deux par la *Ligne de démarcation* : la zone nord était occupée par les Allemands. La zone sud, dite libre, était sous l'autorité directe du gouvernement de Vichy. En novembre 1942 (à partir du 11 novembre) l'armée allemande occupa toute la France.

²⁴⁰ « L'aviation postale » in P. Charbon, P. Marchand, B. Oger, P. Rabier, *Le patrimoine de La Poste*, Collection le patrimoine des Institutions économiques, Paris, Ed. Flohic, 1996, pp. 264-271.

²⁴¹ L. Robineau (dir.), *Les Français du ciel – Dictionnaire historique*, Paris, Le Cherche Midi, 2005, p. 646.

²⁴² Le SCLAM, Services Civils des Liaisons Aériennes Métropolitaines in J. Macaigne, *Le courrier de l'aventure*, op. cit., p. 101.

²⁴³ AN, CARAN, Paris : F90 21606 ; Note du 12 août 1940 pour le secrétaire général des PTT. On apprend dans cette note que la Commission Wiesbaden vient de donner l'autorisation de principe pour la mise en exploitation de lignes d'aviation postale pour le territoire métropolitain et les colonies. Une note du 19 août 1940 rend compte que les tracés et les horaires des services aériens intérieurs de franco-coloniaux viennent d'être communiqués par les services du Secrétariat d'Etat à l'Aviation.

²⁴⁴ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 473 ; Rapport du Secrétariat Général des Postes, Télégraphes et Téléphones du 23 novembre 1942 sur une *Visite à la Compagnie Air Bleu*.

l'aviation postale intérieure. L'accord signé entre les PTT et Air Bleu en 1935, la Convention de 1935 modifiée par celle de 1937, prévoyait une exploitation des lignes postales pendant cinq ans : la question du renouvellement de la convention s'est posée au cours de l'année 1940 sans qu'une solution ne soit apportée ; elle était d'ailleurs toujours d'actualité en 1942. La question ne trouvant une solution qu'au moment de la nationalisation des transports aériens en octobre 1945.

Pour la période allant de l'Armistice à l'invasion de la zone sud en novembre 1942 Air France s'est substituée à Air Bleu dans l'exploitation des lignes postales métropolitaines sans que toutefois cette dernière société cesse d'exister. Sa liquidation a été envisagée au cours de l'année 1942 et abordée lors d'une assemblée le 2 décembre 1942²⁴⁵ ; mais le *statu quo* de la société a finalement été retenu et maintenu. « Pensant déjà à préparer l'avenir, note R. Vanier²⁴⁶, Didier Daurat obtint l'autorisation de la direction des Postes et de l'aviation civile l'autorisation d'assurer des services aériens postaux ». Cette action, poursuit-il, avait un double objectif : à la fois permettre une répartition rapide du courrier mais aussi de maintenir quelques avions français en l'air. En exécution de la note du secrétaire d'Etat à l'Aviation et compte tenu des conditions particulières d'exploitation imposées par la Commission d'Armistice deux lignes postales ont alors été inaugurées en septembre 1940²⁴⁷. Deux lignes diurnes, effectuées en Goéland avec des équipages d'Air Bleu et du personnel d'Air France, qui ne couvraient que la zone non occupée par les Allemands :

- Toulouse – Agen – Pau – Perpignan – Montpellier – Nîmes – Nice – Marseille.
- Vichy – Limoges – Bergerac – Clermont-Ferrand – Saint-Etienne – Grenoble – Lyon – Vichy.

L'avion assurant la première partait à 7 h 00 de Toulouse et arrivait à Marseille à 13 h 05 pendant qu'un autre appareil effectuait le voyage dans le sens contraire entre 12 h 40 et 18 h 45. Sur la ligne circulaire desservant Vichy²⁴⁸, l'avion partait à 7 h 15 et revenait à 13 h 10 pour repartir sur le même itinéraire à 13 h 20 avec retour à 18 h 55. Ces lignes ont été réaménagées le 3 mars 1941 et le 5 janvier 1942 puis définitivement arrêtées, comme les lignes aériennes du SCLA alors exploitées en zone sud (principalement des lignes reliant la France Vichyste à ses colonies), avec l'occupation de la zone sud par les troupes allemandes à partir de novembre 1942. Une autre ligne circulaire, « commerciale et postale » comme on le trouve noté dans les archives, partant aussi de Vichy et desservant Lyon, Marseille et Toulouse a également été créée fin 1940²⁴⁹ : elle transportait principalement de la poste mais aussi occasionnellement des marchandises ou des personnalités. Toutes les sources que nous avons retrouvées sur ces lignes témoignent d'une exploitation « assez chaotique », comme le note Camille Allaz²⁵⁰.

Ces lignes métropolitaines, confiées par le ministère de l'Air à Air France, étaient les seules lignes aériennes en métropole : car le trafic aérien, en dehors de ces quelques lignes postales était nul. Raymond Vanier souligne à plusieurs reprises l'ambition, l'espoir de voir une reprise régulière de certaines lignes de passagers en zone non occupée²⁵¹. En vain.

Ces lignes « postales », ici l'adjectif postal est mis entre guillemets en raison de l'utilisation occasionnelle de ces lignes pour des liaisons extra-postales comme pour le transport de certains dignitaires du régime de Vichy, furent placées sous un régime différent du celui antérieur de la Société Air Bleu. Ce nouveau régime correspondait, lors de la reprise des services après l'armistice, à la classification « entreprises subventionnées » de la loi du 11 décembre 1932. Lors de la parution de la loi du 19 septembre 1941, fixant le nouveau statut de l'aviation marchande, le régime ne fut pas modifié et correspondait à la classification « entreprises concessionnaires ». Il était toujours différent de l'ancien régime Air Bleu, qui lui aurait correspondu à la classification « entreprises

²⁴⁵ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 472 ; Dans un dossier concernant la liquidation de la Société (1948-1951) on trouve une série de notes concernant le projet de « Liquidation de la Société Air Bleu » pendant la guerre.

²⁴⁶ R. Vanier, *Tout pour la Ligne*, Portet-sur-Garonne, Rééd. Nouvelles Editions Loubatières, 2006, p. 229.

²⁴⁷ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 473 ; Conseil d'administration d'Air Bleu 1941 (le 1^{er} septembre pour la première et le 26 septembre pour la seconde.).

²⁴⁸ On a donné le nom de « Gouvernement de Vichy » au gouvernement établi à Vichy entre juillet 1940 et août 1944. Vichy était la capitale de l'Etat français, constituant le régime de la France pendant l'occupation allemande.

²⁴⁹ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 473 ; Conseil d'administration d'Air Bleu 1941.

²⁵⁰ C. Allaz, *La grande aventure de la poste et du fret aériens du XVIII^e siècle à nos jours*, op. cit., p. 442.

²⁵¹ R. Vanier, *Tout pour la Ligne*, op. cit., p. 230.

autorisées » du nouveau statut. En effet pour les lignes postales métropolitaines dont l'exploitation lui était confiée la Compagnie Air France touchait une indemnité forfaitaire mensuelle²⁵². Une note trouvée dans les archives de la compagnie Air France s'intéresse au coût de l'exploitation des lignes postales pour l'Etat et les PTT : « L'exploitation des lignes postales métropolitaines, antérieurement à la guerre, suivant le système Air Bleu était moins onéreuse pour l'Etat que la formule actuelle d'exploitation de la Société Air France. Dans l'ancienne formule, Air Bleu avait la situation d'une compagnie ne touchant aucune subvention de l'Etat et était uniquement rémunérée suivant un forfait de tant... par kilo transporté. [...] dans le système d'exploitation actuel, non seulement la Compagnie Air France touche du ministère des PTT une rémunération identique mais cette Compagnie reçoit, par ailleurs, du ministère de l'Air des subventions résultant de la Convention du 9 février²⁵³. »

Cette note illustre la lutte, déjà présente avant guerre, entre Air France et Air Bleu (qui ne doit son existence qu'au transport de courrier). Elle témoigne à la fois de la volonté d'Air Bleu de retrouver ses prérogatives mais également de la situation complexe dans laquelle se trouve l'aviation française ainsi regroupée sous l'égide d'un seul et même organisme d'Etat. Cela ouvre également sur la question du choix de l'organisme chargé d'exploiter les lignes aéropostales après cette période de guerre. Si l'on n'assiste pas à une continuité dans l'exploitation du réseau, la guerre et l'Occupation ayant stoppé l'exploitation du réseau initial, il est intéressant de souligner qu'il existe une continuité dans les objectifs de la Poste. Continuité qui passe également dans le maintien dans leurs fonctions dans hauts responsables de la Poste, un phénomène qui n'est d'ailleurs pas exclusif à la Poste et que l'on retrouve à différents niveaux de l'administration française²⁵⁴.

Sur cette période si particulière qu'est l'Occupation peut-on considérer ces lignes comme le réseau postal aérien intérieur ? En décembre 1940 une note de l'Exploitation Postale, parle de réseaux postaux aériens et donne « l'état actuel du réseau intérieur » : le terme étant similaire peut-on, par conséquent, le comparer au réseau postal aérien d'avant guerre ? En ce qui concerne celui exploité pendant la guerre, l'auteur – inconnu – de ce memo précise qu'il dépendait du ministère de l'Air combien même sa fonction servait au transport du courrier ; sur ce point il diffère donc radicalement du réseau conçu et exploité avant la guerre qui dépendait uniquement des besoins des PTT. Son auteur poursuit : « A vrai dire, les conditions d'exploitation sont peu favorables car les tracés et les horaires de ces lignes ne permettent pas, faute d'articulation entre elles, la distribution le jour même des lettres recueillies dans chacune des escales²⁵⁵. »

Ce réseau n'est en réseau comparable au réseau tel qu'il a été conçu par et pour l'administration postale avant guerre, il ne s'agit que d'un réseau aérien transportant de la poste. Le SLCAM, s'il avait un rôle postal n'était pas un réseau postal : ses lignes, non exclusivement postales, ne répondaient que très partiellement aux besoins des Postes. Ce réseau diurne, les Allemands ayant interdit les vols de nuits, était destiné à améliorer l'acheminement du courrier en zone libre pourtant, comme en conclut l'auteur du rapport cité précédemment, il ne présente au point de vue postal qu'un intérêt relatif²⁵⁶.

A la suite de la création de la ligne de démarcation²⁵⁷ le trafic postal – aérien, ferroviaire ou routier – a été interrompu entre les deux zones, cette mesure résulte de l'ordonnance du 18 juillet 1940 concernant les services des PTT dans les territoires occupés : « le service postal au-delà du territoire occupé reste interdit, toutefois sous réserve d'exceptions²⁵⁸ ». Seul le courrier officiel franchissait cette ligne par la voie d'acheminement normale, la Poste. Une notion importante doit

²⁵² Cette indemnité forfaitaire mensuelle a d'abord été fixée par l'avenant du 19 janvier 1941 définissant officiellement ce qui avait été conclu par un Accord Amiable de guerre ; puis par une nouvelle Convention datant du 9 février 1942.

²⁵³ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 472 ; Note Air Bleu Comparaison entre l'ancienne exploitation postale métropolitaine (Air Bleu) et la nouvelle (Air France) 21 décembre 1942.

²⁵⁴ Cette notion de continuité administrative a d'ailleurs été étudiée par Olivier Feiertag avec l'exemple de W. Baumgartner. Cf. O. Feiertag, *Wilfrid Baumgartner – Un grand commis des finances à la croisée des pouvoirs (1902-1978)*, Paris, Comité pour l'Histoire économique et financière, 2006, 786 p.

²⁵⁵ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/4 ; Situation des réseaux postaux aériens, note du 14 décembre 1940.

²⁵⁶ *Ibid.*

²⁵⁷ AN, CARAN, Paris : F90 21606 ; Conditions d'acheminement mai 1940-1943 (I) : relations interzones & X] : suspensions de relations postales interzones).

²⁵⁸ AN, CARAN, Paris : F90 21627 ; Ordonnance du 18 juillet 1940 concernant les services des PTT dans le territoire occupé, Colonel Muller (*Armeefeldpostmeister*).

également être soulignée en ce qui concerne l'Occupation, celle de restriction concernant de multiples domaines durant l'Occupation (le rationnement alimentaire, la pénurie de matières premières, etc.). Une restriction qui touche la France à tous les niveaux et notamment son service postal. Le Colonel Muller, l'*Armeefeldpostmeister* en France occupée, note ainsi dans l'ordonnance du 18 juillet 1940 : « Je me réserve à restreindre le service postal ». Il s'agit ici d'un des multiples exemples de l'impact de l'occupation allemande sur le service public postal. Le transport du courrier français ne constituant pas une priorité pour les troupes d'occupation, le service postal a très largement subi cette mise à contribution de la France à l'effort de guerre allemand.

Pour Michel Vallenet²⁵⁹, président de l'AAPN, l'aviation postale intérieure existe pour une période comprise entre 1935-1939 et 1945-2000. Il considère, à juste titre donc, qu'entre 1939 et 1945 il y a eu une coupure : il n'y a pas eu d'aviation postale pendant la guerre (septembre 1939 – juin 1940) puis sous le régime de Vichy. Il faut attendre le 26 octobre 1945, a-t-il déclaré – pour pouvoir à nouveau parler d'aviation postale intérieure. Entre 1940 et 1942 ce réseau utilisé pour l'acheminement postal ne correspondant pas aux besoins postaux confirme l'argument avancé par Michel Vallenet. Mais c'est également en raison du type de liaisons, diurnes et n'ayant pas un caractère exclusivement postal, ou encore parce qu'il ne desservait qu'une partie très restreinte du territoire national que l'on peut affirmer l'inexistence d'une aviation postale intérieure. L'exploitation de l'aviation postale intérieure a bel et bien cessé de fonctionner avec la Seconde Guerre mondiale. Il faut voir ce réseau comme une solution provisoire, aussi bien aux problèmes d'acheminement du courrier que dans le quadrillage du territoire métropolitain amorcé avant guerre. Dans des conditions d'exploitation extrêmement difficiles il fallait à tout prix acheminer le courrier des usagers et ayant recours à des moyens de substitutions, mais également essayer de préserver les progrès réalisés en matière de transport aérien intérieur en permettant d'entraîner et de conserver du personnel naviguant, des appareils et surtout de voler. C'était quelque part se préparer à l'après guerre ou du moins l'attendre de façon active.

Si en pratique l'utilisation de l'avion pour le transport strictement postal en métropole s'étirole au cours de ces années d'occupation, la doctrine postale n'a quant à elle pas changée : le recours à l'avion exclusivement postal reste une priorité de l'Exploitation Postale, qui considère toujours l'avion comme un moyen normal d'acheminement en France métropolitaine (la surtaxe aérienne restant inappliquée pour le courrier de première catégorie). Le progrès et la modernité qu'incarnait le transport aéropostal intérieur n'a pas résisté à la guerre. Pourtant pendant l'Occupation une nouvelle étape semble être franchie : le transport postal devient un transport subventionné par l'Etat puisque la loi fixant le statut de l'aviation marchande l'inclus dans les « entreprises autorisées ». C'est une étape importante puisque cette loi ne sera modifiée ni par le GPRF²⁶⁰ ni par la Quatrième République²⁶¹. En revanche, la situation du transport postal s'aggrave considérablement en novembre 1942 puisque, peu avant l'entrée des Allemands en zone sud, toutes les lignes postales aériennes ont été suspendues. D'un point de vue théorique les années 1940-1945, et surtout la période postérieure à novembre 1942, sont une période charnière pour le réseau postal aérien intérieur et l'ensemble de l'acheminement postal intérieur : la Poste a mis à profit la durée des hostilités pour mener une étude détaillée du transport postal aérien. C'est cette « intense réflexion »²⁶² qui constitue tout l'intérêt de cette période.

²⁵⁹ Michel Vallenet est le président de l'Amicale des Anciens de la Postale de Nuit qui regroupe les anciens membres d'Air Bleu ou leurs descendants et les « anciens » de la Postale de Nuit, c'est-à-dire des personnes ayant travaillé pour le département postal d'Air France entre 1945 et 2000 (PN et PNN). Il a lui-même été chef-pilote pendant dix à la Postale de Nuit entre mars 1977 et mars 1987.

²⁶⁰ Gouvernement Provisoire de la République Française. C'est le nom pris à Alger par le CFLN (Comité Français de Libération Nationale) et qui remplaça à Paris en août 1944 l'Etat français du maréchal Pétain. Il resta en fonction sous la présidence du général de Gaulle (jusqu'en janvier 1946), de Félix Gouin (janvier-juin 1946), de Georges Bidault (juin-novembre 1946) et de Léon Blum (décembre 1946-janvier 1947). Sur le plan intérieur il procéda à l'épuration, notamment de l'administration de Vichy, réalisa d'importantes nationalisations et entama la Reconstruction. Après l'adoption, par référendum, de la Constitution de 1946, il fut dissous et laissa place à la Quatrième République.

²⁶¹ Régime politique de la France du 13 octobre 1946 au 4 octobre 1958.

²⁶² R. Vanier, *Tout pour la Ligne*, Porteret-Sur-Garonne, Rééd. Nouvelles Editions Loubatières, 2006, p. 234.

La continuité entre le réseau exploité avant guerre, ayant abouti aux premières liaisons aéropostales nocturnes, et celui qui naît – ou qui renaît – en 1945 est indéniable. Pourtant, celle-ci n'est pas matérielle puisqu'il n'y a pas eu une poursuite de l'exploitation de l'aviation postale intérieure pendant ces années de guerre. Pour autant cette notion de constance se retrouve à de multiples reprises dans les archives consultées et dans les ouvrages compulsés²⁶³. La Poste a ainsi parlé et célébré tout au long de l'exploitation du réseau de la Postale de nuit les différents anniversaires de cette reprise des lignes postales, élément que l'on retrouve dans une note d'Air France datant du 19 juin 1956 qui fait mention au « X^e anniversaire de la reprise des lignes postales aériennes métropolitaines de nuit²⁶⁴ ».

D'un point de vue technique les liaisons postales aériennes intérieures ont repris au point où la déclaration de guerre les avait laissées. En revanche, d'un point de vue conceptuel, fonctionnel et juridique la période de guerre a apportées de nombreuses corrections et transformations, qui apparaissent comme le résultat direct de cette intense réflexion. La continuité a surtout été assurée par les hommes. A la Poste, comme au sein de l'ensemble de l'administration française, si entre 1939 et 1945 ministres ou secrétaires d'Etat se sont succédé, les Directeurs et leurs collaborateurs immédiats sont restés : ce sont eux qui ont assuré la continuité de l'administration²⁶⁵ et plus précisément la continuité du concept de réseau postal aérien en maintenant l'idée de la nécessité de « doter la France d'un service postal digne d'un grand pays. »²⁶⁶. Ils ont, avec le concours de l'Aviation Civile aéronautiques, poursuivi l'idée de développer l'aviation postale intérieure après la guerre.

La préparation de l'après-guerre : la naissance du réseau de la Postale de nuit

Il apparaît très clairement dans les archives que cette préparation de l'après guerre se fait indépendamment de l'issue du conflit. L'administration apparaît comme neutre, ni Gaulliste ni Vichyste, le but étant avant tout de restaurer un service public passablement détruit par le conflit : on ne parle pas de libération mais de la période suivant la guerre. V. Pignochet déclare, à propos de l'intercommunication du futur réseau postal intérieur et des liaisons inter et extra européennes : « ... la situation actuelle commande la grande discrétion [...] mais cela ne veut pas dire que nous n'ayons pas la dessus des vues précises, issues de l'état des choses d'avant-guerre mais reposant aussi sur les ambitions raisonnables que tout Etat peut avoir [...] »²⁶⁷.

On perçoit ici la nécessité – l'obligation – pour le Directeur de garder une certaine réserve, à la fois dans ses propos mais aussi dans les projets de réorganisation d'après-guerre. La Poste, qui assure une mission de service public, se doit de garantir une certaine continuité dans sa mission qui est d'assurer les liaisons épistolaires entre tous les individus du territoire : sa rupture, comme l'écrivait le romancier Jacques Spitz en 1935, ne peut être le fait que d'évènements exceptionnels. Si la débâcle de juin 1940 peut apparaître comme un évènement exceptionnel justifiant la rupture du service postal, l'Occupation – dont l'une des particularités est ce constat d'un retour à une vie – presque – ordinaire en dépit des nombreuses restrictions, de la présence des troupes d'occupation, etc. – implique sa continuité du service public postal et du fonctionnement de l'administration. Olivier Feiertag²⁶⁸, à travers la biographie du financier Wilfrid Baumgartner, rend compte de cette continuité de l'appareil d'Etat. L'exemple de ce haut fonctionnaire montre, au delà de l'importance

²⁶³ Pour ne citer que deux exemples, R. Joder et J. Macaigne parlent de la « Renaissance » en 1945 du transport postal aérien intérieur. Cf. « L'aviation postale. Air Bleu », *Icare. Revue de l'aviation française*, tome 1, SNPL, 1988, n°124, pp. 14-19. ; J. Macaigne, *Le courrier de l'aventure*, Paris, éd. Fayard, 1962, chapitre 7 « La renaissance postale » pp. 100-120.

²⁶⁴ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/20 ; X^e anniversaire de la reprise des lignes postales aériennes métropolitaines de nuit, note de la compagnie nationale Air France, 19 juin 1956.

²⁶⁵ « Les agents des PTT dans la Résistance », Colloque organisé par le Comité d'histoire des PTT et l'Institut d'histoire du temps présent (IHTP-CNRS), 21-23 novembre 1984.

²⁶⁶ M. Moignet, *L'aviation et la poste métropolitaine*. Conférence prononcée le 15 mars 1944 au Secrétariat général des PTT, Publications de l'indicateur universel des PTT, 1944, p. 15.

²⁶⁷ V. Pignochet, *Les transports postaux... op. cit.*, Chapitre 4, pp. 27-29.

²⁶⁸ O. Feiertag, *Wilfrid Baumgartner – Un grand commis des finances à la croisée des pouvoirs (1902-1978)*, op. cit.

de ce nouveau groupe que sont les Grands Fonctionnaires, la permanence de ce corps. L'exemple de cet homme est significatif : il demeure ainsi en poste des années 1930 aux débuts de la V^{ème} République et même sous le régime de Vichy.

Pourquoi cet exemple ? Notre objectif était de montrer que postier ou financier, comme l'était W. Baumgartner, les hommes de l'Etat restent avant tout au service de l'Etat et de son administration quel que soit le gouvernement : les travaux de François Guillet sur l'ENSPTT²⁶⁹ témoignent d'ailleurs de ce phénomène. En ce qui concerne la Poste il s'agissait avant tout et quelle que soit l'issue de la guerre, encore si incertaine en 1942, de penser à l'avenir et d'assurer dans les meilleures conditions possibles le service postal : il n'est anodin que l'un des discours de V. Pignochet sur la réorganisation des transports postaux s'adressait aux élèves de l'ENSPTT, futurs hauts fonctionnaires, la « relève » de l'administration postale. L'objectif de l'administration était de se préparer à la reprise d'une exploitation normale du service postal aussitôt la guerre terminée. Ce n'est qu'à partir de 1944 que la notion de reconstruction du pays – libéré – se dessine dans les projets²⁷⁰. Si d'un point de vue international les Alliés préparent l'après-guerre²⁷¹, d'un point de vue national la France se prépare, elle aussi, à la fin du conflit : que ce soit le CFLN, le GPRF ou les administrations qui ont continué de fonctionner pendant le conflit et l'Occupation tous préparent la fin du conflit armé. Si la Poste se prépare à l'après-guerre pendant ces années d'Occupation²⁷², elle n'est pas la seule entité à la faire : on retrouve ainsi ce phénomène dans d'autres ministères tel que les Transports et de l'Equipement, les Finances, etc. mais aussi aux niveaux de l'industrie (notamment l'industrie aéronautique), de l'Armée ou encore des grandes compagnies publiques comme la SNCF ou Air France. Les principales entités du pays, quelles soient économiques, politiques, administratives ou encore militaires se sont ainsi préparées, de façon plus ou moins active et précoce, à l'après guerre.

Les différents centres d'archives fréquentés (Archives Nationales, Archives Air France, Musée de La Poste de Paris et Bibliothèque Historique des Postes et Télécommunications) ont permis de retrouver plusieurs documents qui sont les témoignages directs de cette intention de préparer, d'un point de vue aéropostal, l'après guerre. Ces documents constituent les pièces maîtresses de ce programme et le support de la présente démonstration :

- *Le projet de réorganisation des transports postaux au cours de la période qui suivra la guerre*²⁷³, présenté par le Directeur de la Poste Victor Pignochet le 30 mars 1942 au cours d'une réunion regroupant l'ensemble des Directeurs régionaux.
- Le compte rendu d'une conférence de Victor Pignochet intitulée *Les transports postaux. Leur évolution depuis le début du XX^e siècle. Leur avenir*²⁷⁴, présentée le 22 décembre 1942 devant les élèves de l'ENSPTT.
- *Le schéma du projet d'organisation du service postal métropolitain*²⁷⁵ présenté par M. Moignet, successeur de V. Pignochet, le 5 mai 1943 lors d'une réunion de l'Office des Transports et des PTT.
- *Le projet d'organisation du service postal métropolitain dans l'après-guerre*²⁷⁶, 22 octobre 1943.
- Une conférence de M. Moignet faite à l'Ecole Polytechnique sur *l'aviation postale*²⁷⁷ et présentée le 15 décembre 1943.

²⁶⁹ F. Guillet, *Ecole Nationale Supérieure des PTT. Histoire de la naissance et de la formation d'un corps de l'Etat (1888-1988)*, Paris, éd. Hervas, 1988.

²⁷⁰ AN, CAC, Fontainebleau : 760091/4 ; Organisation d'un réseau aéropostal métropolitain, 1942 et 1944-1945.

²⁷¹ D'une façon peut être simplifiée on peut dire que les conférences de Yalta (4-11 février 1945), San Francisco (25 avril – 26 juin 1945) et Potsdam (17 juillet – 2 août 1945), sont considérées comme les trois conférences où s'est dessiné, d'un point de vue international, l'après-guerre.

²⁷² F. Rouquet, « Une administration française face à la Deuxième Guerre mondiale : les PTT », thèse d'histoire sous la direction de M. Lacroix-Riz, Toulouse II, 1988, 3 tomes, 790 p.

²⁷³ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/4 ; V. Pignochet, *Projet de réorganisation des transports postaux...*, op. cit.

²⁷⁴ V. Pignochet, *Les Transports postaux - leur évolution depuis le début du XX^e siècle, leurs perspectives d'avenir : conférence faite devant les élèves de l'ENSPTT*, Paris, éd. Charbonnel, 1943, 50 p.

²⁷⁵ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 473.

²⁷⁶ *Ibid.*

²⁷⁷ M. Moignet, *L'Aviation postale - Conférence prononcée au Centre d'études supérieures de transports le 15 décembre 1943*, 1944, 26 p.

- Une conférence prononcée le 15 mars 1944 au Secrétariat Général des PTT par M. Moignet sur *L'aviation et la poste métropolitaine*²⁷⁸.

A ces études viennent s'ajouter une dizaine de notes internes du Secrétariat Général des PTT qui témoignent de l'intense activité interne provoquée par cette réflexion.

La première étape : « l'ère » Pignochet

En mars 1942, Victor Pignochet déclare qu'il faut demander à l'avion ce que le chemin de fer ne peut donner au service postal²⁷⁹. Il propose la création de lignes aériennes de nuit pour assurer les liaisons aériennes à grandes distances. Une note datant de 1945 indique que ces lignes aériennes devaient « permettre de distribuer dans une localité quelconque de France métropolitaine, à la première distribution du matin, le courrier de première catégorie ramassé la veille en fin d'après midi dans n'importe quelle localité. »²⁸⁰. L'objectif ici visé étant de pouvoir envoyer une lettre et de pouvoir la recevoir le lendemain : concept qui régit toujours en ce début de XXI^e siècle l'acheminement intérieur. En 1942 l'objectif était de créer un réseau centré autour de Paris (Paris devant être la plaque tournante permettant la réexpédition de toutes provenances, sur toutes les destinations même si en plus la création de lignes transversales était prévue). Le concept, si l'on peut emprunter ce terme à la période Air Bleu d'avant la guerre, était de rassembler à Paris entre 23h et minuit le courrier venant des grands centres de province, pour l'en faire partir entre minuit et 1h en direction de ces mêmes centres qui devaient être atteints à quatre heures au plus tard²⁸¹. Ce projet prévoyait même l'utilisation de la voie ferrée et de la route, éventuellement d'avions légers²⁸², pour relier ces centres d'éclatements aux centres secondaires. Un autre point capital est déjà abordé : celui des appareils. Si de rares opposants à ce projet contestaient encore l'utilité d'un tel système, le recours à l'avion pour le transport de la poste était acquis pour une majorité. En revanche, c'est sur l'utilisation d'avions spécialisés ou d'avions commerciaux que se déplaçait le débat : certain considérant que le transport postal aérien dans l'hexagone pouvait se faire au moyen d'avions commerciaux. La poste aérienne apparaissant, sans aucun doute, comme la solution la moins coûteuse mais également comme la moins efficace²⁸³. Les responsables de la Poste – dans la majorité était enclin à ce projet comme le soulignait son directeur²⁸⁴ – fixaient clairement les conditions d'exploitation : les avions devant être exclusivement postaux ; ils seront fournis, conduits et entretenus par une entreprise mais c'est l'administration qui déterminera la charge utile (1 500 kg environ), la vitesse de croisière (300 km/h), les itinéraires les horaires et les escales. Le choix pour une aviation postale intérieure est clairement affiché : « la Poste tendra le plus possible à obtenir l'avion exclusivement postal car elle peut en régler les horaires à sa seule satisfaction²⁸⁵ ». Un commentaire apposé sur cette note reproduisant le discours de M. Moignet indique que le mode de rétribution de l'entrepreneur n'était alors pas exactement déterminé et que l'administration hésitait entre différentes solutions²⁸⁶.

Ce programme s'étant établi à partir des expériences accumulées avant la guerre, force est de constater que ces différents critères n'ont été retenus qu'en fonction de leur utilité, leur efficacité et leur rentabilité : selon le terme alors en usage, les besoins postaux. C'est à partir de

²⁷⁸ M. Moignet, *L'aviation et la poste métropolitaine – conférence prononcée le 15 mars 1944 au Secrétariat général des PTT*, éd. Indicateur universel des PTT, 1944, 15 p.

²⁷⁹ Il aborde alors les défauts de l'organisation ferroviaire que nous avons déjà évoquée et sur laquelle nous reviendrons plus amplement dans la suite de ce travail de ce mémoire.

²⁸⁰ AN, CAC, Fontainebleau : 19790818/1.

²⁸¹ AN, CAC, Fontainebleau : 760091/4 ; Organisation d'un réseau aéropostal métropolitain, 1942-45.

²⁸² L'administration estime en effet que, dans certains cas et certaines régions, la répartition du courrier ne pourra être assurée ni par la route ni par la voie ferrée dans des conditions satisfaisantes de rapidité et de prix. Il a alors été envisagé d'utiliser l'avion, un appareil léger, voire même d'un autogire. La solution de la distribution et du ramassage en vol, qui était alors pratiquée depuis quelques temps aux Etats-Unis par la Compagnie *All American Aviation*, avait même été évoquée.

²⁸³ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 473 ; M. Moignet, *L'Aviation postale...*, op. cit. C'est au cours de cette conférence du 15 décembre 1943 que M. Moignet aborde la question de l'avion exclusivement postal ou de ce recours à des liaisons mixtes. Il est incontestable, souligne-t-il, que la Poste « tendra le plus possible à obtenir l'avion exclusivement postal car elle peut en régler les horaires à sa seule satisfaction ».

²⁸⁴ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 473 ; M. Moignet, *L'Aviation postale...*, op. cit.

²⁸⁵ *Ibid.*

²⁸⁶ *Ibid.*

l'expérimentation du réseau postal aérien métropolitain exploité par Air Bleu que s'est formé le réseau de l'après-guerre.

On s'aperçoit, dès cette date, que les grandes lignes du réseau sont fixées. Les difficultés techniques apparaissent d'emblée comme le premier objectif à résoudre, V. Pignochet déclarait à ce propos : « L'administration n'ignore pas les difficultés que présentera la création de ce réseau intérieur. Elle sait aussi que les itinéraires ne sont pas pourvus des balisages lumineux et électromagnétiques indispensables. Elle est également renseignée sur l'état actuel de certains aérodromes. Mais elle croit nécessaire de tracer d'abord un plan d'action afin d'être prête à la réaliser progressivement dès que les circonstances se montreront favorables²⁸⁷. »

Ces « circonstances favorables » auxquelles il fait allusion paraissent être, comme avant le conflit, les difficultés d'ordre politique et économique. Ces obstacles étant la première étape à franchir, la plus difficile, puisqu'ils conditionnent les réponses techniques pouvant être apportées. L'aspect technique est également au cœur de cette réflexion : dès la fin 1942 les responsables de la Poste se sont enquis des différents aspects techniques relatifs au fonctionnement du réseau postal aérien d'après guerre. Aussi, retrouve-t-on au Centre des Archives Contemporaines de Fontainebleau, dans les versements effectués par le ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, de nombreuses références aux considérations techniques (infrastructures, aérodromes, équipement de ces derniers, caractéristiques des avions, etc.). Les questions des caractéristiques des avions postaux²⁸⁸ et des infrastructures²⁸⁹ ont ainsi été largement étudiées par les PTT (par la Direction des Bâtiments et des Transports, section technique des transports), le Secrétariat d'État à l'Aviation (Direction de l'aéronautique civile, service des ports aériens) et le Secrétariat d'État à la Défense (Direction de l'infrastructure). Ces divers éléments montrent que dès cette période la Poste et les différents Secrétariats d'État ou ministères concernés par l'existence d'un réseau postal aérien étaient conscients, comme le soulignait le directeur des Postes²⁹⁰, des difficultés inhérentes aux aspects techniques de la reprise de l'exploitation d'un réseau aéropostal après la guerre. On constate, *a posteriori*, que ces hypothèses se sont révélées parfaitement justifiées : c'est l'aspect technique, très fortement assujéti aux aléas économiques et politiques, qui a été l'une des difficultés majeures du développement du massif du réseau aéropostal : ces difficultés ont empêché une reprise infiniment moins rapide que prévue des vols aéropostaux métropolitains.

Les idées générales exposées ci-dessus ont été développées principalement au cours de l'année 1942 et servent de point de départ à un programme provisoire établi à partir de cela. Le directeur de la Poste définit sept grandes règles relatives au tracé du réseau intérieur et aux horaires, qu'il nomme comme dans « les questions importantes qui s'attachent à la création d'un réseau aérien postal »²⁹¹ :

- Les lignes doivent suivre les courants postaux ;
- Il faut une bonne utilisation du matériel et du personnel ;
- Le trafic, aussi important qu'il soit, doit toujours pouvoir être satisfait ;
- Toutes les localités doivent bénéficier du service ;
- Les horaires doivent être suffisamment serrés mais également suffisamment lâches pour pouvoir être tenus journallement ;
- Nécessité de correspondance aussi facile avec les lignes intercontinentales ou impériales ;

²⁸⁷ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/4 ; V. Pignochet, *Projet de réorganisation des transports postaux au cours de la période qui suivra la guerre*, *op. cit.*

²⁸⁸ AN, CAC, Fontainebleau : 19790818/1 ; Etude préliminaire de l'ingénieur en chef des PTT Cleyet-Michaud sur les avions-postaux, 28 novembre 1942.

²⁸⁹ AN, CAC, Fontainebleau : 19760091/4 ; Réseau postal aérien de nuit de l'après guerre – projet concernant le fonctionnement des lignes, 4 novembre 1942 ; Archives nationales, CAC, Fontainebleau : 19790818/1 ; compte rendu d'une conversation entre M. Lemaire le Directeur de l'infrastructure au Secrétariat d'État à la Défense et M. Cleyet-Michaud.

²⁹⁰ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/4 ; V. Pignochet, *Projet de réorganisation des transports postaux...*, *op. cit.*

²⁹¹ V. Pignochet, *Les Transports postaux - leur évolution depuis le début du XX^e siècle, leurs perspectives d'avenir : conférence faite devant les élèves de l'ENSPPT*, Paris, éd. Charbonnel, 1943, pp. 25-40. ; Chapitre 4 : 4.1) les vols de nuit, 4.2) les caractéristiques de l'avion postal spécialisé, 4.3) le tracé du réseau intérieur et les horaires, 4.4) l'infrastructure. Les aéroports, 4.5) le transbordement des dépêches, 4.6) le mode d'exploitation du réseau intérieur.

- Nécessité d'une cadence rapide mais ne pouvant aboutir à un embouteillage pour l'arrivée et le départ entre 24h et 1h des avions postaux sur la plaque tournante du Bourget.

Ces différents points président à l'organisation postale aérienne de la métropole. D'autres éléments, ayant incontestablement contribué au succès du futur réseau, sont déjà abordés ; tout particulièrement l'intercommunication des lignes du réseau à propos de laquelle le Directeur précise : « ayant commis cette erreur, ou cet oubli, au moment de leur constitution, les compagnies de chemin de fer ont connu plus tard les pires ennuis », puis il poursuit soulignant l'importance de prévoir l'intercommunication « en même temps que le réseau se constitue ».

La « relève » : le Directeur M. Moignet

La réflexion se poursuit et l'ensemble de ces points, améliorés, sont exposés par M. Moignet lors de la conférence qu'il donne le 15 décembre 1943 à l'École Polytechnique²⁹² :

- Transport par avions postaux de toute la poste métropolitaine de 1^{ère} catégorie, sans surtaxe.
- Création d'un réseau aérien postal fonctionnant uniquement de nuit, le poids total de courrier à transporter par jour étant d'environ 48-50 tonnes pour l'ensemble des lignes.
- Distance entre les points du réseau et Paris, son centre, entre 300 et 700 kilomètres.
- Définition du type d'avion postal, charge utile comprise entre 2,5 et 3 tonnes ; vitesse de croisière d'environ 300km/h.
- L'exploitation ne pouvant reprendre qu'au fur et à mesure de la mise au point parfaite de l'infrastructure et de son équipement spécial pour les vols de nuits.
- Le financement de cette nouvelle organisation devant être assurée dans une large mesure par des économies substantielles sur les services des ambulants.
- L'exploitation de ce réseau devant être confiée à une Société dans laquelle les PTT disposent d'au moins 33% du capital. La rétribution devant être effectuée en fonction de la distance parcourue, étant entendue que la capacité de transport de l'avion est considérée comme entièrement utilisée.

Ce dernier point, le choix d'une compagnie chargée d'exploiter le réseau, constitue la principale complexité liée à ce projet : si au sens strict le réseau est conçu autour des années 1942-1943, les années qui suivent étant consacrées à l'harmonisation du service postal métropolitain autour du réseau aérien ainsi défini, rien n'est encore retenu en ce qui concerne l'organisme chargé de l'exploiter. La Didier Daurat, qui a eu un rôle très actif – à titre consultatif – dans la réalisation ce réseau, et les responsables des différents ministères concernés n'arrivent pas à s'entendre sur ce point : pour certains il doit être de nouveau confié à Air Bleu²⁹³ et pour d'autres il doit revenir à Air France.

Cette réflexion sur le transport postal aérien en métropole ne concerne pas uniquement la création d'un réseau postal aérien intérieur mais plus également la place de l'avion dans les transports postaux intérieurs (cf. *supra*).

Structure et fonctionnement du futur réseau

Le programme d'aviation postale métropolitaine qui est adopté à la fin de la guerre s'inspire donc des enseignements tirés des expériences antérieures et des conclusions faites par les directeurs des Postes qui ont activement dirigé ce projet. Le projet de réseau final (légèrement modifié par rapport à celui présenté en 1942-1943) prévoit le fonctionnement d'une dizaine de lignes autour de Paris, reliées entre elles par deux lignes transversales ne touchant pas Paris et assurant au total la

²⁹² Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 473 ; M. Moignet, *L'Aviation postale - Conférence prononcée au Centre d'études supérieures de transports le 15 décembre 1943*, 1944, 26 p.

²⁹³ AN, CARAN, Paris : F90 21644 ; Conseils d'administration de la Compagnie 1937-1944. Pour comprendre la complexité de la situation en ce qui concerne ce débat, il convient de préciser qu'Air Bleu même suscitait une vive controverse. Deux formules coexistaient : dans la première il s'agissait de réorganiser la Compagnie en augmentant son capital à la hauteur des ressources financières jugées nécessaires pour réaliser le programme prévu de liaisons postales aériennes ; dans la seconde la formule consistait à maintenir le capital d'Air Bleu à un faible montant et à lui assurer les ressources dont elle aurait besoin en recourant au crédit. C'est cette dernière solution qui présentait le plus d'avantage et d'intérêt pour la Poste et Air France. Néanmoins ni l'une ni l'autre ne seront retenues pour l'exploitation du réseau d'après guerre.

desserte d'une vingtaine escales²⁹⁴. L'étude plus approfondie du schéma de ce réseau a permis de constater qu'il constitue en quelque sorte l'addition de toutes les lignes postales aériennes exploitées avant guerre : on y retrouve ainsi, le schéma progressivement adopté, un réseau des lignes desservant à la fois les villes les plus éloignées de la capitale et celles pour lesquelles le trafic postal est le plus dense.

Les principales dispositions concernant le réseau d'après-guerre ont été prises au cours de l'année 1943. L'organisation projetée, déclare M. Moignet, va profondément modifier la situation présente parce que dans toutes les villes le courrier émanant de tous les points du territoire parviendra suffisamment tôt pour être compris dans la première distribution, cette dernière « va voir son importance sensiblement accrue [...] »²⁹⁵. Ce réseau est créé de façon à pouvoir entièrement réaliser, en théorie, l'objectif fixé en 1937. Cet objectif, que l'on trouve aussi dans le jargon postal sous le vocable *objectif J+1*, a pour but de permettre à toute lettre postée sur le territoire métropolitain avant la dernière levée du soir, d'être distribuée dans l'hexagone le lendemain à la première distribution. L'aviation postale intérieure se trouve ainsi au cœur de l'exploitation postale de nuit, le transport aérien du courrier constituant la pièce maîtresse du J+1. Il s'agit ici de l'application d'un principe ancestral qui est de réaliser les liaisons sans défaillance et surtout dans les moindres délais : la notion de rapidité, de délais réduits de transmission de l'information – devenant de plus en plus importantes dans la doctrine postale au XX^e siècle, une notion qui caractérise le transport postal actuel et même l'ensemble des déplacements de notre société contemporaine – trouve dans le réseau aéropostal intérieur pensé pendant la guerre une application concrète. Mais il fait également apparaître une nouvelle notion qui va être la clé de la réussite de ce réseau d'après guerre, l'intercommunication de toutes les escales entre elles au cours de la nuit²⁹⁶.

La période précédant la guerre est marquée par l'introduction de l'avion dans les moyens de transports postaux ordinaires : l'aviation postale intérieure passe ainsi d'un mode de transport de courrier de luxe à un réseau d'acheminement postal ordinaire. La guerre lui donne – en théorie – une nouvelle place : le réseau n'est plus uniquement un moyen permettant de pallier les difficultés liées au transport ferroviaire, mais devient cette « ossature de l'organisation des acheminements à grande distance²⁹⁷ ». Le réseau qui se développe au cours cinq décennies suivantes est né pendant la guerre.

En 1944 ce programme était achevé et aurait pu, d'un point de vue postal, être réalisé rapidement si les circonstances avaient été favorables. Mais le conflit a profondément affecté le dynamisme français. Aussi dès 1944, l'administration et Air Bleu – qui devait reprendre l'exploitation du réseau d'après guerre – ont conjointement envisagé les difficultés inhérentes à la réalisation d'un projet d'une telle envergure : on assiste à l'apparition du *Comité d'étude du réseau postal intérieur*. Regroupant des postiers et du personnel d'Air Bleu ses conclusions prévoyaient distinctement une exploitation postale « dans le cadre du programme d'ensemble établi par l'administration des Postes » et « dans le cadre d'un réseau de démarrage réduit aux lignes Paris – Lyon – Marseille ; Paris – Limoges – Toulouse – Perpignan ; Paris – Bordeaux – Pau et Paris – Lille. »²⁹⁸. Avant même l'ouverture d'un second front en Normandie, il apparaissait clairement à l'administration que ce projet serait confronté à de multiples difficultés. S'il était désormais admis qu'en théorie le projet était réalisable, sa mise en place était nettement moins aisée. La réorganisation de l'acheminement intérieur, comme le montre l'exemple du réseau aéropostal intérieur, n'était pas applicable dans des délais aussi rapides que les différents projets avaient pu le prévoir : seul devaient voir le jour et constituer ce « réseau de démarrage » qui fonctionne jusqu'au début des années 1950, et il faut attendre 1957 pour voir une ligne postale aérienne desservant Lille. Quand au réseau global, c'est-à-

²⁹⁴ Camille Allaz parle de neuf lignes dans ce projet de réseau : il faut savoir que sur la ligne Paris – Lyon – Marseille la quantité de courrier à transporter était telle que l'on prévoyait – déjà – l'existence d'un service double sur cette ligne, ce qui peut expliquer la différences entre nos chiffres et les siens. Cf. C. Allaz, *La grande aventure de la poste et du fret aériens du XVIII^e siècle à nos jours*, op. cit.

²⁹⁵ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 473.

²⁹⁶ Ce n'est qu'en 1966 que l'intercommunication est réalisée avec l'ouverture de la première ligne transversale. Cette nouvelle ligne marquait le début d'une nouvelle ère du réseau puisque c'était le début d'une politique de décentralisation du réseau de la Poste de Nuit dont les lignes, jusqu'alors avaient toutes pour point de départ la capitale, Paris.

²⁹⁷ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/20 ; L'aviation postale intérieure, fiche 2, septembre 1983.

²⁹⁸ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 136 ; Air Bleu, Comité d'études du réseau postal intérieur, avril 1944.

dire l'ensemble des lignes pensées au cours de cette période, il ne sera complètement réalisé qu'à la fin des années 1960.

Aussi le réseau constitué pendant la guerre s'appuie-t-il sur les expériences réalisées avant guerre et sur les conclusions des différentes études menées sous l'Occupation. En 1945 la reprise des liaisons aéropostales apparaît dans un contexte extrêmement favorable à un développement massif et rapide du réseau postal intérieur.

La création du département postal d'Air France : 1945 ou la renaissance du réseau aéropostal intérieur

En ce qui concerne le réseau de l'aviation postale, cet intervalle compris entre 1945 et 1955, apparaît comme l'aboutissement de plusieurs années consacrées à son développement. Elle constitue la base d'une organisation définitive résultant des différentes expérimentations et observations réalisées jusqu'alors. Par conséquent, elle caractérise la fin de cette période dite de « formation du réseau », on assiste alors à partir du milieu des années 1950 à la fois à l'essor du réseau et à l'homologation définitive – au XX^e siècle – de l'utilisation de l'avion pour le transport de courrier dans l'hexagone. Pourtant, en dépit de l'intense activité théorique des Postes pendant la guerre, la réalisation du programme de réseau postal aérien va prendre beaucoup de temps. Ce n'est même qu'à la fin des années 1960 que le réseau pensé pendant la guerre va enfin être intégralement réalisé. L'organisation de cette forme d'acheminement aérien, symbole de la modernité et de l'efficacité si importante pour les responsables de l'administration postale²⁹⁹, semble avoir évolué dans le temps en fonction des besoins et des moyens (techniques, financiers, politiques, etc.).

Etudier la formation du réseau postal aérien de la Postale entre 1945 et 1955, c'est observer deux phénomènes discordants : d'un côté, la volonté de participer activement à la reconstruction en mettant au service de la Nation un service postal moderne³⁰⁰, enclin au progrès technique et à l'innovation³⁰¹, et de l'autre faire face aux problèmes économiques qui touchent toute la France et qui paralysent l'action menée par les PTT. L'historiographie postale ayant souvent démontré que le pouvoir politique, plus que le fait technologique, influe sur le cours de l'histoire des Postes contemporaines³⁰².

Si l'avenir du réseau aérien exclusivement postal semble inébranlable au sortir de la guerre, l'aviation postale intérieure a pourtant failli disparaître dans les années suivant la Libération. L'objectif est ici d'en comprendre les raisons mais également de s'interroger, au travers l'exemple de ce réseau technique de transport, sur les différentes influences ayant conditionné le développement de l'administration postale après la guerre. Aujourd'hui, si le réseau postal aérien intérieur apparaît comme le pilier de l'acheminement postal « longue distance » du second XX^e siècle, c'est en raison de cette bataille livrée au lendemain de la guerre par les Postes et les milieux aéronautiques : l'importance de cette période est majeure : elle a conditionné le transport postal intérieur, et même plus largement l'organisation de l'acheminement intérieur, au cours des quatre décennies suivantes.

²⁹⁹ J.-P. Bertrand, P. Jalabert, *Les Postes années 50*, Paris, éd Visualia, 2006.

³⁰⁰ M. Moignet, *L'aviation et la poste métropolitaine*, conférence prononcée le 15 mars 1944 au Secrétariat Général des PTT : « [...] l'administration qui, dans les circonstances difficiles qui suivront la guerre, aura besoin plus que jamais, de l'aide de tout son personnel pour doter la France d'un service postal digne d'un grand pays ».

³⁰¹ V. Pignochet, *Les transports postaux. Leur évolution depuis le début du XX^e siècle. Leur avenir.*, Imprimerie Charbonnel, Paris, 1943, pp. 49-50. Conférence faite le 22 décembre 1942 devant les élèves de l'ENSPTT au cours de laquelle le Directeur des Postes a déclaré : « Soyez persuadés que l'avenir appartient à ceux qui n'hésitent pas à affronter les difficultés avec l'ardent désir de les vaincre, à ceux qui comprennent les nouveautés [...] c'est-à-dire de l'action créatrice, et c'est cela, en définitive, que l'on appelle le progrès. »

³⁰² « Les réseaux postaux en Europe du XVIII^e au XXI^e siècle. Construction et développement, fonctions et modèles », colloque organisé par Muriel Le Roux et Benoit Oger en partenariat avec le CHP, l'Institut d'Histoire Moderne et Contemporaine (IHMC-CNRS), le Musée de La Poste de Paris et la BHPT du 10 au 12 juin 2004. Cf. M. Le Roux (dir.), *Postes d'Europe, XVIII^e -XXI^e siècle. Jalons d'une histoire comparée*, Paris, CHP, 2007, 490 p.

Grâce à la continuité assurée par quelques fonctionnaires des Postes et de l'Aviation Civile, note Camille Allaz, le redémarrage sera remarquablement rapide, malgré les innombrables obstacles³⁰³. En effet, si la première ligne est inaugurée très rapidement après la fin de la guerre – la première liaison est réalisée entre Paris et Pau le 26 octobre 1945 –, l'aviation postale intérieure (associant les Postes et Air France) connaît de multiples difficultés entravant ce développement rapide du réseau prévu pendant la guerre. Si tout était « prêt sur le papier »³⁰⁴ et que la Poste voulait concrétiser l'étude du réseau postal menée pendant l'Occupation, la réalité a très largement perturbé ces projets.

Quel est le rôle de la Poste dans la reconstruction du pays ? Le rétablissement de lignes aéropostales a-t-il joué un rôle dans la remise en marche de l'économie et dans le rétablissement des communications ? Avant d'essayer de répondre à ces deux importantes questions, il convient de dresser un rapide bilan sur l'état du service public postal dans les années 1944-1945. A la Libération, la situation du service postal est particulièrement grave : interruption progressive jusqu'à devenir totale des relations ferroviaires sur le territoire national, arrêt de toutes les liaisons par mer et par air, des opérations militaires qui se poursuivaient sur le territoire, etc. autant d'éléments qui isolaient la France du reste du monde³⁰⁵. Ce qui se passait à l'intérieur du pays n'était guère mieux : il n'existe plus, même pour des localités relativement proches, de liaisons régulières³⁰⁶. L'ensemble du service postal, déjà altéré sous l'Occupation, se trouve complètement désorganisé. La situation matérielle des services postaux à la fin du mois d'août 1944 se résume aux chiffres suivants³⁰⁷ :

- Etablissements postaux importants détruits ou gravement endommagés : 25% (860) ;
- Centres de tri détruits ou endommagés : 57% ;
- Wagons-poste détruits ou prélevés par l'ennemi : 48% (360) ;
- Automobiles postales hors d'état de fonctionner ou volées par l'occupant : 76% ;
- Sacs postaux perdus, volés ou détruits au cours de la guerre : 40% (600 000).

En ce qui concerne les avions postaux, qui n'étaient pas encore à cette époque la propriété des Postes, ils ne sont plus en état de voler : utilisés pendant la Drôle de guerre, ils ont ensuite été remis après l'Armistice aux autorités allemandes. Certains de ces appareils ont par la suite été utilisés pour effectuer des liaisons postales aériennes au début de la guerre, d'autres pour réaliser des liaisons aériennes officielles entre Vichy et l'Italie ou à l'intérieur de la zone libre³⁰⁸. On perd leur trace après l'invasion de la zone sud.

Les liaisons aériennes intérieures

Bien que ce type de lignes ne fasse pas partie de notre étude, il convient néanmoins de rappeler l'existence de lignes aériennes mixtes³⁰⁹ (voyageurs-poste) jusqu'au 16 juin 1947³¹⁰. Ces lignes permettaient, dans les localités les plus importantes, comme Paris et les grandes villes de province, de distribuer l'après-midi des lettres remise le matin à la Poste. Sans elles les correspondances n'étaient remises à leur destinataire que le lendemain. Ces lignes ne dépendaient pas directement de la Poste mais du RLAF³¹¹. Par la circulaire du 2 novembre 1944 le courrier transporté sur ces lignes

³⁰³ C. Allaz, *La grande aventure de la poste et du fret aériens du XVIII^e siècle à nos jours*, op. cit., p. 442.

³⁰⁴ « La postale de nuit », *Bulletin d'information des PTT*, n°17, 1957.

³⁰⁵ A. Paul, *Histoire des PTT pendant la Deuxième Guerre mondiale*, Paris, ministère des PTT, 1967.

³⁰⁶ J.-J. Le Mouel, « La poste en France et son avenir », *L'Union Postale*, Berne, n°6, juin 1949, pp. 316-338.

³⁰⁷ *Ibid.*, p. 320.

³⁰⁸ R. Vanier, *Tout pour la Ligne*, Porteret-Sur-Garonne, Rééd. Nouvelles Editions Loubatières, 2006, pp. 230-231.

³⁰⁹ AN, CARAN, Paris : F90 21647 ; Réorganisation de la Poste aérienne à la Libération.

³¹⁰ Elles ont dû être supprimées en 1947 suite à des mesures d'économie.

³¹¹ Du côté de la France libre le général de Gaulle créait en septembre 1941 les lignes aériennes militaires (LAM).

Le Réseau des Lignes Aériennes Françaises (RLAF), créé en février 1945, est l'évolution civile des LAM. A la fin juin 1945 l'ensemble des actifs d'Air France, d'Air Afrique et d'Air France transatlantique est transféré à l'Etat. Le 31 décembre 1945 le RLAF est dissous et la compagnie reprend, le lendemain, le nom d'Air France. Cf. L. Robineau (dir.), *Les Français du ciel – Dictionnaire historique*, Paris, Le Cherche Midi, 2005, pp. 646-647. En ce qui concerne le transport aérien pendant la guerre nous renvoyons aux articles « les Lignes Aériennes Militaires (LAM) de la France Libre » et « Regroupement des lignes aériennes » in « La Poste aérienne française », *Revue de l'aviation française, Icare*, tome II, SNPL, 2001, n°177, pp. 59-65.

était contingenté³¹² : la Poste disposait « d'allotements » précis sur chaque ligne qu'elle répartissait, en fonction du trafic, entre les différentes escales. Pourquoi utiliser des avions commerciaux alors que les études menées pendant la guerre avaient démontré les limites, d'un point de vue purement postal, de ce système ? Les différents éléments retrouvés dans les archives³¹³ laissent penser qu'il s'agissait d'une situation provisoire, d'urgence même dans certains cas, permettant de pallier les difficultés en matière de relations postales intérieures en attendant une reprise plus normale de l'acheminement postal intérieur. D'ailleurs on constate qu'après la guerre les efforts des Postes ont surtout portés sur la création d'un réseau postal aérien de nuit et non pas sur ce types de liaisons mixtes. Pourtant, le programme fixé par l'administration n'a pas pu être immédiatement, et intégralement, réalisé en raison de multiples obstacles. A quelles difficultés la Poste et les aéropostiers se sont-ils heurtés au cours de ces années d'après guerre dans l'exécution du programme dûment établi pendant l'Occupation ? Ces écueils sont multiples et liés entre eux. Ils apparaissent comme le lourd héritage des hostilités et de l'occupation de la France par les troupes allemandes³¹⁴. Il s'agit avant tout du manque d'avion répondant aux besoins de la Poste et de l'insuffisance d'équipement du réseau aérien. Des problèmes principalement d'ordre aéronautique, mais également d'ordre financier³¹⁵.

Les problèmes aéronautiques

Les appareils devant être utilisés sur le réseau intérieur devaient disposer d'une charge utile de 1 200 à 1 800 kg et atteignant une vitesse de croisière de l'ordre de 350 à 400 km/h. Comme l'écrivait J. Van de Snepscheut, « la différence entre la théorie et la pratique, c'est qu'en théorie, il n'y a pas de différence entre la théorie et la pratique, mais qu'en pratique, il y en a une. »³¹⁶. En effet, si d'un point de vue théorique le problème de l'avion postal a été résolu, dans la pratique se pose le problème du manque d'appareils. En 1945, la France ne dispose pas de ce genre d'appareil. J. Macaigne mentionne à propose de reprise des vols aéropostaux : « [...] nous en sommes réduits à exploiter une majorité de trimoteurs Junker type 52, de conception déjà ancienne et fabriqués pendant la guerre dans les usines françaises sous surveillance allemande. Loin d'être moderne, cette machine présente cependant des qualités. [...] en attendant que nos ingénieurs et l'industrie française aient pu à nouveau démontrer leur vitalité en lançant sur le marché des appareils à la mesure de l'après-guerre, l'attribution de DC-3 reste un des objectifs précis de Daurat³¹⁷ ».

Il transparaît de cette citation l'archaïsme des appareils utilisés. Mais également la reprise de l'activité de l'industrie aéronautique française et la nécessité de disposer d'appareils modernes et plus adaptés à ce service postal de nuit. Les premières années de l'existence de la Postale se caractérisent par la difficulté matérielle de l'exploitation. Les responsables du département postal d'Air France, la compagnie chargée d'exploiter le réseau postal intérieur, est obligée de s'accommoder du peu d'avions dont elle dispose, des appareils solides mais hors d'âge. Ce qui la fragilise son existence en affectant quelque peu ses résultats. Ce n'est qu'en 1948 que le DC-3 remplace progressivement le Ju-52³¹⁸. Pour reprendre les mots du Président de l'Amicale, M. Vallenet « il allait deux fois plus vite et transportait deux fois plus de courrier que le Ju-52, ce qui fut pour l'époque une révolution pour les transports postaux aériens ». En outre, si la quantité et la qualité des appareils faisaient défaut, l'infrastructure était quant à elle inexistante. Seuls quelques aérodromes militaires, encore dotés de pistes et équipés pour les vols nocturnes, n'avaient pas été détruits par le bombardement massif qui s'était opéré dans les dernières années de la guerre de la

³¹² AN, CARAN, Paris : F90 21647 ; Note du 30 mars 1945 du ministère aux Directeurs régionaux et départementaux, Directeur régional de l'acheminement postal de la Région Parisienne et des services ambulants, Directeurs des Bureaux ambulants.

³¹³ AN, CARAN, Paris : F90 21647 ; Réorganisation de la Poste aérienne à la Libération.

³¹⁴ Qu'ils soient issus de l'administration des Postes comme J.-J. Le Mouel, de l'Aviation Civile comme Didier Daurat ou simples aéropostiers témoins des événements de J. Macaigne ou encore R. Vanier ; tous évoquent ces difficultés comme indiscutablement liées à la Seconde Guerre mondiale.

³¹⁵ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/ 20 ; « Utilisation de l'avion pour les transports strictement postaux » : étude publiée en 1951 par le Bureau international de l'UPU.

³¹⁶ J. Van de Snepscheut, *What computing is all about*, 1993.

³¹⁷ J. Macaigne, *Le courrier de l'aventure, op. cit.*, pp. 101-102.

³¹⁸ Pour l'anecdote, le Junker 52 était surnommé « tante Julia » dans le jargon aéronautique.

France ou durant le repli des troupes allemandes ; mais ils ne correspondaient pas aux besoins du réseau postal qui « exige des aéroports voisins des grandes agglomérations et des installations suffisantes pour permettre des vols réguliers avec le maximum de sécurité³¹⁹ ».

Les problèmes financiers

Si le projet de mise en place du réseau postal aérien devait considérablement améliorer la qualité du service postal intérieur, ce progrès avait un coût. L'administration des Postes, dans une étude publiée par l'UPU en 1951 revient sur cet aspect financier : « cette augmentation des frais de transport devait se manifester plus particulièrement durant la période transitoire relativement longue pendant laquelle doivent coexister les deux systèmes d'acheminement – par fer et pas air – afin de ne pas risquer d'apporter des perturbations dans la transmission du courrier. »³²⁰. Un coût qu'il est difficile de prendre en charge en raison du contexte économique de l'après guerre. Si le bilan économique et humain de la guerre est lourd, en métropole les dégâts matériels sont également très importants³²¹ :

Immeubles :

Détruits _____ 460 000
dont 324 000 immeubles d'habitation

Endommagés _____ 1 900 000

Chemins de fer :

Voies détruites _____ 22 000 km

Gares principales _____ 115 sur 300

Gares de triage _____ 24 sur 40

Réseau routier :

Ponts détruits _____ 7 500

Voies navigables :

Inutilisables _____ 8 250 km sur 9 624

Ports maritimes :

Quais détruits _____ 85 km sur 143

De plus, 370 000 hectares de terrain sont à déminer.

Les dégâts sont également importants au niveau de l'administration des Postes. Pendant la guerre, il s'agissait pour l'occupant d'utiliser un maximum les ressources de l'administration des PTT – sous toutes ses formes possibles – au profit de son effort de guerre³²². Pour donner un ordre d'idée des dommages provoqués, François Rouquet avance les chiffres suivants : « A la fin de la guerre, les destructions représentent pour la Poste 70% de ses bâtiments d'exploitation, 25% de son parc automobile, 42% de son parc de wagons-poste. Enfin, il faut ajouter les dommages divers, les pertes qui résultent des entraves apportées au trafic par exemple [...] On arrive à un total de 8 milliards 300 millions de francs tout compris, comme coût d'occupation générale des PTT. A titre indicatif, le budget de 1938 se monte à 54 milliards 800 de francs³²³. »

La guerre, mais surtout l'Occupation a considérablement appauvri la France : malgré le maintien d'un gouvernement à Vichy, l'Allemagne soumet la France à une politique d'exploitation comme elle le fait dans d'autres pays occupés. Le tableau suivant montre un aspect de cette

³¹⁹ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/ 20 ; « Utilisation de l'avion pour les transports strictement postaux » : étude publiée en 1951 par le Bureau international de l'UPU.

³²⁰ *Ibid.*

³²¹ C. Legrand, J. Legrand (dir.), *Chronique de la Seconde Guerre mondiale*, Brespols, Editions Chronique-Dargaud s.a., 2^{ème} édition, 2002, « bilan économique et humain », p. 689.

³²² F. Rouquet, *Une administration française face à la Deuxième Guerre mondiale : les PTT*, thèse d'histoire sous la direction de M. Lacroix-Riz, Toulouse II, 1988, 3 tomes, 790 p. ; F. Rouquet, « Le poids de l'occupation allemande aux PTT », texte de la communication au colloque « Les agents des PTT dans la Résistance » du 21 au 23 novembre 1984, in *L'œil et l'oreille de la Résistance*, Comité d'histoire des PTT et Institut d'histoire du temps présent (IHTP-CNRS), éd. Erès, 1986, pp 27-32.

³²³ *Ibid.*

politique d'exploitation en présentant un récapitulatif des versements effectués par l'Etat français au Reich :

Année	Frais d'occupation payés par la France ³²⁴	Total des versements de l'Etat français ³²⁵	En pourcentage du revenu national de 1938 ³²⁶
1940	80 000	81 600	10,9
1941	121 500	144 300	19,3
1942	109 000	156 700	20,9
1943	194 000	273 600	36,6
1944	126 900	206 300	27,6

Sources : C. Legrand, J. Legrand (dir.), *Chronique de la Seconde Guerre mondiale, « bilan économique et humain »*.

Ce bref rappel historique semblait nécessaire pour comprendre dans quel contexte l'administration essaye de mettre en place le réseau postal aérien lendemain de la guerre. Contexte que décrivent J.-P. Bertrand et P. Jalabert : « A la sortie du conflit, devant l'ampleur des dégâts et la déroute des institutions, les gouvernements s'attachent à la reconstruction du pays. Pour relancer l'économie des choix s'imposent. Les premiers plans arbitrent toujours en faveur des industries « lourdes » : routes, chemins de fer, électricité, charbon... Mais les Postes et surtout le téléphone sont loin des préoccupations gouvernementales³²⁷. »

En effet, si la Poste est un service public important en France il n'apparaît pas vital de lui rendre, dans l'immédiat de l'après-guerre, l'efficacité qui le caractérisait avant le conflit. Le service postal ne peut encore souffrir des dysfonctionnements provoqués par la guerre sans qu'il n'y ait de lourdes conséquences sur l'économie nationale : s'il y contribue, il ne constitue pas une priorité immédiate dans le programme de relance de l'économie nationale et des différentes industries françaises. Par conséquent, bien que l'avion postal représente l'avenir et que son utilisation dans un réseau spécifique permette, dans un premier temps, le comblement du réseau ferré très endommagé à la fin de la guerre ; les moyens financiers ont d'abord été utilisés pour des choses essentielles, les plus urgentes de la reconstruction. L'étude sur l'utilisation de l'avion pour les transports strictement postaux, réalisée par l'administration postale française et publiée 1951 par le bureau international de l'UPU, met en avant un point essentiel pour expliquer la difficulté de mettre en place l'organisation projetée sous l'Occupation : « la période suivant immédiatement celle de la guerre était peu favorable pour la mise en œuvre d'une entreprise d'aussi vaste envergure³²⁸. »

Cela explique beaucoup de choses. Ce n'est pas le projet dessiné pendant la guerre qui est remis en cause mais uniquement les délais pour le mettre en place. Il ressort d'ailleurs des archives qu'en 1945-1946 les conclusions des études menées pendant la guerre ne sont en aucun cas remises en question³²⁹, à cette période seuls les délais d'application de l'ensemble des mesures prévues sont réévalués. Pour l'administration, un meilleur acheminement du courrier en métropole passe obligatoirement par le recours à l'avion dans le cadre d'un réseau de transport spécifique. Cette conception, relative à la notion de service public, a pourtant un coût important. Un aspect financier qui a fortement influé l'application de l'ensemble des mesures portant sur la réorganisation de l'acheminement postal intérieur mais surtout sur un recours aussi généralisé à l'avion pour le transport du courrier sur l'ensemble du territoire national. J.-P. Bertrand et P. Jalabert abordent succinctement dans leur ouvrage la notion de « dichotomie administrative »³³⁰ qui, selon eux, caractérise le ministère des PTT au cours des années 1950. Une dichotomie administrative qu'ils définissent par la « volonté au plus haut niveau de créer une administration moderne » tout en devant faire face à la « réalité économique du moment ».

³²⁴ En millions de francs courants.

³²⁵ En y incluant le déficit de l'accord de compensation.

³²⁶ En francs 1938.

³²⁷ J.-P. Bertrand, P. Jalabert, *Les Postes années 50*, Paris, éd Visualia, 2006, 100 p.

³²⁸ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/ 20 ; « Utilisation de l'avion pour les transports strictement postaux » : étude publiée en 1951 par le Bureau international de l'UPU.

³²⁹ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/ 20 ; « L'utilisation de l'avion dans les relations postales intérieures », étude de l'UPU, 1968. ; 457.3/ 5 « Lettre du Ministre des Postes au directeur des bureaux ambulants de la ligne des Pyrénées à Bordeaux », 8 mars 1946.

³³⁰ J.-P. Bertrand, P. Jalabert, *Les Postes années 50*, Paris, éd. Visualia, 2006, 100 p.

L'exemple du réseau aéropostal ne démontrait-il pas plutôt que ce phénomène se retrouve dès la fin de la guerre ? La volonté de « moderniser le service postal »³³¹ est au cœur de cette réflexion menée pendant la guerre, une modernisation qui vise à améliorer l'acheminement principalement en réduisant les délais de transmission des dépêches. C'est principalement dans ce but que l'organisation de l'acheminement intérieur est complètement revue pendant la guerre et qu'elle repose en matière de transport à longue distance sur l'avion postal. Pourtant, en raison des difficultés financières immédiates à la Libération, c'est dès 1945 que la mise en place de ce réseau aérien est retardée, à partir de 1946-1947 elle est même remise en question. Finalement son application n'est que partielle par rapport à l'ensemble du projet (suppression de certaines lignes, abandon de l'idée d'un réseau aérien secondaire, abandon de la conception d'un avion spécialement conçu pour le transport postal, etc.) et dans des délais très importants. Autant d'éléments qui tendent à prouver que la dichotomie administrative qui caractérise l'administration des Postes commence, au niveau du transport postal tout du moins, dès la Libération.

L'embryon de réseau postal

Dès 1944 l'administration postale et les « facteurs-aviateurs » ont pris conscience des difficultés que posait la reprise de l'exploitation d'un réseau aéropostal dans l'hexagone. Par conséquent, il avait été prévu d'en reprendre progressivement l'exploitation. En revanche, il n'était pas prévu que cela prenne autant de temps : cet embryon de réseau postal perdurant jusqu'en 1953.

Le réseau réduit

Si un réseau réduit a été lancé dès l'été 1945, il ne répond pas aux aspirations de l'administration qui est de « mettre sur pied une aviation postale de nuit entièrement autonome, dégagée des sujétions du transport des passagers³³² ». L'autonomie opérationnelle de la Poste est un aspect capital pour comprendre les motivations qui ont poussé, malgré les multiples difficultés, à créer le réseau intérieur. C'était déjà l'un des arguments avancé par G. Mandel afin que le service postal ne soit plus tributaire – dans les horaires, le choix de lignes, la quantité de courrier, etc. – des avions commerciaux ; argument par la suite repris par de nombreux directeurs de la Poste : V. Pignochet, M. Moignet, J.-J. Le Mouel, etc.

A la Poste, la volonté d'autonomie des différents modes de transports est une problématique récurrente sur la période étudiée. En parallèle du développement du réseau d'aviation postale intérieure qui a la caractéristique de ne dépendre que de la Poste, l'administration constitue également son propre parc automobile afin de ne plus être tributaire des transporteurs routiers pour l'acheminement des dépêches. Si l'exemple de l'avion illustre la volonté des Postes de disposer de moyens de transports rapides, qui souvent à l'apanage des modes de transport modernes, c'est aussi l'illustration de cette volonté d'indépendance en matière de transport postal³³³. Si l'avion se prête facilement au transport du courrier, les différentes études et expériences en matière de transport aéropostal réalisées depuis les années 1910 ont démontré que l'intérêt de l'avion dépendait, sur le territoire métropolitain, de l'autonomie dont disposait l'administration postale pour organiser des liaisons aériennes.

Malgré les difficultés, l'administration postale ne pouvait reporter continuellement les essais d'exploitation des lignes aéropostales nocturnes qui devaient précéder la mise en place définitive du réseau conçu pendant les hostilités : il en allait de l'« intérêt postal »³³⁴. En effet, malgré le travail et la volonté acharnés de la SNCF pour rétablir rapidement les communications ferroviaires sur tout le territoire, les relations entre Paris et les régions du Sud de la France étaient particulièrement

³³¹ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 473 ; Schéma du projet d'organisation du service postal métropolitain, exposé présenté par M. Moignet, 5 mai 1943, p. 7.

³³² C. Allaz, *La grande aventure de la poste et du fret aériens du XVIII^e siècle à nos jours*, op. cit.

³³³ V. Pignochet, *Les transports postaux. Leur évolution depuis le début du XX^e siècle. Leur avenir*, op. cit.

³³⁴ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/ 20 ; « Utilisation de l'avion pour les transports strictement postaux » : étude publiée en 1951 par le Bureau international de l'UPU.

difficiles et, comme le souligne l'étude de parue en 1951, « seul l'emploi de l'avion pouvait améliorer cette situation ». Le premier jalon du réseau postal aérien métropolitain constitue donc cette liaison Paris – Bordeaux – Toulouse – Pau inaugurée le 26 octobre 1945. La veille de cette inauguration le ministre des PTT, Eugène Thomas³³⁵, dans un discours prononcé sur les ondes radio et publié par la suite dans la presse, exposait les raisons de l'inauguration d'une seule ligne postale aérienne : si l'administration des Postes avait prévu qu'un réseau aéropostal couvrirait l'ensemble du territoire, expliquait-il, les difficiles circonstances du moment – manque d'avion, de moyen et de personnel³³⁶ – l'obligeait à reconsidérer ses projets en ne mettant qu'une seule ligne aéropostale en exploitation³³⁷.

Comme en 1939 le choix du trajet s'est opéré par rapport à l'état des équipements et sur l'intérêt que représentaient ces destinations en matière de trafic postal. Il semble que ce soit sur ces destinations que l'avion aidait le plus l'acheminement postal³³⁸, puisque la ligne retenue se substituait aux lignes Paris – Poitiers – Bordeaux – Pau et Paris – Limoges – Toulouse – Perpignan prévues dans le projet définitif. Encore une fois, le but recherché était d'accélérer les relations postales entre Paris et les régions du Sud-ouest situées au delà de la zone atteinte par les ambulants ferroviaires de nuit. Néanmoins les appareils disponibles, et surtout leur faible vitesse ne permettaient pas de réaliser l'intercommunication prévue par le projet de réseau. La deuxième ligne postale, Paris – Lyon – Marseille – Nice, a quant à elle été ouverte le 2 juillet 1946. Cet axe était le plus important en termes de trafic postal. Si le réseau ferré a permis dans un premier temps de reprendre une exploitation dans des conditions suffisantes, l'axe Paris – Marseille étant en meilleur état que Paris – Pau, il a très rapidement été saturé. Là encore, seul l'avion permettait de pallier les distances, d'accélérer le transport et de transporter d'importants volumes.

Qui supporte la charge de l'exploitation du réseau ?

Dès 1940, la question de la gestion et l'exploitation du réseau s'est trouvée au cœur de la réflexion qui s'est opérée pendant la guerre. Si l'administration n'entendait pas assurer elle-même l'exploitation des lignes postales aériennes, elle l'a pourtant envisagé à plusieurs reprises. Pendant la guerre deux solutions ont été envisagées : « rendre vie à la Société Air Bleu »³³⁹ pour lui confier à nouveau la tâche dont elle s'était – parfaitement – acquittée avant guerre ou bien incorporer le service postal aérien à la Compagnie Air France qui, pourtant pas encore nationalisée, avait presque le monopole du transport aérien français.

La teneur de ces différents débats se trouve dans les archives d'Air France³⁴⁰. Air Bleu semblait présenter de nombreux avantages pour la Poste : elle existait juridiquement et avait déjà eu l'expérience de cette entreprise. Mais elle dépendait alors d'Air France, or le fait de réactualiser son existence relançait les débats et la position d'Air France à son égard. Une note souligne « le désir de M. Moignet d'assurer à Air Bleu une Direction générale autonome ». Ce qui traduit l'intérêt que trouvaient les Postes à voir Air Bleu reprendre l'exploitation du réseau intérieur.

En raison de l'absence de certaines données, notamment les derniers comptes rendus des débats dont on ne connaît l'existence qu'en raison des allusions faites dans d'autres documents, la conclusion de ces débats est imprécise. Néanmoins, tout laisse à supposer que la Poste avait choisi de confier le futur réseau à Air bleu en tant que société autonome et filiale d'Air France. Cette initiative ayant été approuvée, sous bien des conditions, par Air France. Approbation que l'on

³³⁵ Successeur d'Augustin Laurent (10 septembre 1944 – 26 juin 1945) Eugène Thomas a été ministre des PTT à plusieurs reprises sous le GPRF et la IVe République. D'abord entre le 26 juin 1945 et le 26 janvier 1946, puis entre le 16 décembre 1946 et le 22 janvier 1947 puis à nouveau entre le 9 mai 1947 et le 7 février 1950. Puis en tant que secrétaire d'Etat aux PTT entre 1956 et 1958.

³³⁶ Le manque de personnel est l'un des éléments symptomatiques d'Air France, la compagnie chargée d'exploiter ce réseau, à la Libération. Cette pénurie s'explique par deux facteurs : d'un côté les lignes internationales se développaient considérablement et de l'autre le CPPN (le Centre de Perfectionnement du Personnel Navigant) n'arrivait pas à former suffisamment de personnel pour répondre aux besoins de la Compagnie nationale.

³³⁷ AN, CARAN, Paris : F90 21649 ; Direction du 2^{ème} bureau, aviation intérieure, ligne aérienne de nuit Paris-Bordeaux-Toulouse-Pau (1945-1951).

³³⁸ AN, CARAN, Paris : F90 21649.

³³⁹ SNPL, « L'aviation postale. Air Bleu », *Icare. Revue de l'aviation française*, tome 1, SNPL, 1988, n°124, p. 60.

³⁴⁰ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 136.

retrouve dans une note datant de 1943 qui stipule : « Il y a donc lieu de préciser à M. Moignet qu'Air France continuera à soutenir cordialement ses efforts, dans le cadre d'une société autonome comme Air Bleu, mais à la condition essentielle que cette Société soit suffisamment contrôlée par Air France pour qu'Air France n'ait pas à défendre contre elle les principes de l'unité d'action sur les grandes artères³⁴¹. »

Si la question semblait réglée, c'était sans compter sur l'étatisation de différentes entreprises à la Libération. La nationalisation d'Air France ayant l'abandon de la « solution Air Bleu » au profit d'Air France. J. Huillet et V.-M. Beufof expliquent que ce choix a été motivé par la nationalisation des transports aériens qui tendait au regroupement des entreprises assurant ces transports et à leur incorporation à la Compagnie Air France³⁴². Pour le ministère de l'Air ce qu'avait réussi à faire Air Bleu avant guerre pouvait être tout aussi bien réalisé – en terme d'exploitation comme de bons résultats – par un « secteur spécialisé eu sein d'une compagnie unique »³⁴³.

Le département postal d'Air France ou la naissance du Centre d'Exploitation Postal Métropolitain

Pour que le transport postal puisse être intégré dans cette compagnie, le secteur aéropostal devait être constitué dans des conditions particulières exigées par l'administration postale³⁴⁴ : « [Une] spécialisation complète des dirigeants, des exécutants et des appareils affectés au transports postaux métropolitains, la Poste étant la seule maîtresse des questions d'exploitation relatives à son domaine spécifique. [...] [L'] institution auprès de cet organisme d'un contrôle financier des PTT dont la mission, permanente ou simplement périodique, serait de garantir l'opportunité et la correcte imputation des dépenses mises en compte des transports postaux. »

En 1945, l'exploitation des lignes postales de nuit a été confiée, sous la forme d'une gestion autonome, au Département Postal d'Air France constitué en vue de répondre aux exigences des Postes. Ce département est alors dirigé par D. Daurat secondé de R. Vanier. Une note de l'IFTA³⁴⁵ fait ressortir le lien entre le réseau d'avant-guerre et celui qui s'est constitué à la Libération : « sa mise en œuvre succède à celle de la compagnie Air Bleu qui, fondée en 1935, assura à l'aide de monomoteurs *Simoun* des transports postaux métropolitains de jour à l'origine avec surtaxe, puis à partir de juillet 1937 sans surtaxe ». Le département postal d'Air France était une entité complètement indépendante de la Compagnie, il était au service exclusif des PTT. Ce département spécialisé d'Air France, chargé de l'exploitation des lignes postales, s'est constitué avant la signature d'une convention officielle entre les PTT et Air France (en 1947). C'est lors du premier anniversaire de la reprise des liaisons aéropostales nocturnes que le Département postal d'Air France a pris le nom de CEPM, le Centre d'Exploitation Postal Métropolitain. Mais il était déjà bien connu sous l'appellation « Postale de nuit ». Il fait partie intégrante du réseau de l'aviation postale intérieure et il constitue avec l'API, le service de l'administration dédié au réseau aérien intérieur, le cœur de la Postale de nuit. Cette exploitation de services postaux aériens couvre entièrement ses frais puisque le courrier n'est pas frappé d'une surtaxe. Enfin, le CEPM entretient ses avions, paye son personnel, son carburant (non détaxé), ses taxes d'atterrissages, etc. avec les redevances que lui verse l'administration des PTT. Il s'agit là d'une véritable association : la Compagnie Nationale fournit le support technique, et notamment son expérience en matière de transport aérien, les Postes fournissant quant à elle le support financier dont elles ajustent chaque année l'importance à leurs possibilités budgétaires. C'est bien à cause de ces « possibilités budgétaires » que le réseau a bien failli disparaître en 1947.

Le transport du courrier sur les lignes postales métropolitaines de nuit est régi par les dispositions de la Convention conclue le 21 août 1947 entre le ministère des PTT et la Compagnie Nationale Air France. Cette convention, qui entérine les premières dispositions prises dès la

³⁴¹ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 136 ; Situation d'Air Bleu et d'Air France Transatlantique, 26 novembre 1943.

³⁴² SNPL, « L'aviation postale. Air Bleu », *Icare. Revue de l'aviation française*, op. cit., p. 60.

³⁴³ AN, CAC, Fontainebleau : F90^{bis} 1393 ; Correspondance entre le ministre des PTT et le ministre de l'Air à propos de la nationalisation des entreprises françaises de transport aérien, 11 avril-4 mai 1945.

³⁴⁴ *Ibid.* Également citées in V. Beufof, J. Huillet, « Historique de l'aviation postale », *Relais*, 1984, n°5-6, pp. 38-39.

³⁴⁵ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/ 20 ; « Une exploitation trop peu connue : nos lignes postales de nuit », notes de l'IFTA, 19 octobre 1953.

Libération, stipule notamment en son article premier que le « Département Postal » sera doté d'une comptabilité autonome soumise au contrôle financier de l'administration des PTT. Elle précise également, dans l'article 5, que « le montant de la redevance annuelle à verser à la société nationale Air France pour l'ensemble des services rendus fera l'objet d'un arrêté pris à la diligence du ministre des PTT et contresigné par le ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme. ». Ce n'est qu'après étude par les PTT des divers postes de dépenses et « de longues discussions entre la Compagnie et les PTT »³⁴⁶ que le montant de la redevance annuelle est versé à Air France. Précisons, comme en témoigne une note relative au règlement des sommes dues à Air France, que les PTT détachaient du personnel de la Direction Générale pour effectuer un certain nombre de vérifications : « [...] pendant plusieurs mois un agent de la Direction Générale des Postes a vérifié à Toulouse la comptabilité des opérations de révision des appareils DC-3 affectés au CEPM et a recherché les possibilités et les moyens de comprimer les dépenses de révision de ces avions³⁴⁷ ».

Le tableau ci-dessous fait état des montants versés³⁴⁸ par les PTT à Air France au cours de la période étudiée :

Années	Sommes versées par les PTT pour le transport du courrier sur les lignes du Département Postal d'Air France (en francs)
1946	102 424 902
1947	162 311 260
1948	212 172 963
1949	248 015 280
1950	285 269 679
1951	322 433 329
1952	352 084 724
1953	540 081 899

Sources : Archives nationales, CAC, Fontainebleau : 760074/104.

Ces multiples vérifications expliquent le retard apporté à la liquidation des comptes du CEPM. Liquidation qui nécessite en moyenne seize à dix-huit mois après la fin de chaque exercice : à titre d'exemple, lorsque la compagnie envoie aux PTT, le 31 décembre 1953, la facture pour l'exploitation des lignes postales de l'année 1953, ce n'est qu'en mai 1955 que l'administration met en marche le processus de remboursement. Il convient de souligner que si les PTT « serrent de très près la réalité des dépenses exposées par Air France dans cette exploitation en régie »³⁴⁹, toutes les sommes sont intégralement remboursées à Air France, cette dernière n'est en aucune façon mise à contribution pour les dépenses occasionnées par le transport postal. Deux signatures seront apposées sur le document autorisant le remboursement : l'une étant celle du ministre du PTT et l'autre celle du ministre des Travaux Publics et des Transports. C'est au ministre des PTT de prendre l'arrêté fixant le montant de la redevance annuelle afférente au CEPM ; quant au ministre des Travaux Publics et des Transports, c'est parce qu'il est le ministre de tutelle de la Compagnie Nationale³⁵⁰ que l'arrêté est soumis à sa contresignature. Le Centre d'Exploitation Postal Métropolitain exploite aussi quelques lignes de fret, en France métropolitaine, notamment entre la métropole et les colonies d'Afriques du Nord. Mais cette exploitation de fret n'a été que de courte durée.

³⁴⁶ AN, CAC, Fontainebleau : 760074/104 ; Note relative au règlement des sommes dues à Air France pour le transport du courrier sur les lignes postales de nuit, 1957.

³⁴⁷ AN, CAC, Fontainebleau : 760074/104 ; Note relative au règlement des sommes dues à Air France pour le transport du courrier sur les lignes postales de nuit, 1957.

³⁴⁸ *Ibid.*

³⁴⁹ *Ibid.*

³⁵⁰ C'est au titre de la Convention signée le 20 septembre 1946 et de la loi du 16 juin 1948 portant institution d'Air France que le ministre des Travaux Publics et des Transports est le ministre de tutelle d'Air France. En ce qui concerne l'histoire de la Compagnie Cf. G. Jones, *Air France*, Midland Publishing, 2008, 160 p.

Si cette association, les lignes du CEPM étant exploitées en régie³⁵¹, ne fait supporter aucun déficit d'exploitation à Air France, elle ne lui autorise aucune marge bénéficiaire. Comme avec Air Bleu il s'agit ici pour Air France de participer à remplir la mission du service public postal. Le CEPM ne serait-il pas le reflet de la coopération de deux services publics majeurs en France ? En effet, si l'aviation postale métropolitaine d'avant guerre illustre la rencontre entre la sphère privée et le domaine public, du moins dans un premier temps, cette nouvelle aviation postale intérieure illustre la collaboration de deux services publics. L'exemple du réseau aéropostal montre que si la Poste se situe dans l'expérimentation, c'est-à-dire qu'elle adopte une méthode quasiment scientifique reposant sur l'expérience et l'observation contrôlée pour vérifier des hypothèses, l'obligation de rentabilité l'a d'abord obligé à recourir à l'initiative privée pour tester ce moyen de transport qu'est l'avion. Ainsi l'initiative privée représentée par le premier Air Bleu aurait servi de « cobaye » à l'introduction de l'avion dans les moyens de transports postaux. Une fois la preuve apportée de l'intérêt de ce mode de transport la Poste, par l'expérimentation, s'est attachée à le moderniser pour qu'il réponde au mieux à ses besoins. L'initiative privée dans l'histoire des moyens de transports postaux (à ne pas confondre avec l'histoire du transport postal qui consiste une des étapes de l'acheminement postal) est d'ailleurs un aspect intéressant puisqu'avant l'avion, le vélo a été introduit de cette façon : ce n'est qu'en 1920 que le vélo, ce mode de transport emblématique de la distribution du courrier, a été admis dans les moyens de transport utilisés par le service postal. Pourtant, il semble avoir été utilisé bien avant par les postiers pour la distribution du courrier. Il était alors un moyen de transport privé, acheté par le postier et utilisé à la fois pour accélérer la distribution des dépêches et pour faciliter les déplacements de son utilisateur.

Une fois la mise en place de cette structure, le CEPM, le réseau devait se développer. Aux difficultés économiques qui se sont progressivement améliorées, mais sans jamais disparaître totalement, sont venus se greffer les problèmes dus à l'exploitation du réseau qui n'ont pu être réglés – rapidement – en raison du manque de moyens : la question de l'exploitation et du développement du réseau devenant alors soumis à la politique générale du pays et à ses différents représentants (députés, Ministres, etc.). M. Vallenet confiait lors d'un entretien³⁵² que la Postale de nuit a bien failli disparaître avant même d'avoir pu être véritablement exploitée. Sa création officielle³⁵³ date de 1947, qui est une année charnière dans la formation du réseau d'après guerre. Si en 1946 une convention – provisoire (Cf. Annexe 17) – est signée entre les PTT et Air France en vue de l'« organisation des transports de courrier postal par avion sur le territoire métropolitain » (article 1), la Postale a failli disparaître avant même d'avoir pu être véritablement exploitée : les éléments politiques, mais surtout météorologiques ayant remis en question l'intérêt et les conditions d'exploitation. En effet, on constate dans cette étude qu'une fois les aspects techniques et politiques isolés, la météo est l'élément capital au bon fonctionnement de l'aviation postale intérieure. Si l'avion est alors le moyen le plus rapide pour le transport du courrier, encore faut-il qu'il puisse décoller, voler et atterrir sans contraintes météorologiques : ce qui lui ferait perdre toute son utilité et tous ses avantages par rapport au chemin de fer. Or la reprise des vols aéropostaux a été marquée par des conditions météorologiques désastreuses qui, en raison de l'absence d'équipements adéquats et de financement rapides pour y remédier, ont failli mettre rapidement fin à cette entreprise.

Les nouvelles difficultés : la météo et les QGO, l'équipement aéronautique

Si les responsables de la Postale poursuivent inlassablement l'examen de modernisation de leur matériel volant, cette modernisation doit également niveau des équipements des appareils et des infrastructures car en raison de l'absence de moyens de radioguidage et d'équipements perfectionnés, indispensable pour assurer un service demandant autant de régularité et de ponctualité, le réseau aérien perd de son utilité. Entre 1948 et 1952 le balisage lumineux des

³⁵¹ AN, CAC, Fontainebleau : 19760074/102. Une régie est une exploitation commerciale confiée par l'Etat à une institution qui le représente. On parle de *régie directe* lorsque l'administration est la seule responsable du fonctionnement des travaux à exécuter ou de l'exploitation à assumer ainsi que des risques encourus, et de *régie intéressée* lorsque le service est assuré par un organisme privé qui, acceptant certains risques, participe aux bénéfices ou reçoit des primes de gestion, sous la responsabilité de l'administration.

³⁵² Entretien du 27 février 2007.

³⁵³ Le terme de « création officielle » renvoie à la signature d'une convention définitive en 1947.

aérodromes utilisés pour les atterrissages de nuit est entrepris pour faciliter les atterrissages nocturnes : il en allait de la sécurité des équipages et du courrier mais surtout, du point de vue de l'intérêt de ce réseau et de la justification des sommes dépensées, du taux de régularité. Mais l'exploitation du réseau doit aussi faire face à la météo : il était récurrent que le mauvais temps empêche les avions postaux de décoller ou d'atterrir, situation qui aurait été limitée avec des équipements adéquats. Les coefficients de régularité traduisent parfaitement le problème auquel sont confrontés les équipages. Depuis 1946, avec la progressive modernisation de l'infrastructure aéronautique du pays, les coefficients régularité des services postaux aériens métropolitains n'ont cessé de s'améliorer.

Le tableau ci-dessous permet d'en juger.

	Ligne Paris - Pau	Ligne Paris- Nice
Décembre 1947	0,80	0,70
Février 1948	0,80	0,86
Décembre 1948	0,93	0,93
Janvier 1949	0,98	0,96

Sources : « *Utilisation de l'avion pour les transports strictement postaux* », étude réalisée par l'administration postale de France et publiée en 1951 par le Bureau international de l'Union Postale Universelle.

Sans les équipements adéquats le mauvais temps est un obstacle quasiment insurmontable pour les avions postaux. Malgré l'expérience des pilotes de la Postale le brouillard, les nuages, la neige, etc. rendent encore plus difficiles les conditions d'exploitation du réseau, des conditions d'exploitation déjà rendues difficiles par manque de moyens financiers empêchant de disposer d'appareils correspondant aux besoins postaux, mais surtout rendant complexe et interminable l'équipement des appareils et des terrains. Faisant allusion à l'année 1945 qui « se termine sur un fragile, mais exceptionnel bilan », J. Macaigne évoque son désir de voir triompher le transport aérien, mais surtout de voir « une aviation commerciale dont le rendement soit libéré des caprices du temps ». Au cours de ces quatre premières années les difficultés liées au temps sont dues aux appareils, au manque d'équipement des escales ce qui provoque souvent des QGO³⁵⁴ sur les aérodromes empêchant ainsi les appareils de la Postale d'atterrir ou de décoller. Le tout étant, bien évidemment, conditionné par les éléments financiers, aspects financiers liés quant à eux aux entités politiques du pays.

Seuls les ouvrages de R. Vanier et J. Macaigne abordent le problème météorologique à de multiples reprises. Très certainement parce qu'en tant qu'aéropostiers, il s'agit d'un problème auquel ils sont très fréquemment confrontés. Aussi, les éléments techniques se retrouvent principalement dans ces ouvrages, dans leurs mémoires. J. Macaigne écrit ainsi : « 1946 débute dans la froid [...] le terrain est mis en QGO. À Toulouse le ciel est encore dégagé mais selon la météo, la brume menace. Bordeaux se signale complètement bouché sans perspective d'amélioration ; et d'ailleurs le balisage est en panne. [...] Tours est encore clair, mais le balisage y est également en panne³⁵⁵. »

Mais il n'y a pas que les conditions de navigation qui posent problème : l'auteur écrit ainsi à propos des problèmes de communication entre le Bourget et les escales, « les liaisons par fil sont encore précaires, les lignes téléphoniques embouteillées, et les télétypes acheminant les messages de départ et d'arrivée, souvent en panne par dérangement ou absence de courant ». R. Vanier note quant à lui : « L'hiver 1947 n'eut rien à envier à celui de 1946 ; toutefois nous étions un peu mieux armés »³⁵⁶. Le pionnier poursuit : « ces pages [les pages de notes prises nuit après nuit et qu'il garde comme un livre de bord³⁵⁷] représente près de quinze années de lutte incessante contre un ennemi

³⁵⁴ Interdiction d'atterrir décidée par la tour de contrôle des aéroports en raison des conditions climatiques.

³⁵⁵ J. Macaigne, *Le courrier de l'aventure*, Paris, Ed. Fayard, 1962, pp. 122-123

³⁵⁶ R. Vanier, *Tout pour la Ligne*, Porteret-Sur-Garonne, Rééd. Nouvelles Editions Loubatières, 2006, p. 254

³⁵⁷ Ce « livre de bord » n'a pas été retrouvé.

difficile à vaincre : la brume³⁵⁸ ». L'imprévu, écrit-il, était partout. C'est en effet ce qui résume le mieux ces premières années de la Postale : si au niveau de la conception et de la doctrine le réseau a fait ses preuves, il reste encore un grand pas à franchir pour voir une exploitation méthodique. La faisabilité de telle ou telle innovation, écrivent Pascal Griset et Alain Beltran, n'est réelle que si les techniques auxiliaires peuvent répondre avec efficacité aux nouvelles exigences à satisfaire³⁵⁹. Or, tant que le bon fonctionnement du réseau dépend d'éléments qui ne sont pas encore existants ou disponibles, l'innovation n'est pas totale. D'un point de vue technique elle n'est l'est qu'à partir des années 1950, période qui marque l'essor du réseau.

L'arrivée de nouveaux appareils, les DC-3, à partir de 1948, modifie profondément les conditions d'exploitation du réseau. R. Vanier rappelle qu'à cette époque le QGO était encore un obstacle : « [le QGO] nous gênait encore, car, en dépit de l'achèvement des installations du Bourget, il ne nous était pas permis de tenter alors, à titre d'essai, des atterrissages qui eussent renseigné sur l'efficacité du système et permis une meilleure régularité. Il était plus facile et plus rapide d'interdire l'accès au terrain que de l'ouvrir. Et pourtant cette décision de mettre le QGO était illogique³⁶⁰ ! »

A la fin des années 1940 une évolution s'amorce et elle est des plus bénéfiques pour la Postale. Dès 1949, l'Aviation Civile impose à la navigation aérienne un minima par rapport au plafond et à la visibilité. En février 1950, R. Vanier (successeur de D. Daurat à la tête du CEPD depuis le 1^{er} janvier 1949) dépose un dossier à la DAC³⁶¹, l'autorité aéronautique civile de l'époque, demandant que les équipages postaux aient la possibilité de tenter toute approche quelles que soient les conditions météorologiques annoncées. Cette requête, qui a fait l'objet d'un combat acharné entre les responsables de la Postale (soutenus par les PTT) et l'Aviation civile depuis la reprise des vols aéropostaux, abouti à la fin février à l'une des mesures les plus importantes pour la navigation aéropostale d'après-guerre : la suppression des QGO applicable aux avions de toutes les compagnies, celles-ci devant elles-mêmes déterminer les minima suivant les pilotes et les appareils utilisés. C'est une véritable révolution dans l'univers du transport postal aérien intérieur puisque désormais seuls les commandants de bord seront amenés à prendre les décisions³⁶². C'est le début du mytique « droit d'aller voir » dont seuls les pilotes de la Postale ont bénéficié dans le monde aéronautique. Cela va considérablement renforcer la régularité et la ponctualité, et par conséquent justifier le coût de la mise en place et du fonctionnement du réseau.

Le deuxième temps des études

Pour les services aéronautiques ces lignes postales étaient avantageuses. En premier lieu elles constituent un intéressant « banc d'essai »³⁶³ pour les vols nocturnes permettant la mise au point des procédés de vol en pilotage sans visibilité (PSV) et l'aménagement des infrastructures au sol. Elles apparaissent également très profitables, comme le souligne C. Dumont, à la formation des équipages pour l'exploitation des grandes lignes internationales sur lesquelles la France, au moyen de la Compagnie Nationale, s'efforce de reprendre une place digne d'elle³⁶⁴. Tant sur le plan de l'acheminement du courrier que sur le plan aéronautique le réseau de l'aviation postale présente des intérêts, notamment parce qu'il était extrêmement propice à l'économie générale du pays. Pourtant, en dépit des résultats techniques et financiers obtenus par le réseau de l'aviation postale intérieure, son développement a été très long puisqu'il s'est écoulé sept ans avant qu'une troisième ligne ne soit ouverte.

Malgré l'exploitation d'un réseau réduit la Poste à toujours été confiante en l'avenir de ce réseau : pourtant il a manqué d'être éradiqué avant même d'être exploité de façon optimale. Ces

³⁵⁸ R. Vanier, *Tout pour la Ligne*, op. cit., p. 241.

³⁵⁹ A. Beltran, P. Griset, *Histoire des techniques aux XIX^e et XX^e siècles*, Paris, éd. A. Colin, 1990, p. 3.

³⁶⁰ R. Vanier, *Tout pour la Ligne*, op. cit. p. 261.

³⁶¹ Direction de l'Aviation Civile, l'actuelle DGAC.

³⁶² Pour la Postale, il fut admis qu'une visibilité de 50 mètres et un plafond de 30 mètres seraient la règle.

³⁶³ C. Allaz, *La grande aventure de la poste et du fret aériens du XVIII^e siècle à nos jours*, op. cit., p. 444.

³⁶⁴ C. Dumont, « L'aviation postale en France », Mémoire de l'Institut national des Télécommunications, Centre d'enseignement des affaires, 1984, p. 44.

années difficiles constituent un nouveau temps de réflexion sur la mise en place d'un réseau postal aérien, qui abouti à la signature de la convention de 1947 mais qui se poursuit jusqu'au début des années 1950. Ce programme prévoit l'organisation d'une aviation postale autonome, les lignes postales devant constituer un véritable réseau rayonnant autour de la capitale vers les différentes villes de province de la métropole. Le plan prévoit onze lignes rayonnant autour de Paris reliées entre elles par trois lignes transversales, le réseau ainsi pensé desservait alors vingt quatre escales.

L'organisation prévue est présentée dans une étude de l'administration postale publiée dans les collections d'études postales de l'UPU³⁶⁵. Il en ressort que d'autres lignes d'intercommunication et de liaisons directes seraient créées en fonction des courants de trafic et du développement du trafic postal intérieur. Dans cette organisation les avions convergeant vers Paris devaient partir le soir des terminus (entre 21h et 23h), après la collecte et la centralisation du courrier de la région, et gagner la plate-forme du réseau (l'aéroport du Bourget) dans la nuit (entre minuit et 2h) apportant outre le courrier destiné à la capitale et à la région parisienne, celui qui devait être réexpédié vers la province. Grâce aux lignes transversales, dont les horaires seront établis de manière à relever la correspondance des avions en provenance ou à destination de Paris, l'intercommunication générale des différents centres d'escale du réseau devait être assurée chaque nuit. Dans cette organisation, chaque escale aérienne commandait, du point de vue postal, la desserte d'une région et sera reliée aux villes les plus importantes de sa circonscription par des liaisons ferroviaires, routières et éventuellement aériennes³⁶⁶. Au niveau départemental des réseaux postaux routier reliaient le centralisateur départemental. Si l'administration n'envisage d'acheminer par la voie aérienne que les seules lettres et cartes ordinaires et recommandées (et objets assimilés), elle n'exclue pas encore d'ouvrir par la suite ce mode de transport à l'ensemble du fret postal.

L'essor du réseau

Dans les faits cet essor du réseau commence par une complète désillusion provoquée par la suppression des lignes du réseau évoquée à plusieurs reprises. Jean Macaigne note ainsi dans le chapitre qu'il consacre à l'année 1947 : « Une lettre des PTT vient jeter une ombre sur un démarrage aussi encourageant. Pour des raisons d'économies, il est décidé la suppression de la ligne Paris – Nice à partir du 15 juin. Puis un peu plus tard, au gré de la Direction postale, celle de Paris – Pau³⁶⁷. »

L'auteur poursuit en mentionnant que les responsables de l'exploitation du réseau protestent « avec une véhémence débridée, et apprennent que le ministre des PTT a dû céder à une forte pression des ambulants qui voient, dans le développement d'un courrier aérien aussi régulier, une menace grave pour leur situation³⁶⁸ ». Ce n'est donc pas l'intérêt du réseau qui est remis en question et qui est à l'origine de la suppression de ces deux uniques lignes, mais il faut plutôt y voir l'illustration la plus vive de cette rivalité entre le train postal et l'avion postal. Il s'agit, sur fond de difficultés économiques rendant difficile la mise en place du réseau aérien intérieur, d'un conflit d'intérêt dans lequel les ambulants ferroviaires – ces « seigneurs de la Poste », appelés ainsi en raison du crédit dont ils jouissent par la centralité de leur fonction dans l'acheminement intérieur – voient leur rôle et leur influence au sein de l'administration postale progressivement disparaître. Si les ambulants ferroviaires sont nés du progrès, ils sont mort par lui : l'avion, puis le TGV postal mais surtout les grands centre de traitement du tri ont depuis pris le relais. L'arrivée de l'avion postal et le projet de réorganisation de l'acheminement intérieur centré autour du réseau aéropostal intérieur, réduit le rayon d'action des ambulants aux 500 km autour de la capitale et les reléguant à

³⁶⁵ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/20 ; « Utilisation de l'avion pour les transports strictement postaux » : étude publiée en 1951 par le Bureau international de l'UPU.

³⁶⁶ Si l'utilisation d'avions légers a été évoquée – mais jamais réalisée – les autorités postales ont également pensée à utiliser l'hélicoptère : c'est le reflet du sacre de la voie aérienne. En 1952, une étude entreprise par l'administration postale des USA en collaboration avec celles de Grande-Bretagne et de Suède a été réalisée sur l'utilisation de l'hélicoptère dans les relations postales. L'hélicoptère a été utilisé à titre expérimental dans ces trois pays et a fait l'objet d'études très poussées notamment de la part des suédois. AN, CAC, Fontainebleau : 19760074/102 ; « L'hélicoptère au service de la Poste », collection d'études postales publiée sous les auspices de l'UPU, fascicule n°12, Berne, 1952, 40 p.

³⁶⁷ J. Macaigne, *Le courrier de l'aventure*, Paris, Ed. Fayard, 1962, p. 159.

³⁶⁸ J. Macaigne, *Le courrier de l'aventure*, op. cit., p. 160.

un rôle secondaire en devenant le prolongement des lignes postales aériennes. Cette réorganisation annonce un inéluctable déclin auquel se refusent les seigneurs de la Poste. Cet épisode apparaît bien comme une lutte intestine. Paradoxalement ce sont ces ambulants qui ont sauvé la Postale et qui ont permis son prodigieux essor au cours des années 1950 à 1970. Comment une telle situation a-t-elle pu se produire ?

La grève des ambulants

Le 10 juin 1947, une grève générale éclate au sein des chemins de fer. C'est alors le début d'un fulgurant rebondissement. Ce mouvement de grève paralyse complètement les transports postaux en empêchant tous les trains de circuler sur le réseau ferroviaire. Suite à la paralysie des services ferroviaires, et surtout le service des ambulants qui joue un rôle majeur dans l'acheminement postal, tout ce qui peut voler est utilisé comme moyen de transport postal pour compenser les effectifs en grève : « pour faire suivre le courrier en souffrance vers Lyon, Marseille et Bordeaux, des services aériens spéciaux sont sollicités. En moins de trente-six heures, ils achemineront plus de trente et une tonnes de lettres³⁶⁹ ». Si la grève de la SNCF, du 10 au 13 juin 1947, a permis à la Postale d'être utilisée à 100% de ses moyens elle a surtout prouvé sa nécessité et sa fiabilité. Le président du Conseil, Paul Ramadier, promet le maintien des lignes suite aux « éminents services rendus pendant la grève ». Le 14 juin un communiqué fait savoir que la décision de suppression de la ligne Paris – Nice est reportée. Si la question est abordée en Conseil des ministres, la décision finale ne peut être prise que lors du vote du budget des PTT prévu au mois de juillet. La presse, qui a déjà joué un rôle important dans l'histoire du réseau³⁷⁰ et qui avait déjà largement relayé le rôle de la Postale pendant la grève, a ouvertement pris parti et a poussé une offensive générale en faveur du maintien, et même de l'extension, des lignes postales³⁷¹. Depuis la déclaration du président du Conseil une véritable polémique a éclaté entre députés, Chambres de Commerce, syndicats, etc. Un « match » entre ceux qui veulent conserver le maintien des lignes et ceux qui veulent obtenir leur suppression. Le 12 juillet 1947, l'Assemblée Nationale vote des crédits pour l'aviation postale de nuit lui reconnaissant ainsi son utilité et lui permettant également de poursuivre sa mission. C'est le début de l'essor du réseau.

En 1953, une grève des transports postaux révèle, une nouvelle fois, l'intérêt de l'aviation postale exploitée par Air France. Dans une lettre adressée au Président d'Air France, Max Hymans, le ministre des PTT, Pierre Ferri, écrit : « Au cours de la grève qui vient d'affecter gravement les transports postaux, le Centre d'Exploitation Postal Métropolitain de la Compagnie Air France a assuré sans aucune interruption et avec la plus grande régularité les relations postales nationales essentielles. Les liaisons gouvernementales ont ainsi été maintenues, en outre un service de courrier privé urgent a pu être organisé pour le plus grand intérêt et la population et des familles. J'ai l'honneur de vous exprimer toute ma reconnaissance pour le concours si précieux que votre Compagnie m'a apporté en ces circonstances [...]»³⁷².

La Convention de 1947

Entre la reprise des vols aéropostaux et la signature de cette convention, les PTT et Air France ont signé une convention provisoire³⁷³ applicable pour l'année 1946. L'article 1 porte sur l'organisation des transports de courrier postal pas avion sur le territoire métropolitain. Elle désigne ces deux types de transports aéropostaux existants en métropole : l'un sur des « lignes mixtes » et l'autre, dans le cadre du « Département postal » présenté précédemment, sur des lignes désignées comme « lignes postales ». Cet article met bien en évidence le caractère particulier de ces lignes

³⁶⁹ J. Macaigne, *Le courrier de l'aventure, op. cit.*, p. 161.

³⁷⁰ C'était déjà la presse qui avait participé à la reprise des vols aéropostaux d'Air Bleu en 1937 en manifestant dès 1936 l'intérêt d'un tel service.

³⁷¹ J. Macaigne, *Le courrier de l'aventure, op. cit.*, p. 162.

³⁷² Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HB 637 ; Lettre du ministre des PTT au président d'Air France, 28 août 1953.

³⁷³ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; Convention entre le ministère des PTT et Air France pour le transport par avion du courrier sur le réseau des lignes aériennes métropolitaines, 26 décembre 1946.

postales, il s'agit « de lignes aériennes spéciales ». L'objectif de cette convention est avant tout d'organiser le transport des dépêches sur les lignes postales, les lignes mixtes constituant une éventualité, un mode de transport complémentaire. L'article 2 porte quant à lui sur la « création et la suppression de lignes, itinéraires et horaires ». Création qui ne relève que de l'administration postale, en fonction bien sûr « des besoins du service et des possibilités techniques ». La convention organise également la livraison et l'échange du courrier postal entre les deux partenaires, ainsi que la rétribution de la Compagnie. Une rétribution différente selon le type de lignes (article 4) : dans le cas des lignes mixtes il s'agit d'une rétribution « sur la base de 0,05 francs par kilomètre et kilogramme de courrier transporté »³⁷⁴, pour les lignes postales on ne parle pas de rétributions mais de « remboursement ». Pour mieux comprendre le fonctionnement on pourrait comparer cela à une location : « ces lignes étant exclusivement à la disposition des PTT leurs frais de fonctionnement seront entièrement remboursés à la Société Nationale Air France ». En quelque sorte la Poste loue des appareils et du personnel³⁷⁵ à Air France. Pour finir, les articles n°5, 6 et 7 abordent les questions juridiques de l'exploitation : responsabilité d'Air France, accidents, pénalités, etc. Il faut néanmoins souligner que cette convention a été appliquée de façon rétroactive, le but étant de permettre le règlement des sommes dues à la Société nationale en attendant la signature d'une convention définitive.

Ces conventions passées entre les PTT et la Compagnie nationale Air France, qu'elles soient provisoires ou définitives, consacrent les principes énoncés en théorie depuis la création d'Air Bleu et qui ont fait l'objet d'une étude approfondie pendant la guerre. C'est un véritable aboutissement qui s'opère sous trois aspects³⁷⁶. Tout d'abord par une spécialisation complète des dirigeants, des exécutants et des appareils affectés aux transports postaux métropolitains, la Poste étant seule maîtresse des questions d'exploitation. Il s'agit également de l'établissement, au sein de l'organisme créé (CEPM), d'une comptabilité indépendante et de bilans permettant un contrôle facile des dépenses et un calcul aisé du prix de revient. Enfin, elle institue un contrôle financier complet par la Poste.

La convention³⁷⁷ définitive est signée le 21 août 1947. Si en apparence elle peut paraître fragile, il faut souligner qu'elle a été complétée par neuf avenants³⁷⁸ (concernant principalement les tarifs fixés sur les lignes mixtes³⁷⁹) et qu'elle est restée valable pendant plus de deux décennies, puisqu'elle n'a été abrogée que le 2 janvier 1969 par la signature d'une nouvelle convention. L'élément le plus important de cette convention, dans le cadre de notre étude, est la constitution officielle d'un « département postal » qui entérine, au même titre que les autres articles, les dispositions prises dans la convention provisoire. En ce qui concerne la création de lignes, une note d'octobre 1949 aborde les « améliorations susceptibles d'être apportées dans l'immédiat au réseau actuel »³⁸⁰. Il en ressort que l'administration envisage dans la fin des années 1940 d'ouvrir de nouvelles lignes aériennes postales pour deux raisons : améliorer les relations entre les autres régions également éloignées de la capitale et réaliser une intercommunication plus rapide entre les différentes régions. Les lignes alors proposées sont :

- Lyon – Montpellier – Toulouse (et retour)
- Paris – Lille – Paris
- Paris – Clermont-Ferrand – Lyon (et retour)

³⁷⁴ Cette rétribution est calculée de la même façon qu'avant guerre mais qu'elle est plus faible. S'agirait-il d'une volonté de l'administration postale de privilégier le transport aérien exclusivement postal ?

³⁷⁵ AAPN, Michel Vallenet, entretien du 20 mars 2007 : La Compagnie Nationale Air France fournissait le personnel technique nécessaire à l'exploitation du réseau. Sa durée d'affectation à la « Postale » était, en règle générale, compris entre deux et trois ans mais il n'était pas exclu qu'un PN puisse y revenir. L'ensemble du personnel au sol était un personnel très stable qui a fait généralement une longue carrière à la Postale.

³⁷⁶ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/ 20 ; « Utilisation de l'avion pour les transports strictement postaux » : étude publiée en 1951 par le Bureau international de l'UPU.

³⁷⁷ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/ 5 ; Convention entre le ministère des PTT et Air France, 21 août 1947.

³⁷⁸ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/ 5 ; Série de neuf avenants à la Convention du 21 août 1947 entre le ministère des PTT et Air France.

³⁷⁹ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 117 ; Rapport sur l'activité d'Air France en 1948, juillet 1949. Ces lignes mixtes reliaient : Paris-Lyon-Marseille, Paris-Nice, Marseille-Ajaccio-Bastia, Nice-Ajaccio-Bastia.

³⁸⁰ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/ 5 ; Document relatif au réseau intérieur, aux relations européennes et au transport de courrier sans surtaxe, 15 octobre 1949.

Il est apostillé sur cette note que « ces nouvelles lignes seront mises en service dès que l'administration disposera des crédits budgétaires suffisant ». Comme les liaisons projetées pendant la guerre ces lignes, à l'exception de Paris – Lille, n'ont pas été ouvertes mais, comme le projet réalisé pendant la guerre, les escales prévues ont toutes été desservies par des lignes différentes entre quatre et huit ans plus tard. Le vote par la Chambre des crédits pour l'aviation postale intérieure et le développement du réseau, la signature de cette convention constituent le début de « l'essor du réseau de la Postale de nuit » qui passe par l'ouverture de nouvelles lignes. Un essor qui prend tout son sens au milieu des années 1950.

L'ouverture de nouvelles lignes, la fin de la formation du réseau

L'extension du réseau a été une préoccupation continuelle depuis la reprise des vols aéropostaux. Cette quête n'a d'ailleurs fait que se renforcer après l'octroi de crédits spéciaux et la signature de la Convention définitive signée par la suite.

Une note³⁸¹ faisant état d'une vérification des lignes postales, le 1^{er} mars 1949, faite par un inspecteur financier des PTT rend compte d'une discussion entre cet inspecteur et le Directeur du CEPM, Raymond Vanier. Dans cette conversation le directeur du département postal lui expose l'intérêt présenté par l'ouverture des nouvelles lignes demandées avec insistance par différentes Chambres de Commerce : le besoin d'une ligne transversale reliant Bordeaux, Toulouse, Montpellier et Lyon ressort nettement de cette conversation. L'intérêt des Chambres de commerce pour le réseau n'est pas nouveau : déjà en 1936 lorsque les services d'Air Bleu ont cessé les Chambres de commerces avaient fait remarquer l'intérêt qu'elles trouvaient à ce réseau de transport postal rapide. Pendant la guerre le directeur des Postes concluait son discours prononcé le 5 mai 1943 devant l'Office des Transports et des PTT de l'Ouest de la France : « [...] l'administration des Postes espère que son dessein recueillera votre adhésion et que cette fois encore les Chambres de commerce lui donneront leur appui pour l'aider à moderniser le service postal³⁸² ». Ce qui laisse à penser que le réseau aéropostal à un rôle important dans l'accélération des échanges dans l'économie nationale.

Quel est le prix de l'extension du réseau ? J. Macaigne écrit, à propos de cette liaison transversale, quelle est « sans incidence sensible sur le budget général de l'exploitation » et poursuit en précisant que le ministre des Travaux Publics Christian Pineau « serait d'autant plus acquis à cette idée que le prix de la lettre transportée par avion est à peine plus élevée que celle acheminée par fer ».

Ces deux points illustrent ce qui a véritablement permis au réseau de se développer : l'intérêt qu'il représente est désormais très largement acquis, non par sa fiabilité qui a déjà été prouvée, mais par son coût. Le réseau aérien étant désormais aussi compétitif que le transport par voie ferrée, il ne pouvait que se développer. A partir de 1949, la régularité est à peu près parfaite sur le réseau aérien de la Poste et durant le premier trimestre de 1949 sur les deux lignes postales neuf tonnes de lettres ont été transportées avec 100% de régularité. Le 29 mars 1949 le Directeur Général des Postes exprime à Raymond Vanier « la grande satisfaction de l'administration postale pour les résultats obtenus qui dépassent, dit-il, les plus optimistes prévisions³⁸³ ».

Le contexte national est aussi important : la France entre véritablement dans les Trente Glorieuses. Au tournant des années 1940 et 1950, la France n'est plus dans une phase d'urgence qui a caractérisé les années suivant la Libération même si la Reconstruction se poursuit. Le 30 novembre 1949 est une date importante de l'après-guerre puisqu'elle marque la suppression du Haut Commissariat au Ravitaillement et la fin du rationnement en France. Pour autant la Reconstruction n'est pas terminée mais les aspects les plus urgents ont été traités.

En 1951, soit moins de deux ans avant l'ouverture de la troisième ligne, une note du ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme adressée au Directeur Général de la Compagnie

³⁸¹ AN, CARAN, Paris : F90 22099 ; Rapports de l'inspection générale, 1948-1953.

³⁸² Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 473 ; Schéma du projet d'organisation du service postal métropolitain, exposé présenté par M. Moignet, 5 mai 1943, p. 7.

³⁸³ J. Macaigne, *Le courrier de l'aventure, op. cit.*, p. 172.

Air France souligne l'imminente ouverture de nouvelles lignes aériennes postales. On peut y lire : « Un premier stade de l'extension du réseau postal envisagé par le Département des PTT comprend les lignes ou escales suivantes, classées selon l'ordre de priorité :

- Paris, Clermont-Ferrand, Lyon, Montpellier, Toulouse (l'escale de Clermont-Ferrand pouvant être temporairement différée en attendant que l'aérodrome d'Aulnat soit doté des installations suffisantes) ;
- Escale de nuit à Poitiers sur la ligne Paris – Pau ;
- Dédoublage de la ligne Paris – Pau : Paris – Poitiers – Bordeaux – Pau et Paris – Limoges – Toulouse – Perpignan. »

L'auteur poursuit en s'enquérant des améliorations et des moyens nouveaux nécessaires d'apporter ou de mettre en œuvre pour permettre l'exploitation aérienne de ces nouvelles lignes aériennes de nuit. Force est de constater que cette extension est essentiellement permise par l'amélioration technique des infrastructures et de la navigation. Cette amélioration technique a été rendue possible par l'augmentation des moyens financiers disponibles pour l'exploitation du réseau. Une augmentation à laquelle l'auteur fait référence en notant « [...] faciliter l'établissement d'un programme d'amélioration que des considérations d'ordre budgétaires obligeront à étaler sur plusieurs exercices ». Il s'agit là de l'illustration des conditions à l'extension du réseau : les « considérations d'ordre budgétaire », qui sont l'élément déclencheur de l'extension du réseau aérien. R. Vanier note en 1951 : « depuis des mois il était question de la nouvelle ligne [...] sans qu'aucune décision n'intervienne ; des Finances : pas d'argent ; des Postes : pas de crédits ; d'Air France : pas d'avions, pas de pilotes, etc.³⁸⁴ ». Michel Vallenet confiait que le début des années 1950 restait une période difficile et d'indécision : le réseau postal aérien illustre parfaitement cette dichotomie administrative qui caractérise le service postal dans les années 1950. Mais une dichotomie qui commence, en ce qui concerne le réseau postal aérien, dès la Libération. En revanche, elle atteint son paroxysme dans les années 1950, surtout après 1955, lorsque les évolutions majeures concernent surtout le matériel. Enfin, c'est également le reflet de l'instabilité gouvernementale qui caractérise la IV^e République.

Si de nombreuses lignes viennent grossir le réseau, il faut attendre la fin des années 1960 pour qu'une nouvelle forme d'exploitation apparaisse : celle de la décentralisation avec l'apparition des lignes transversales. Un autre aspect aurait pu être étudié : celui du développement des interconnexions entre les lignes postales et les ambulants routiers³⁸⁵, prélude à l'histoire du transport multimodal à la Poste. Quoiqu'il en soit, un cap est franchi en 1950 : la remarquable régularité obtenue est saluée par le directeur général des Postes, elle dépasse alors celle acquise par le chemin de fer français. Pourtant le ministre des PTT reste dubitatif quant à l'intérêt des liaisons supplémentaires³⁸⁶. L'activité administrative se cristallise autour du développement des lignes dont celle de Montpellier reste le premier objectif. Enfin inaugurée le 3 mai 1953, cette ligne Paris – Lyon – Montpellier – Toulouse « marquait le début d'un réseau postal : il ne s'agissait pas seulement d'assurer des communications rapides entre Paris et les régions éloignées, mais d'assurer au cours de la nuit un objectif essentiel, l'intercommunication des escales³⁸⁷ ». Cette dernière ligne était avant tout destinée à desservir le centre-sud et les Pyrénées Orientales, en outre, à absorber le surplus du trafic postal particulièrement important entre Paris et Lyon que la capacité d'emport du DC-3 ne permettait pas à la première de ces lignes d'acheminer intégralement par air. Par la suite le réseau s'étoffe de nouvelles lignes : Paris – Lyon – Marseille – Paris inaugurée le 6 septembre 1954, Paris – Lille – Paris le 29 avril 1957.

³⁸⁴ R. Vanier, *Tout pour la Ligne*, op. cit., p. 269.

³⁸⁵ Les ambulants routiers sont des autocars spécialement aménagés pour le tri du courrier en cour de route.

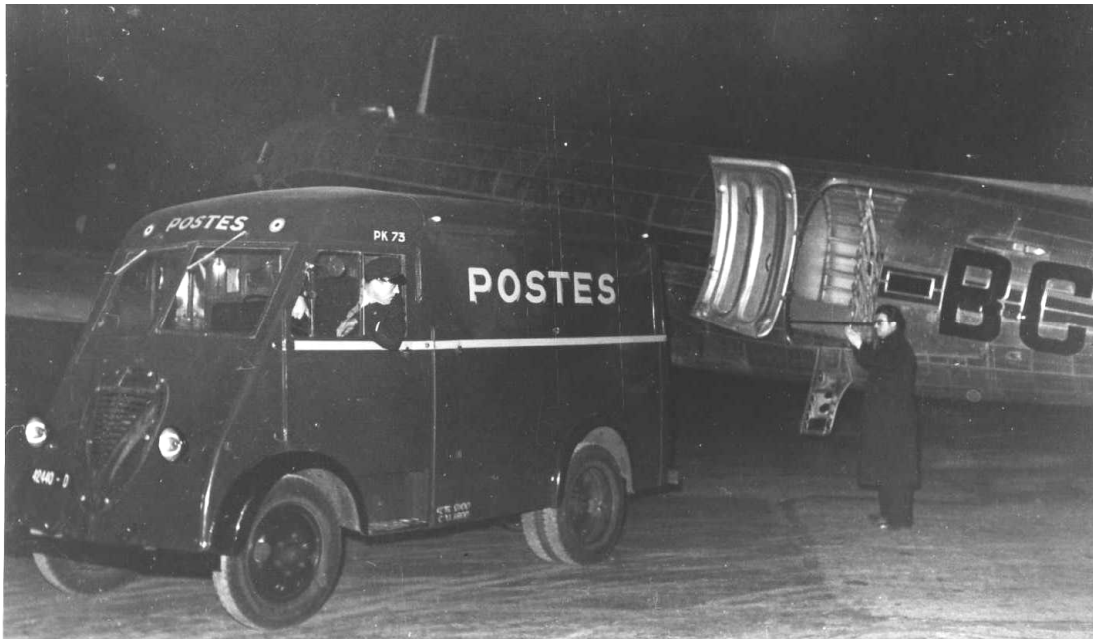
³⁸⁶ Les changements de gouvernement successifs ont bien souvent été, en partie, responsables de ces retards dans l'extension du réseau postal aérien, surtout pour la période postérieure à 1950.

³⁸⁷ C. Allaz, *La grande aventure de la poste et du fret aériens du XVIII^e siècle à nos jours*, op. cit., p. 444.

Comment fonctionnait cette organisation ?

Chaque soir, sauf dans la nuit du samedi au dimanche (en raison de l'absence de distribution le dimanche en France) les avions postaux partaient vers 23h de chaque extrémité des trois lignes. Quelques temps avant le départ de Paris les fourgonnettes postales quittaient le bureau centralisateur « Paris-Aviation » où étaient amenés les sacs postaux destinés aux lignes aériennes et contenant le courrier posté jusqu'à 21h. Les trois photos qui figurent ci-dessous illustrent tout à fait le fonctionnement aux escales. Les sacs de courrier étaient alors chargés à bord des avions par les postiers et les employés d'Air France.

Fourgonnette postale apportant les sacs postaux au DC3 de la Postale



Source : L'Adresse Musée de La Poste, Paris

A bord les sacs étaient répartis dans des alvéoles pourvues de sangles et organisés selon leur destination.

Intérieur d'un avion postal



Source : Musée Air France des Invalides (Paris)

Chargement des sacs postaux à bord de l'appareil



Source : L'Adresse Musée de La Poste, Paris

Les opérations à terre, aussi bien en tête de ligne qu'aux escales intermédiaires étaient chronométrées : de cinq à dix minutes selon l'importance du chargement. A ces escales s'opérait, à l'aide d'agents des PTT, le déchargement des sacs de courrier local que les fourgonnettes postales acheminaient aussitôt en ville et le chargement postal pour le courrier destiné aux autres escales (figure 4). La durée moyenne des temps de vols par ligne était d'environ quatre heures, dont trente minutes environ passées aux escales intermédiaires de chaque ligne³⁸⁸. Le chargement moyen d'un parcours, compte tenu du courrier débarqué et embarqué aux escales, varie suivant les lignes et le jour de la semaine de 2 500 à 3 500 kg ; ce qui, sur la base de 10 grammes par lettre³⁸⁹, représente 250 000 à 350 000 lettres et cartes postales transportées sans surtaxe. Mais quel courrier est transporté par les avions postaux du réseau aérien intérieur ?

Quel courrier transporté par les avions postaux ?

A quel type de courrier étaient destinées ces liaisons postales ? Y avait-il, comme pour les colis postaux, des critères d'admission pour ce courrier ? Que représente, par rapport à l'ensemble du courrier intérieur, ce courrier transporté par avion ? Sur la période étudiée cette part a-t-elle évoluée dans le temps ?

Sur l'ensemble de la période concernée, seul le courrier de première catégorie (lettres et cartes) a été transporté sur les lignes exclusivement postales du réseau intérieur. La question qui peut, à juste titre, se poser est de savoir pourquoi seule une partie du courrier a bénéficié de cette accélération permise par l'utilisation de l'avion. Au début de l'existence du réseau postal aérien cette mesure « restrictive » a été prise dans le but de ne pas surcharger les avions dont la charge utile ne permettait pas d'ouvrir le transport aérien exclusivement postal à l'ensemble du trafic postal. Entre 1935 et 1936, « seules les lettres ordinaires et les cartes postales étaient admises au transport aérien sur les lignes de la Société Air Bleu » ; seules les lettres missives ont donc été transportées par les avions d'Air Bleu. Néanmoins, figure dans les archives postales plusieurs études qui témoignent du désir de l'administration d'étendre les avantages de ce mode de transport aux autres catégories de correspondances. En 1939, on trouve dans le *Bulletin d'informations, de documentation et de statistique* la précision suivante : « actuellement le transport par avion est appliqué aux lettres missives, cartes postales ordinaires et illustrées, factures et objets assimilés (relevés de comptes et de factures, bordereaux et avis d'expédition et notes d'horaires) ordinaires ou recommandés ». Si, depuis 1937, le courrier transporté par les avions postaux sur les lignes intérieures n'est plus surtaxé, il apparaît néanmoins comme réservé aux correspondances les plus urgentes, c'est-à-dire aux lettres missives ordinaires, aux cartes postales affranchies à plein tarif et aux factures et objets assimilés qui constituent cette « 1ère catégorie ».

Cette restriction aux seuls objets de première catégorie est confirmée en 1942 lorsque le futur réseau postal aérien est pensé par les différents responsables de l'administration postales. V. Pignochet déclare alors qu'« il s'agit bien [...] d'un transport sans surtaxe, réservé aux objets de première catégorie ». En 1944, dans le journal *Aujourd'hui* un article précise que s'il est prévu que des lignes postales aériennes régulières relient la capitale aux grandes villes de la métropole « la voie ferrée continuera à être utilisée pour les imprimés et les colis, ainsi que pour tous les courriers de jours ». Par « courriers de jour » il faut comprendre le courrier qui a été affranchi au tarif économique. Avant 1960 les journaux n'ont pas été transportés sur les lignes postales du réseau intérieur. Le colis fait quant à lui figure d'exception. En effet, il constitue un élément à part dans le transport postal. L'objectif ici n'est pas de s'interroger sur l'histoire du colis postal mais d'apporter quelques précisions sur le transport du colis par avion. Y a-t-il eu un transport de colis pas avion sur les lignes postales nocturnes du réseau intérieur ?

³⁸⁸ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/ 20 ; « Une exploitation trop peu connue : nos lignes postales de nuit », notes de l'IFTA, 19 octobre 1953.

³⁸⁹ Il s'agit là d'une estimation moyenne réalisée par les PTT pendant la guerre.

Le colis postal est relativement récent, son origine remonte au Congrès de l'UPU tenu à Paris en 1878. La création de ce nouvel objet s'explique par la volonté « de faire bénéficier des avantages de l'exploitation postale, soumise à des règles uniformes dans toutes les parties du monde, le transport des menus objets et des marchandises de faible poids ». Si l'on a créé cette catégorie spéciale, dans le but de différencier le colis postal des lettres, c'était pour éviter d'entraver les formalités douanières « la célérité et l'exactitude qui président à l'échange international des correspondances ». Le colis postal est donc, depuis cette date, un objet « de poste » et non un article de « messagerie ». Ce bref rappel est indispensable pour comprendre à quoi correspond cet objet de correspondance que tout le monde utilise désormais mais qui, pour la majorité des usagers de La Poste, constitue quelque chose de flou. C'est dans le trafic intérieur que le colis postal a connu un essor très important. Dès 1881, les colis ont été acheminés dans le régime intérieur. A partir de cette date les Compagnies de chemin de fer puis la SNCF ont été les « concessionnaires du service des colis postaux en France » : une multitude de conventions ont été passées entre l'administration et les différentes compagnies pour essayer d'organiser le transport de ces objets. Objet de poste, le colis ressemble énormément à un objet de messagerie. Ce qui explique en partie le lien très fort avec le chemin de fer.

Si dès la fin de la Première Guerre mondiale différents pays Européens ont commencé à expédier des marchandises par avions (si cette période marque la naissance du transport postal aérien, c'est aussi le début du transport aérien commercial), les offices postaux ont – en plus des lettres – également très tôt envisagé d'utiliser ce nouveau moyen de transport pour l'acheminement des colis : le caractère particulier du colis souligné ci-dessus a rapidement intéressé les compagnies aériennes. Pour ces dernières, comme pour l'administration postale française, le colis était un moyen intéressant de développer le transport aérien : au regard de l'aviation commerciale la Poste apparaît comme la « grande pourvoyeuse en fret régulier qui doit nécessairement exister à la base de l'exploitation de toute ligne ». Pour l'administration il s'agissait de « soutenir et d'encourager l'essor de la jeune aviation commerciale française ». Si des colis ont été transportés par avion dès les années 1930 ces derniers ne représentent d'une quantité très marginale. Quelles en sont les raisons ? Pour synthétiser on peut dire qu'avant la guerre les compagnies aériennes – à la différence de la SNCF – ne disposaient pas d'une organisation permettant l'acheminement des colis dans des conditions suffisantes pour la Poste. Il semble que la seule expérience a été réalisée par Air Bleu – qui disposait de moyens spéciaux en matière d'acheminement et de réacheminement – et cette mesure n'avait qu'un caractère exceptionnel.

Juste avant la guerre, par la convention signée le 28 octobre 1938 entre la SNCF et les PTT, les premiers jalons du service des Colis Postaux-Avion (CPA) ont été établis. Il est intéressant de remarquer que, comme dans le cas du réseau postal aérien intérieur, de nombreuses études ont été menées pendant l'Occupation en vue de d'établir une convention pour l'organisation du service des CPA. Mais ce n'est qu'après la guerre qu'est véritablement née l'organisation pour le transport des colis par avion avec le service des CPA qui devient une entité à part entière. En France le colis a toujours été transporté par le train (bien qu'à de multiples reprises Air France, qui transportait les CPA, et la Poste ont voulu étendre au régime intérieur le transport des colis mais en se heurtant systématiquement à la SNCF), ce n'est qu'au début des années 1970 qu'a été créé, en France, un service aérien pour le transport des paquets avec la compagnie Air Inter.

Le 19 juin 1956, le secrétaire d'Etat aux PTT, Eugène Thomas³⁹⁰, déclarait : « Nous avons gagné la partie à tel point que cette formule de service aérien de nuit, qui n'a son équivalent dans aucun pays, suscite l'étonnement et l'admiration des étrangers. ». La décennie 1945-1955 est un tournant dans l'histoire du réseau de l'aviation postale intérieure : elle marque à la fois la renaissance de l'aviation postale intérieure après la guerre et le prodigieux essor du réseau qui aboutit à cette déclaration d'Eugène Thomas. Il serait pourtant réducteur de voir cette période sous cet unique aspect : l'exemple du réseau aéropostal intérieur témoigne des difficultés matérielles et économiques qu'a connues l'administration postale après la guerre. Une situation au sein d'une administration française qui reflète les difficultés de l'ensemble du pays. C'est d'ailleurs en raison

³⁹⁰ Secrétaire d'Etat aux PTT du gouvernement Guy Mollet du 1er février 1956 au 11 juin 1957.

de ces difficultés financières, que l'organisation retenue pendant la guerre n'a pas pu être appliquée aussitôt la Libération. Ce sont également ces problèmes budgétaires qui ont renforcé l'action menée par les ambulants ferroviaires qui visait à supprimer les lignes aéropostales intérieures. Plus que les luttes internes, c'est l'intérêt du réseau postal aérien pour l'ensemble du territoire national, démontré lors de la grève à la SNCF en 1947, qui lui permet de subsister. Ce n'est qu'à partir de ce moment que les difficultés financières les plus contraignantes s'estompent. Avec la conjoncture économique redevenue favorable au début des années 1950 on assiste alors, à partir de 1953, à l'ouverture de nombreuses lignes provoquant ainsi l'essor – tant en terme de lignes que de trafic – du réseau.

L'élément économique est indiscutablement lié au développement du réseau après la guerre, et plus largement à la modernisation des PTT³⁹¹. C'est en effet ce dernier qui freine l'ouverture de lignes puisque seul des financements suffisants permettraient de remettre en état les infrastructures aéronautiques du pays nécessaires à la reprise d'une exploitation aéro postale massive, de disposer d'appareils postaux et d'équipages, de faire face aux problèmes météorologiques, etc. Le facteur politico-économique conditionne donc le fait technologique sur lequel s'appuie cette modernisation technique souhaitée et préparée par l'administration pendant la guerre.

La mise en place d'une nouvelle organisation de l'acheminement postal, élément moteur dans le programme de modernisation de la Poste, s'appuie à la fois sur une modernisation technique de ses modes de transports et sur une modernisation des différentes étapes de l'acheminement intérieur (tri, distribution, collecte, etc.). Si ces différentes mesures ont été pensées pendant la guerre - l'après guerre n'était pas une période propice à leur mise en place – ainsi elles ont été, pour la plupart, appliquées mais de façon relativement étalée.

³⁹¹ Il s'agit ici de cette « dichotomie administrative » à laquelle font référence J.-P. Bertrand et P. Jalabert à propos de l'administration des Postes dans les années 1950. Cf. J.-P. Bertrand et P. Jalabert, *Les Postes années 50*, Paris, éd. Visualia, 2006.

Le développement du transport aérien en métropole : de l'utilisation de l'avion postal à l'avion commercial dans les transports intérieurs

Après avoir mis en évidence les différentes étapes de l'évolution de ce système technique qu'est le réseau postal aérien, il convient de se demander en quoi la Poste est un promoteur du transport aérien ?

L'avion et les transports postaux intérieurs

On désigne par le terme de *services postaux* l'ensemble des services consistant en la collecte, le tri, le transport et la distribution d'envois postaux de la levée auprès d'un expéditeur jusqu'à la remise à un destinataire³⁹². La *collecte*, le *tri*, le *transport* et la *distribution* constituent des étapes indissociables dans l'acheminement du courrier : chacune de ces étapes constituant un maillon indispensable de cette chaîne. Les services postaux constituent l'activité courrier de la Poste.

La phase *transport* de l'acheminement postal ne doit pas être confondue avec celles qui consistent en la collecte et la distribution qui comprennent également, au sens littéral du terme, une forme de transport de courrier puisqu'elles amènent quelque chose d'un point à un autre. A la Poste, si l'on désigne par acheminement l'ensemble des opérations du traitement du courrier, le transport n'en constitue qu'une étape spécifique qui consiste à véhiculer du courrier entre le centre de tri et une plate-forme, entre deux plateformes ou entre le centre de tri et le bureau distributeur. L'avion postal est un mode de transport utilisé uniquement dans cette étape de l'acheminement postal, dans le transport à longue distance puisqu'il n'a jamais été utilisé autrement que dans des liaisons interrégionales.

Au même titre que le transport est un maillon de l'acheminement postal, l'avion n'est qu'un moyen de transport parmi d'autres. Dans un cas comme dans l'autre, il paraît indispensable de ne pas isoler cette étape et de mode de transport des autres, car c'est dans son milieu qu'il faut appréhender cet objet d'étude pour en comprendre pleinement le fonctionnement, le rôle, l'évolution, etc. Aussi, faut-il dès à présent préciser que sur la période étudiée le transport du courrier est effectué au moyen de différents modes de transport : le train, l'automobile et l'avion. La voie ferrée disposait de bureaux ambulants qui combinaient le tri et le transport du courrier mettant ainsi à profit le temps de transport pour l'exécution des opérations de tri. Quant à la voie routière, elle s'est développée parallèlement au réseau aérien. Il n'y aurait pas d'intérêt à étudier uniquement l'avion postal sans l'environnement important de ces autres modes de transport et de ces autres étapes de l'acheminement postal : deux aspects qui ont donné au transport aérien exclusivement postal le rôle fondamental qui a été le sein à partir des années 1950. D'ailleurs, ce contraste entre l'avion et le train ou l'automobile (voiture ou camion) est intéressant dès lors que l'on aborde la question du transport (postal ou non) car il permet d'en mesurer l'évolution et l'influence.

³⁹² Définition donnée par l'Institut de recherches et prospective postales. <http://www.irepp.com/rubrique174.html>

Toujours est-il que cette étude consacrée au transport postal aérien exclusivement postal métropolitain permet d'apprécier, comme le souligne Léonard Laborie³⁹³, comment une administration centenaire intègre-t-elle un nouvel outil à sa panoplie de transport ? Pour le transport du courrier en France, la voie aérienne a dû au cours de ces vingt années trouver sa place, s'imposer sur le rail. Pourtant, un profond antagonisme caractérise le transport postal aérien et ferroviaire sur cette période : éternels « rivaux » à partir de la moitié du XX^e, ils ont pourtant été deux modes de transport complémentaires. Peut-on alors parler, comme l'a fait Nicolas Neiertz pour les transports intérieurs français³⁹⁴, de coordination des transports et de transport multimodal à la Poste ? L'utilisation de l'avion pour le transport du courrier dans l'hexagone a déclenché un phénomène pendant près d'un demi-siècle se traduisant par la généralisation de l'utilisation de l'avion postal sur le territoire national. Par conséquent, peut-on parler d'une révolution du transport postal ? Peut-on considérer l'avion comme une des innovations majeures du XX^e dans le transport du courrier ? Et au-delà du caractère postal peut-on y voir une première étape dans le développement de l'utilisation de l'avion, commercial, en France métropolitaine ?

L'avion comme nouveau moyen de transport postal régulier

Si les premières expériences de transport postal aérien datent du début des années 1910, ce n'est qu'au lendemain de la Grande Guerre que l'avion postal commence à être utilisé pour transporter de la poste. Il est alors employé dans deux cadres différents : comme moyen de transport régulier sur des lignes aéropostales internationales (les Lignes Latécoère puis l'Aéropostale) ou occasionnel en France métropolitaine. Ce n'est qu'à la fin des années 1930 que l'avion devient un moyen normal et massif d'acheminement des plis³⁹⁵, et surtout que son utilisation devient spécifiquement postale sur le territoire national.

Les années d'avant-guerre (1935-1939) correspondent à une expérimentation de l'utilisation régulière de l'avion postal en métropole pourtant dès 1937, avec la suppression de la surtaxe aérienne, l'avion devient un moyen de transport postal ordinaire ; mais ce n'est véritablement qu'à partir de 1939, avec les premières liaisons nocturnes, qu'il trouve véritablement sa place dans l'organisation du service postal intérieur. La guerre stoppe dans son élan le développement de l'avion postal et ce n'est qu'après la guerre, avec les difficultés déjà évoquées, que l'avion postal s'impose progressivement comme moyen incontournable dans l'acheminement du courrier intérieur.

Aussi, est-il intéressant de souligner que la guerre constitue un trait d'union entre les premières réalisations en matière de transport aérien exclusivement postal intérieur et cet essor de l'aviation postale intérieure qui s'opère au lendemain du conflit. Aussi lorsqu'en 1944 M. Moignet déclare que la Poste est à un tournant de son histoire, qu'« une nouvelle révolution dans les moyens de transport vient bouleverser la base de l'exploitation postale, l'avion souverain remplace le chemin de fer³⁹⁶ », il appartient d'en expliquer la raison. S'il apparaît comme une innovation majeure aux yeux de ses contemporains, pourquoi la Poste a-t-elle décidé d'utiliser l'avion pour le transport du courrier de façon régulière sur le territoire national ? Mais surtout, pourquoi a-t-elle choisi de l'utiliser sous cette forme particulière qui caractérise l'aviation postale intérieure, dans un transport exclusivement postal ? La question qui s'est posée aux responsables de l'administration des Postes d'alors, et que les promoteurs de cette forme de transport aéropostal ont dû démontrer tout au long de ces vingt premières années, a été d'apprécier l'utilité – et par conséquent l'intérêt – de l'avion dans le service postal. Répondre à cette question explique en partie pourquoi l'administration postale s'est intéressée à l'avion. Il restera ensuite à expliquer pour quelle raison elle a privilégié l'avion postal à la poste aérienne.

³⁹³ L. Laborie, « Un régime européen pour un nouveau réseau : la Poste aérienne sans surtaxe dans les années 1930 », M. Le Roux (dir.), *Postes d'Europe XVIII^{ème}-XXI^{ème}*, Jalons d'une histoire comparée, op. cit., pp. 416-417.

³⁹⁴ N. Neiertz, *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1999, 802 p.

³⁹⁵ L. Laborie, « Un régime européen pour un nouveau réseau... », op. cit., p. 416.

³⁹⁶ M. Moignet, *L'aviation et la poste métropolitaine*. Conférence prononcée le 15 mars 1944 au Secrétariat général des PTT, Publications de l'indicateur universel des PTT, 1944, 15 p.

Pourquoi utiliser l'avion pour transporter du courrier ?

En 1919, on trouve la considération suivante dans les *Annales des PTT* : si en théorie l'avion va vite, en pratique il est irrégulier, sujet à des accidents fréquents et cher. En outre, il présente l'inconvénient majeur de ne pas voler la nuit³⁹⁷. Camille Allaz poursuit en reprenant l'article écrit après guerre et note : « l'avion sera considéré comme un moyen de transport concurrentiel à partir du moment où il volera régulièrement, tout au long de l'année, chaque nuit de la semaine [...] ». Dès 1919, les avantages et les inconvénients de l'avion sont ainsi clairement exposés dans une revue interne de l'administration des Postes. Le passage d'un stade à un autre, de l'inutilité à l'utilité pour le transport postal, est très largement dû aux promoteurs de l'avion postal, principalement issus des milieux aéronautiques, comme Didier Daurat qui déclarait en 1945 lors du Congrès national de l'Aviation française que « depuis 1919 [...] nous étions convaincus que l'avion moderne pouvait satisfaire à toutes les exigences du service postal³⁹⁸ ».

L'avion était-il donc un moyen superfétatoire pour le transport postal ou au contraire présentait-il un réel intérêt pour l'acheminement des correspondances ?

La teneur de cet article s'explique parce que l'aéronautique n'était pas encore suffisamment développée pour pouvoir s'adapter aux besoins du transport postal régulier, par conséquent beaucoup le considérait comme inutile. En effet, à cette époque, l'avion, par rapport au train, ne présentait alors que peu d'intérêt : seule sa vitesse, encore relativement faible avant les années 1920-1930, justifiait son utilisation. Néanmoins dès cette époque une poignée de postiers, croyaient en l'avenir du transport postal aérien. Espoirs très largement concrétisés au fur et à mesure que la navigation aérienne s'est améliorée, que l'avion s'est perfectionné et qu'il s'est progressivement imposé comme un véritable moyen de transport.

Aussi, jusque dans les années 1930, l'avion n'a été utilisé qu'en tant qu'auxiliaire de la Poste et surtout seulement dans le cadre de liaisons internationales ou pour des liaisons entre nations et leurs colonies³⁹⁹. Ces liaisons étaient réalisées par des avions transportant indifféremment des passagers, du fret et de la poste : l'activité postale constituant un moyen intéressant, pour ne pas dire décisif, dans l'économie de ces compagnies aériennes⁴⁰⁰. Car, comme le souligne Camille Allaz, en Europe se sont les trois catégories de trafic qui sont à l'origine des lignes aériennes⁴⁰¹. Dans le cadre de ces liaisons internationales ou coloniales l'avion a clairement démontré l'intérêt qu'il pouvait apporter au service postal en offrant un gain de temps considérable sur certaines distances : en 1930 l'utilisation de l'avion permettait de réduire à quatre jours les délais d'acheminement du courrier entre la France et l'Amérique. Comme le souligne M. Moignet, la caractéristique dominante de l'intérêt de l'avion, celle qui frappe le plus l'imagination, c'est sa vitesse⁴⁰². Ce qui explique pourquoi l'avion a d'abord été utilisé pour l'acheminement du courrier international : les grandes distances justifiant un moyen de transport rapide permettant également de s'affranchir des contraintes géographiques. En France, en raison de la superficie du territoire métropolitain et la densité du réseau de chemin de fer, l'avion ne présentait alors pour les autorités que peu d'intérêt⁴⁰³. L'avion a ainsi d'abord été utilisé dans le cadre de liaisons reliant, par étapes successives, la France au Maroc, au Sénégal et à l'Amérique du Sud ; puis dans le cadre de liaisons aériennes desservant les pays d'Europe du Nord, d'Europe centrale, d'Orient et d'Extrême-Orient⁴⁰⁴. Grâce aux progrès réalisés dans le domaine de la navigation aérienne, les relations postales internationales sont rapidement devenues fréquentes et rapides. C'est la vitesse procurée par l'avion qui a intéressé

³⁹⁷ C. Allaz, *La grande aventure de la poste et du fret aériens du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, Presses de l'ITA, 1998, p. 187.

³⁹⁸ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; Discours de Didier Daurat à propos de l'aviation postale intérieure française, Congrès national de l'aviation française, 1945.

³⁹⁹ *Ibid.*

⁴⁰⁰ L. Laborie, « Un régime européen pour un nouveau réseau... », *op. cit.*, p. 416.

⁴⁰¹ C. Allaz, *La grande aventure de la poste et du fret aériens...*, *op. cit.*, p. 187.

⁴⁰² M. Moignet, *L'aviation et la poste métropolitaine*, conférence prononcée le 15 mars 1944 au Secrétariat Général des PTT.

⁴⁰³ Il s'agit ici d'une explication qui doit être complétée par la politique aéronautique française de l'entre-deux-guerres qui privilégiait, dans une compétition entre grandes puissances, le développement de ses lignes aériennes internationales.

⁴⁰⁴ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/20 ; L'utilisation de l'avion dans les relations postales intérieures, document réalisé par l'UPU, 1969.

l'administration postale et qui a nourri l'idée que l'avion pouvait être utilisé pour le transport de la poste dans l'hexagone.

Si les moyens de transport de surface chargés, depuis le milieu du XIX^e pour le train, d'acheminer le courrier étaient jugés comme rendant le meilleur service au moindre coût, il semblait difficile pour l'administration postale d'admettre que dans certaines relations intérieures les délais d'acheminement étaient plus longs que dans certaines relations internationales assurées par avion. Malgré son prix de revient plus élevé, « la voie aérienne apparaissait comme le mode de transport le mieux adapté, sur de longues et moyennes distances, aux besoins de la poste pour des objets de faible poids et de caractère urgent, comme les lettres⁴⁰⁵ ». C'est le caractère moderne de l'avion, par la rapidité qu'il procure, qui fait tout son intérêt.

Pourquoi utiliser l'avion dans le cadre d'un transport exclusivement postal ?

L'intérêt de l'avion ne tient pas uniquement à sa vitesse : il possède également l'avantage de pouvoir être spécialisé suivant les catégories de transport permettant ainsi une certaine souplesse d'exploitation, à condition bien sûr de disposer d'une infrastructure suffisante⁴⁰⁶. Ces deux derniers atouts apparaissent comme les conditions *sine qua non* à une exploitation avantageuse de l'avion dans un « pays de moyenne étendue »⁴⁰⁷ comme la France. Ils permettent à la Poste de pouvoir bénéficier de ce gain de temps procuré par le transport aéropostal. Car, comme on le retrouve dans une publication interne de l'administration, beaucoup considérait que l'étendue du territoire français ne justifiait pas l'utilisation de l'avion : « Bien que le territoire française ne présentait pas les larges étendues qui paraissaient, *a priori*, nécessaires à la mise en œuvre de l'avion pour des échanges postaux rapides, il est cependant assez vaste pour que les relations entre ses parties extrêmes retirent de son emploi des améliorations sensibles »⁴⁰⁸. »

C'est cette spécialisation qui caractérise l'aviation postale intérieure. S'il a été vu pourquoi la Poste s'était intéressée à l'avion et pourquoi les Postes françaises ne se sont pas accommodées d'une utilisation des lignes commerciales pour transporter du courrier en France métropolitaine, il reste à approfondir cette vaste question : pourquoi avoir créé une aviation postale intérieure ? Aussi, il est intéressant de présenter brièvement le transport postal intérieur depuis le début du XX^e pour voir dans quel environnement l'avion postal, l'avion transportant exclusivement de la poste, s'est imposé.

Le transport postal intérieur entre 1900 et 1935

En tant que transporteur, la Poste a, depuis ses origines les plus lointaines, toujours eu recours aux différents moyens de transports inventés par l'homme. Aussi, afin de remplir sa mission, c'est-à-dire de « conduire la lettre à destination avec le maximum de sécurité, rapidité et régularité »⁴⁰⁹, elle a très largement utilisé les différents moyens de transport que connus aujourd'hui. En raison du progrès, elle a été amenée au cours de son histoire à utiliser puis abandonner, au profit d'autres plus modernes, ces différents moyens de transport. La griffe commémorative émise par les PTT à l'occasion de la première liaison aéropostal intérieure sans surtaxe le 7 juillet 1937 illustre cette évolution des moyens de transports utilisés par les Postes pour desservir le territoire national depuis un siècle : le train a ainsi remplacé la diligence alors que l'avion remplace désormais le train.

⁴⁰⁵ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/20 ; L'utilisation de l'avion dans les relations postales intérieures, document réalisé par l'UPU, 1969.

⁴⁰⁶ M. Moignet, *L'aviation et la poste métropolitaine*, conférence prononcée le 15 mars 1944 au Secrétariat Général des PTT.

⁴⁰⁷ AN, CAC, Fontainebleau : 19760074/102 ; Utilisation de l'avion pour les transports strictement postaux, étude de l'UPU, 1951.

⁴⁰⁸ J.-J. Le Mouel « La poste aérienne sans surtaxe », *Bulletin d'informations, de documentation et de statistique*, juillet-août 1939, pp. 11-16.

⁴⁰⁹ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; M. Moignet, *L'aviation postale*. Conférence prononcée au centre d'études des transports, 15 décembre 1943.

Griffe commémorative de la 1^{ère} liaison aérienne sans surtaxe, 7 juillet 1937



Source : Musée Air France

Comme en témoigne la griffe ci-dessus la Poste a toujours essayé de recourir aux moyens les plus modernes pour acheminer le courrier⁴¹⁰. L'avion, que l'on considère comme le plus récent moyen de transport inventé par l'homme et utilisé pour le transport du courrier⁴¹¹, en est le plus récent exemple.

Vers le milieu du XIX^e siècle le déclin de la poste aux chevaux, représenté par la diligence sur la griffe postale ci-dessus, a ouvert une ère nouvelle en matière de transport postal intérieur : celle du transport postal ferroviaire qui s'est très rapidement développé et qui a rythmé le transport postal intérieur sur longues distances pendant plus d'un siècle jusqu'à l'avènement de l'avion postal au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. En 1936, et ce depuis le début du siècle, le courrier postal est principalement acheminé par voie ferroviaires : soit par des trains ordinaires de l'exploitation des Grands réseaux, soit par des trains-poste composés exclusivement de wagons spécialement aménagés pour le travail des correspondances en cours de trajet (les ambulants). La plus grande partie de ce courrier, qui représente le tiers du trafic total de la France, peut être distribué le lendemain matin de la collecte dans la plupart des localités comprises dans une zone de 500 kilomètres environ autour de la capitale⁴¹². Au-delà, le courrier à destination des grandes localités ne peut être distribué que dans l'après midi et seulement le lendemain pour les petites localités. Cette situation a pendant longtemps posée un problème à l'administration. En effet, en raison de la mission de service public dont elle est chargée, l'administration postale ne peut concevoir l'absence d'homogénéisation des relations postales sur le territoire national : les usagers devant tous être égaux devant le service public postal, et cela quelque soit leur éloignement de la capitale et les difficultés techniques liées au transport du courrier.

A quand remonte l'origine du chemin de fer ? Il s'agit là d'un très vaste sujet qui a déjà fait l'objet de plusieurs études de grande envergure⁴¹³. Comme le soulignent Alain Beltran et Pascal

⁴¹⁰ Diligence, train, avion et TGV se sont succédé au cours de ces trois derniers siècles pour acheminer le courrier en France. Dernièrement La Poste a même utilisé un nouveau support pour acheminer du courrier : Internet. En créant une gamme de produit électronique (la *lettre prioritaire en ligne*, la *lettre recommandée électronique* ou encore la *carte postale électronique*) que l'on retrouve sous l'appellation *E-lettre*, La Poste peut désormais acheminer sans délai et à moindre coût du courrier – électronique – sous toutes les latitudes.

⁴¹¹ Néanmoins, il convient de souligner qu'une fusée postale a été étudiée par le CNET (Centre national d'études des télécommunications) dès les années 1960. L'engin devait servir au transport rapide du courrier sur de longues distances pour relier les différents continents et sur de plus courtes distances pour atteindre des îles côtières ou certains villages de montagne. Ce projet, finalement abandonné, a néanmoins été testé le 2 mars 1962. Le ministre des Postes et Télécommunications, Michel Maurice-Bokanowski, avait alors déclaré : « à partir du moment où, sur le plan technique, nous sommes sûrs de notre affaire, je pense que la première fusée pourra voler et atterrir normalement par ses propres moyens dans le courant de l'année prochaine » Cf. P. Charbon, P. Marchand, B. Oger, P. Rabier, *Le patrimoine de La Poste*, Collection le patrimoine des Institutions économiques, Paris, éd. Flohic, 1996, p. 372.

⁴¹² AN, CARAN, Paris : F90 21643 ; Note de l'administration des PTT, Utilisation de l'avion pour améliorer l'acheminement des correspondances postales, 30 mai 1935.

⁴¹³ En ce qui concerne la naissance du chemin de fer et la révolution ferroviaire cf. les ouvrages de François Caron et de Georges Ribeill : F. Caron, *Histoire des chemins de fer en France, 1740-1883*, tome 1, Paris, éd. Fayard, 1997, 700 p. ; G. Ribeill, *La révolution ferroviaire – La formation des compagnies de chemin de fer en France (1823-1870)*, Paris, Belin, 1993, 480 p.

Griset, l'histoire du rail est précédée par l'histoire du chemin de fer⁴¹⁴ : le chemin de fer est donc le résultat d'un long processus entamé au XVIII^e siècle. Il se constitue véritablement en France entre 1832 et 1859, période qui correspond à la formation sur le territoire national de six réseaux de chemins de fer. Il est fréquent d'entendre parler de la *révolution ferroviaire*. Sans plus s'étendre sur ce sujet, il faut souligner simplement qu'elle caractérise une révolution technique qui passe par la construction d'une véritable industrie du matériel de chemin de fer et de la locomotive ainsi que par l'apparition d'une nouvelle forme de transport mais également par une révolution économique, financière et sociale. François Caron souligne que le développement du réseau de chemin de fer en France s'explique par la nécessité de donner une réponse cohérente aux difficultés de transport quotidiennement vécues sur les routes et les canaux⁴¹⁵. Le réseau aérien postal serait-il également une réponse aux difficultés rencontrées par la Poste pour le transport du courrier en France ?

Comme dans le cas de l'avion, c'est très rapidement après l'avènement du chemin de fer que la Poste a eu l'idée d'avoir recours à ce nouveau mode de transport pour accélérer l'acheminement du courrier en France métropolitaine. La seule différence importante avec l'avion se trouve dans le délai entre les premières expérimentations et l'utilisation régulière d'un nouveau moyen de transport. Le premier projet de transport et de tri de courrier par chemin de fer a été élaboré entre 1842 et 1844, il a ensuite permis de réaliser les premières expériences en matière de transport de dépêches par chemin de fer. Le résultat ayant finalement été jugé positif, les services ambulants ont été très rapidement lancés : on retient symboliquement la date de janvier 1845 comme celle de la naissance des ambulants ferroviaires. L'État a réussi à imposer aux compagnies de chemin de fer le transport gratuit du courrier, la Poste devenant alors le principal client des compagnies de chemin de fer⁴¹⁶. Dès lors, les régions desservies augmentent d'année en année et en 1848, 2 160 km sont parcourus chaque jour par les bureaux de poste ambulants. Les progrès sont rapides. En 1854, neuf directions de lignes sont créées, chacune correspondant à une compagnie de chemin de fer. En 1857, l'administration crée le « train journalier de la poste », train de nuit entièrement postal, composé de plusieurs bureaux ambulants et circulant selon des horaires particuliers. L'année suivante, on compte 32 000 km de lignes parcourues par les ambulants ; le chiffre est doublé en 1898. Avant la Première Guerre mondiale, la poste ferroviaire française affiche une impressionnante activité⁴¹⁷ : plus de 700 wagons-poste, 175 services d'ambulants répartis sur tout le territoire, plus de 100 000 km de lignes et près de 3 500 agents des postes. Toutes les gares sont désormais desservies soit par un wagon-poste, soit par un fourgon avec un local postal, soit même par un « courrier-convoyeur », agent chargé du courrier qu'il transporte dans le compartiment d'une voiture de voyageurs réservé à la poste. Au lendemain de la Grande Guerre, les choses changent progressivement avec l'arrivée de l'automobile et de l'aviation : dès 1920, les services routiers commencent à remplacer les ambulants sur les petites destinations et dès la fin des années 1930 l'avion postal, en raison de sa vitesse, remplace le train sur les destinations desservies par les lignes du réseau aérien. L'apogée des ambulants se situe à la veille de la Deuxième Guerre mondiale ; les services ambulants comprennent alors plus de 4 000 agents, 825 wagons-postes et 300 bureaux rattachés. Le déclin commence au lendemain de la Libération avec la concurrence du réseau postal aérien. Avant la guerre le train reste le principal mode d'acheminement du courrier en France. Pourtant, depuis le début du siècle les transports postaux intérieurs connaissent de réelles difficultés. On retrouve ainsi à la BHPT la retranscription d'une conférence prononcée en 1942 par le directeur de la Poste, dans laquelle il déclare à propos du service postal : « Un service public qui est l'instrument nécessaire à l'exercice et au développement des activités fondamentales du pays ne devrait subir aucune entrave durable. Et cependant les difficultés que la Poste aux Lettres a connues, loin de se résoudre avec le temps sont allées, au contraire, constamment en s'aggravant du fait de la guerre⁴¹⁸. »

⁴¹⁴ A. Beltran, P. Griset, *Histoire des techniques aux XIX^e et XX^e siècles*, op. cit., p. 107.

⁴¹⁵ F. Caron, « Les grands systèmes techniques : la naissance d'un système technique à grande échelle, le chemin de fer en France (1832-1870) », *Annales – Histoire et Sciences Sociales*, éd. de l'EHESS, 1998, n°4&5, pp. 859-885.

⁴¹⁶ C. Charuel, « La Poste et le réseau ferroviaire 1844-1914 », mémoire de DEA sous la direction de François Caron, université de Sorbonne Paris IV, 1998.

⁴¹⁷ J. Duran, R. Plagnes, *L'épopée héroïque des bureaux de poste ambulants des origines à 1914*, Paris, CELO, 1983.

⁴¹⁸ V. Pignochet, *Les Transports postaux...*, op. cit. pp. 5-6.

A quelle entrave durable et à quelles difficultés l'auteur fait-il allusion ? Quel lien y a-t-il avec l'avion postal ? Ce sont les différentes études menées pendant la guerre sur la réorganisation des transports postaux⁴¹⁹ et la réorganisation du service postal métropolitain⁴²⁰ qui servent de support pour comprendre les différents problèmes liés au transport postal intérieur et qui expliquent en partie le recours à l'avion, et surtout à l'utilisation d'un avion exclusivement postal. Le transport aéropostal, s'il était qu'au cœur de cette « intense réflexion », n'est pas l'unique objet de cette réflexion qui abordait l'ensemble du transport postal mais également les étapes situées en amont ou en aval de l'acheminement postal : le tri et la distribution. L'objectif était de réorganiser le service postal autour du réseau postal intérieur en perfectionnant mais également en solutionnant les différents problèmes rencontrés depuis le début du siècle. Ces différentes études font clairement ressortir un certain nombre de difficultés liées au *transport*, au *tri* et à la *distribution* ; il appartient d'un présenter les principaux aspects.

Les problèmes liés au tri et à la distribution

Ces problèmes ne sont pas, à la différence du transport, hérités du passé mais naissent de la réorganisation du service postal intérieur. Aussi, au niveau du tri ce sont les méthodes qui ne sont plus adaptés à la vitesse de la nouvelle organisation. D'où la nécessité de moderniser les méthodes de tri qui jusqu'alors fonctionnaient de deux façons : le tri géographique et le tri alphabétique. Un troisième procédé, dit de tri « mécanique » est envisagé : « chaque commune de France reçoit un numéro d'ordre de la forme 25-B-42 dans lequel les deux premiers chiffres représentent le département, la lettre désigne le groupe de bureaux du centre de tri auquel appartient la commune [...] les deux derniers chiffres indiquent le rang de la commune dans le groupe de bureaux⁴²¹ ». Le tri numérique élimine les inconvénients du tri géographique et du tri alphabétique et réunit tous leurs avantages. En outre, souligne M. Moignet, il se prêterait parfaitement à l'utilisation des machines à trier déjà employées en Amérique et en Hollande. Doit-on y voir le signe annonciateur du code postal adopté dans les années 1960 ? Il en est de même pour la distribution : M. Moignet déclarait en 1943 que « l'accélération donnée par les transports, les améliorations apportées au tri exigent une réforme parallèle de la distribution postale⁴²² ».

Les problèmes liés au transport postal intérieur

On constate que ce sont les problèmes de transports accumulés depuis le début du XX^e siècle qui pousse à réorganiser l'organisation du service postal intérieur, et de ce fait les différentes opérations de tri et de distribution. Le transport apparaît par conséquent comme l'étape centrale de l'acheminement intérieur. Au début du siècle la Poste a très largement eu recours à l'adjudication en matière de transport postal : c'est-à-dire qu'elle avait recours à des transporteurs privés pour l'acheminement du courrier. Dans le cas du transport routier, ces entreprises privées exploitaient des lignes qui assuraient un transport de voyageurs et de marchandises. Pour le transport de la Poste ces compagnies bénéficiaient de subventions de l'Etat et d'allocations obtenues lors des adjudications passées pour l'exécution d'un service public⁴²³. Toutefois, comme le souligne Victor Pignochet, les itinéraires et les horaires de ces lignes répondaient avant tout aux besoins des voyageurs, ou à des besoins commerciaux qui étaient « rarement compatible avec les préoccupations de célérité de la Poste⁴²⁴ ». En sus de cette inadéquation, le directeur de la Poste souligne que la sécurité des valeurs et des fonds transportés n'était pas assurée. Du fait de ces

⁴¹⁹ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/4 ; V. Pignochet, *Projet de réorganisation des transports postaux au cours de la période qui suivra la guerre*, Paris, Imp. Nationale, 1942, 16 p. ; V. Pignochet, *Les Transports postaux...*, *op. cit.*

⁴²⁰ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 473 ; M. Moignet, Schéma du projet d'organisation du service postal métropolitain, 5 mai 1943 ; M. Moignet, *Projet d'organisation du service postal métropolitain dans l'après-guerre*, 22 octobre 1943.

⁴²¹ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 473 ; M. Moignet, Schéma du projet d'organisation du service postal métropolitain, 5 mai 1943.

⁴²² *Ibid.*

⁴²³ P. Charbon, P. Marchand, B. Oger, P. Rabier, *Le patrimoine de La Poste*, *op. cit.*, 1996, pp. 308-309.

⁴²⁴ V. Pignochet, *Les transports postaux...*, *op. cit.*, pp. 8-20.

carences, la Poste s'est orientée vers des transporteurs libres⁴²⁵ ou à organiser elle-même l'acheminement des dépêches⁴²⁶. C'est ainsi que, fort du succès obtenu par l'automobile dans la région bordelaise en 1924⁴²⁷, la Poste reprend l'idée et « crée ses propres services routiers de transport en remplacement des transports coordonnés et subventionnés avec lesquels elle n'était pas satisfaite⁴²⁸ ». L'explication à ce phénomène est simple : depuis le début des années 1920 les transporteurs routiers se désintéressent des besoins de la Poste. La situation est d'ailleurs similaire avec le transport ferroviaire. Ce qui fait dire à V. Pignochet que « le chemin de fer ne donne pas entière satisfaction ». Dès 1936, il ressort d'une note de l'administration que seuls les trains-poste « composés exclusivement de wagons spécialement aménagés pour le travail des correspondances en cours de route »⁴²⁹ correspondaient aux besoins postaux. C'est en effet ce qui ressort des différentes observations faites entre 1942-1944 : seules les principales lignes sur lesquelles circulaient les trains à marche rapide, celles où fonctionnaient les ambulants, « donnent à la Poste des commodités assez larges ». Les difficultés se retrouvent majoritairement au niveau des lignes secondaires et des trains omnibus. Mais les difficultés engendrées par l'utilisation du transport ferroviaire ne se limitaient pas au simple fait que le chemin de fer soit avant tout « [...] un outil conçu et mis en œuvre pour assurer des transports massifs de voyageurs et de marchandises⁴³⁰ ». Les très vives oppositions entre les deux services publics, notamment parce que les chemins de fer s'adaptaient très peu aux desiderata de l'administration postale, n'ont fait que renforcer cet épineux problème. C'est surtout en matière de vitesse que le transport postal ferroviaire montrait ses limites : en 1936 le courrier déposé à Paris dans l'après midi ou y parvenant en transit en fin de soirée, représentant le tiers du trafic total de la France, « ne peut être distribué le lendemain que dans un rayon de cinq cent kilomètres autour de la capitale⁴³¹ ». C'est encore la vitesse de l'avion qui apparaît comme une solution à ce problème ferroviaire.

Cette situation de subordination de la Poste auprès d'un transporteur se retrouve avec les services aériens mixtes, ce qui fait dire à Didier Daurat en 1945 : « il y est, en effet, indispensable de rechercher le confort des passagers, même au détriment de la vitesse qui seule importe au transport du courrier. L'avion exclusivement postal résout cette difficulté : il est le meilleur serviteur de la Poste et [...] en est le moins exigeant⁴³² ». Un premier élément qui justifie le recours à l'utilisation de l'avion exclusivement postal et qui est à nouveau justifié par cette autre déclaration du pionnier de l'aviation postale intérieure : « A sa rapidité, il joint la qualité de pouvoir répondre aux exigences essentielles du service postal : ses dépenses d'exploitation relativement modérées permettent à l'administration de l'utiliser pour son service exclusif sans qu'elle ait à se départir des principes d'économies qui l'ont toujours guidée⁴³³. »

Les problèmes de transports se limitaient pas seulement à mésentente entre les différentes entités et les PTT : la coordination du rail et de la route était rendue impossible, souligne V. Pignochet, tant il existait entre eux une opposition d'intérêts nuisibles à l'intérêt postal et à l'intérêt général⁴³⁴. Or, les responsables de l'administration savaient que cette coordination était nécessaire pour garantir un service postal de qualité ; *a posteriori* cette considération paraît même vitale. En 1943 le directeur de la Poste cite ce poème pour illustrer la situation du transport postal :

⁴²⁵ Il est intéressant de faire le parallèle entre ces transports routiers et Air Bleu, la compagnie postale d'aviation pour la desserte intérieure créée en 1935, qui était elle aussi exploitée en régie. La régie semble avoir été un moyen efficace pour l'administration de recourir à un transport exclusivement postal lorsqu'elle ne pouvait assurer elle-même ce transport.

⁴²⁶ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 473 ; Notes prises par un élève de l'ENSPTT lors de la conférence de Victor Pignochet sur les transports postaux, 22 décembre 1942.

⁴²⁷ L'automobile avait alors été utilisée par le ministère des Postes et Télégraphes pour l'entretien et la construction des lignes télégraphiques. Soulignons que ce n'est qu'en 1925, par la loi du 17 juillet 1925, que l'administration des Postes et Télégraphes deviennent officiellement l'administration des Postes, Télégraphes et Téléphones on peut à partir de cette date parler des PTT.

⁴²⁸ P. Charbon, P. Marchand, B. Oger, P. Rabier, *Le patrimoine de La Poste*, op. cit., p. 308.

⁴²⁹ AN, CARAN, Paris : F90 21643 ; Note de l'administration postale relative à l'utilisation de l'avion pour améliorer l'acheminement des correspondances postales, 30 mai 1936, p. 1.

⁴³⁰ M. Moignet, *L'aviation et la poste métropolitaine*, conférence prononcée le 15 mars 1944 au Secrétariat Général des PTT.

⁴³¹ AN, CARAN, Paris : F90 21643 ; Note de l'administration postale relative à l'utilisation de l'avion pour améliorer l'acheminement des correspondances postales, 30 mai 1936.

⁴³² Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; Discours de Didier Daurat à propos de l'aviation postale intérieure française, Congrès national de l'aviation française, 1945.

⁴³³ *Ibid.*

⁴³⁴ V. Pignochet, *Les transports postaux...*, op. cit., pp. 14-16.

« Le train a tué la diligence
L'auto veut dépouiller le train
L'avion viendra, par sa présence,
Régler leur conflit, c'est certain⁴³⁵ ».

A ces problèmes purement logistiques viennent se greffer les difficultés techniques : dans le service intérieur, l'idéal de la poste – à savoir la remise à domicile le lendemain matin des lettres mises à la boîte la veille au soir – n'était atteinte que dans un faible rayon autour du lieu de dépôt. Dès 1936, il était apparu, alors que l'utilisation de l'avion postal était loin d'être répandue en France métropolitaine, que seul l'avion « à cause de sa grande vitesse permettrait de doter les régions éloignées de Paris des avantages dont jouissent les portions du territoire les plus rapprochées de la capitale⁴³⁶ ».

Aucun progrès vraiment sensible ne paraissait possible tant qu'une révolution ne serait pas intervenue dans les moyens de transports. Révolution devant porter à la fois sur la vitesse des engins et sur les possibilités de les spécialiser suivant les catégories de transport. En ce qui concerne ce dernier point on peut lire : « [...] pour obtenir ce résultat, l'Aviation devrait mettre à la disposition de la Poste des avions gros porteurs volant de nuit à une vitesse horaire minimum de 250 km/h, quelque soit l'état de l'atmosphère⁴³⁷ ». Ces problèmes d'acheminement intérieur peuvent être résolus avec l'apparition et l'utilisation de l'avion, mais à condition que celui-ci puisse répondre aux besoins très précis de l'administration postale : régularité absolue, précisions des horaires, liaisons nocturnes et prix de revient acceptable. Cette solution n'existe pas avant les années 1937-1939 qui marquent l'apparition d'une aviation indépendante exclusivement chargée d'un transport postal non surtaxé, l'aviation postale intérieure.

La Poste devant la nécessité de rechercher une certaine indépendance

Cette idée, exprimée par V. Pignochet pendant la guerre, s'amorce au cours des années 1920 pour le transport routier, puis en 1935 par la création d'une aviation postale intérieure ; et reste très présent dans les différentes études menées durant l'Occupation. C'est en effet ce que révèle un extrait d'un discours du successeur de Victor Pignochet. Ce passage témoigne des difficultés relatives au transport postal au cours du premier XX^e siècle à cause de la dépendance de moyens de transport non exclusivement postaux : « Si les différents moyens de transport – train, automobile et navires – donnaient satisfaction à la masse des usagers il en était différent pour l'administration. La Poste n'était pas très satisfaite car elle était tributaire des cheminots et des marins. Trains et navires, en effet, faisaient des transports massifs où voyageurs et marchandises prenaient beaucoup plus de place et rapportaient beaucoup plus d'argent que les transports postaux. Les compagnies tenaient en haute considération les besoins de leur clientèle principale et avaient une tendance naturelle à oublier ceux de la Poste qui, non seulement payait moins mais, de plus, manifestait des exigences jugées excessives sous le prétexte, estimé fallacieux par certains, qu'elle remplissait une mission d'intérêt général⁴³⁸. »

Au cours de cette même année 1943, il ressort d'une étude que l'indépendance en matière de transport postal routier est obligatoire : « une longue et pénible expérience a surabondamment démontré que la Poste ne peut bien fonctionner que dans la mesure où elle est indépendante des autres transports routiers, car les désirs du public, quand il voyage lui-même, sont exactement à l'opposé de ses désirs quand il se contente de faire voyager ses correspondances⁴³⁹ ». Ce désir d'indépendance du transport postal, déjà activement exprimé avant la guerre, n'est que renforcé avec l'apparition de l'avion. En effet, comme l'exprime M. Moignet dans une conférence qui

⁴³⁵ *Ibid.*, p. 15.

⁴³⁶ AN, CARAN, Paris : F90 21643 ; Note de l'administration postale relative à l'utilisation de l'avion pour améliorer l'acheminement des correspondances postales, 30 mai 1936, pp. 1-2.

⁴³⁷ *Ibid.*, p. 3.

⁴³⁸ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; M. Moignet, *L'aviation postale*. Conférence prononcée au centre d'études des transports, 15 décembre 1943, p. 3.

⁴³⁹ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 473 ; M. Moignet, Schéma du projet d'organisation du service postal métropolitain, 5 mai 1943, p. 4.

présente la future organisation du service postal métropolitain, « l'organisation nouvelle exigera l'autonomie absolue des transports postaux sur route » ; cette autonomie étant requise car les services autoroutiers « ne seront que l'aboutissement d'une chaîne qui commencera à l'avion, continuera par l'automotrice et s'achèvera par l'automobile ». Il est donc indispensable, déclare-t-il par la suite, que le service routier soit postal et exclusivement postal, que la Poste soit libre d'en fixer à son gré les itinéraires et les horaires.

En ce qui concerne le transport postal aérien, c'est également cette insatisfaction des horaires et de lignes – cette incompatibilité entre transport de voyageurs et transport de courrier – qui amène la Poste à recourir à la création d'une aviation postale intérieure. Comme dans le cas des transports routiers, les différentes compagnies aériennes qui transportaient du courrier pour le compte de l'administration des Postes n'accordaient que peu d'intérêt aux besoins des Postes : avant la création de l'aviation postale intérieure le transport aérien dans l'hexagone se caractérisait simplement par le recours aux avions commerciaux, à la poste aérienne, qui faisaient escales dans certaines villes de la métropole et qui pouvaient parfois transporter du courrier pour l'administration. L'utilisation du terme *recours* illustre en tout point la situation à laquelle était confrontée l'administration postale : il s'agissait un moyen aléatoire qui ne correspondait ni à ses besoins en terme de quantité à transporter ni en terme d'horaires et d'escales. Elle était complètement tributaire des compagnies aériennes dont les besoins et les intérêts ne coïncidaient absolument pas avec les siens dans le cadre d'un transport de poste sur le territoire métropolitain⁴⁴⁰. E. Lafont signale, en 1929, que les PTT sont tenus par les services aéronautiques dans un état de subordination absolue et traitée comme un quelconque usager « qui n'avait point à être mis dans la confiance des projets des organisations, mais qui pouvait se contenter de connaître le fait accompli⁴⁴¹ ». La création du réseau aéropostal intérieur est une solution à ce problème : elle résulte de la volonté d'indépendance en matière de transport postal puisque l'utilisation de transporteurs réguliers ne donne pas satisfaction. Cette recherche d'autonomie en matière de transport postal est un point capital. Une fois la question de l'utilité et de l'utilisation de l'avion postal en France résolue, la Poste a cherché, sur la période 1940-1945, à organiser l'ensemble des transports postaux autour des liaisons postales aériennes.

Depuis le début du siècle la Poste recherche une autonomie de ses moyens de transport afin d'améliorer la qualité du service postal. Une situation qui est progressivement résolue pour tous les moyens de transport afin de pouvoir les coordonner autour de l'avion postal et ainsi obtenir de chacun les meilleurs rendements : c'est-à-dire une durée d'acheminement la plus rapide possible et une régularité optimale, symbole de l'efficacité des Postes en matière de transport. Or sans transports indépendants la coordination du rail et de la route était impossible. La coordination du transport postal serait-elle une illustration de l'organisation du travail à la Poste ? Le XX^e siècle se caractérise, en matière de transport intérieur, par la recherche d'indépendance des transports postaux : que ce soit le train, l'automobile ou l'avion, la Poste a cherché – surtout jusque dans les années 1980⁴⁴² – une autonomie en matière de transport postal et le recours à l'aviation postale en est un parfait exemple. Quel que soit le mode de transport considéré cette recherche d'autonomie se traduit sous deux formes : la recherche d'un transport spécialisé, c'est-à-dire d'un transport exclusivement postal pour ne plus être tributaire des contraintes imposées par le transport de passagers, mais aussi une forme d'indépendance par le fait d'être propriétaire des moyens de transport qu'elle utilise. Aussi faut-il souligner, pour illustrer ce dernier cas, que la Poste dispose de son propre parc automobile depuis les années 1920, de ses avions et des ses trains. On parle ainsi, à propos des appareils du département postal d'Air France ou plus récemment le TGV qui a été mis en circulation en 1984, de trains et d'avions postaux pour désigner des moyens de transport n'acheminant que de la poste mais aussi parce que c'est la Poste qui en est la propriétaire.

⁴⁴⁰ En revanche, l'administration des Postes françaises était en tout point satisfaite du transport de poste, poste aérienne, réalisée par ces compagnies sur les liaisons internationales : le courrier alors transporté n'était pas soumis aux mêmes exigences (rapidité, régularité, précisions des horaires, etc.) que dans le cadre d'un transport national.

⁴⁴¹ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/3 ; Note pour le ministre, situation du transport postal aérien, mars 1933.

⁴⁴² A partir des années 1990 la Poste, devenue en 1991 l'entreprise La Poste, est entrée dans une autre phase : celle de l'externalisation, c'est-à-dire avoir recours à un « processus de sous-traitance totale ou partielle des tâches jusqu'alors traitées en interne. ». Cette externalisation a également touché le transport postal.

L'avion postal, une solution aux problèmes de transport ?

L'avion postal apparaît, « tant par sa vitesse que par la spécialisation possible de son emploi »⁴⁴³, dans les archives comme une solution aux différents problèmes de transport. Une idée que V. Pignochet exprime clairement en déclarant que « le remède curatif qui conditionne l'avenir des transports postaux passera par une large utilisation de la voie aérienne⁴⁴⁴ ». Néanmoins, l'aviation postale intérieure ne doit pourtant pas être vue comme une solution miraculeuse à l'ensemble de ces problèmes.

Certes ces déclarations se basent sur des éléments accumulés au cours du premier XX^e siècle et traduisent plusieurs années d'études mais il ne s'agit là que d'éléments expectatifs qu'il convient de nuancer. Comme il l'a été montré en abordant la renaissance du réseau de l'aviation postale intérieure en 1945, les difficultés causées par le conflit ont considérablement perturbé et modifié les projets conçus au cours de cette période : à la fois dans les délais de réalisation mais aussi dans la concrétisation même de ces projets. Faut-il rappeler, en dépit des améliorations apportées avant guerre par l'avion postal, que l'aviation postale intérieure a failli disparaître avant même d'avoir donné des réels résultats en matière d'acheminement intérieur. Un exemple qui montre que théorie et pratique sont parfois divergentes.

Néanmoins, l'avion postal a été, et cela dès 1937, d'un précieux concours pour améliorer les conditions d'acheminement du courrier et pour perfectionner cette mission de service public menée l'administration postale. L'aviation postale intérieure serait-elle l'illustration même de cette mission de service public ? Quoi qu'il en soit, il a permis d'établir des liaisons postales intérieures rapides en respectant les qualités essentielles de tout service postal : *célérité*, *sécurité*, et *stabilité* sans laquelle la principale qualité du service postal, la *régularité*, n'aurait pas pu être acquise. Mais il a donné l'occasion, avant que les améliorations en matière de transport ferroviaire ne soient réalisées, de réduire au maximum ce temps mort que représentait l'acheminement postal et ainsi permettre à la Poste de réaliser la chaîne d'acheminement la plus rapide. Une chaîne d'acheminement idéale se caractérise par le fait de remettre le lendemain matin des correspondances expédiées la veille au soir, et ce quelque soit la situation géographique des localités d'origines et de destination⁴⁴⁵. L'avion postal, et plus largement l'aviation postale intérieure⁴⁴⁶, constitue cette pièce maîtresse du « J+1 ». Non pas que d'autres moyens de transport, le train en particulier, n'auraient pas permis un pareil résultat ; mais surtout il n'aurait pas été possible de le réaliser si tôt sur l'ensemble du territoire et dans des conditions relativement commodes, par rapport à d'autres modes de transport, pour la Poste. Comme le faisait remarquer M. Moignet en décembre 1943, « si l'avion est, par excellence, l'instrument idéal du service postal, le fret postal est lui aussi le fret prédestiné à l'avion »⁴⁴⁷.

La Poste a trouvé dans l'avion un moyen de transport qui lui permet à la fois d'être indépendante et plus efficace : c'est d'ailleurs pour cela qu'elle a confiée l'exploitation des lignes postales à Air Bleu, cette une compagnie postale d'aviation pour la desserte intérieure puis à un département de la compagnie nationale Air France spécialement créé dans ce but et uniquement chargé du transport postal aérien. Il serait peut être osé de prétendre que c'est l'avion qui a permis une certaine modernisation de l'acheminement postal mais il est très net qu'il y a contribué. L'utilisation de l'avion s'est accompagnée, après la Seconde Guerre mondiale, de la mise en place – progressive – d'un réseau général de transport moderne dans lequel les avions postaux ont constitués l'ossature complété par un réseau de transport postal terrestre « utilisant au mieux les derniers progrès techniques ferroviaires et les possibilités immense de l'automobile ».

⁴⁴³ M. Moignet, « l'aviation et la poste métropolitaine », 15 mars 1944.

⁴⁴⁴ V. Pignochet, *Les transports postaux...*, op. cit., p. 21.

⁴⁴⁵ R. Joder, « L'aviation postale. Air Bleu », *Icare. Revue de l'aviation française*, t. 1, SNPL, 1988, n°124, pp. 15-20.

⁴⁴⁶ L'aviation postale intérieure se constitue d'un ensemble composé d'avions postaux, d'un espace qui lui est imparti dans lequel évolues ces appareils que l'on retrouve dans le réseau aérien exclusivement postal métropolitain ainsi qu'une structure qui a été chargée d'organiser cette forme de transport postal intérieur pour ou avec l'administration postale. Il faut souligner que cette structure, que l'on connaît sous le nom d'Air Bleu puis de la Postale de Nuit, fonctionnait en régie, pour le compte de l'administration postale.

⁴⁴⁷ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; M. Moignet, *L'aviation postale...*, op. cit.

L'utilisation de l'avion postal serait-il le symbole de la modernité des PTT ? Si l'appareil en lui-même représente, selon la formulation d'Emmanuel Chadeau, « la modernité même du XX^e siècle »⁴⁴⁸, il en est de même pour le terme de réseau qui est indissociable de celui d'avion postal : c'est parce qu'il renvoie à une extension illimitée des formes et qu'il suggère potentialités et dynamiques que le réseau a été « adopté comme un des mots clés de la modernité⁴⁴⁹ ». Dès 1935 l'idée d'utiliser « l'avion comme moyen de transport de dépêches symbolise très nettement une idée qui [...] ne manque jamais d'influencer les hommes et les foules : l'idée de progrès⁴⁵⁰ ». C'est en pour doter l'Etat d'une administration moderne que Georges Mandel a entrepris de poursuivre cette modernisation de l'administration postale entamée au cours des années 1920⁴⁵¹. Comme le souligne Bertrand Favreau dans l'ouvrage qu'il consacre à ce « moine de la politique », la création de l'aviation postale intérieure est sans doute l'innovation la plus marquante du ministère Mandel⁴⁵². En effet, ainsi que l'écrivait Joseph-Jean Le Mouel en 1949, tout en étant regardant sur ses dépenses la Poste cherche à utiliser au mieux les possibilités que lui offre le développement technique et souligne que « l'administration des Postes a préparé un plan de modernisation de ses services dont l'application, on le conçoit est fonction de l'amélioration de la situation économique et financière du pays. Une place importante est réservée dans ce plan aux acheminements postaux intérieurs⁴⁵³ ». Ce désir de modernité du service postal est d'ailleurs récurrent tout au long de la période étudiée et même bien au delà : il se retrouve dans cette « dichotomie administrative »⁴⁵⁴ à laquelle font référence J.-P. Bertrand et P. Jalabert. Si la Poste a toujours été animée par la modernisation technique de ses services, cet aspect est plus que présent après 1945 malgré des difficultés économiques de l'après-guerre.

L'avion postal est une véritable innovation pour l'administration postale : si l'avion avait déjà été utilisé pour transporter du courrier avant 1935, c'est l'organisation de ce nouveau mode de transport postal qui constitue véritablement l'innovation ; comme l'écrivent Pascal Griset et Alain Beltran, « l'invention ne devient innovation que dans un milieu techniquement et intellectuellement adapté⁴⁵⁵ ».

Enfin, il semble intéressant de souligner un phénomène que l'on retrouve dans différents pays au lendemain de la Seconde Guerre mondiale : cette généralisation de l'utilisation de l'avion. Après la guerre il devient ce moyen de transport incontournable que l'on connaît aujourd'hui que soit sur de longues (liaisons intercontinentales), moyennes ou courtes distances (intracontinentales et même intra-nationales). L'exemple le plus intéressant dans le cadre de notre sujet est la création en France d'une compagnie d'aviation intérieure, Air Inter qui « est entrée dans l'histoire du transport intérieur français au même titre que le réseau autoroutier ou le TGV⁴⁵⁶ ». Ne symbolise-t-elle pas cette « démocratisation du transport aérien⁴⁵⁷ » ?

La place de l'avion postal dans le service postal métropolitain

En 1993, au cours d'un colloque organisé à Orléans intitulé *L'administration territoriale de la France*, Catherine Bertho-Lavenir a présenté une communication portant sur « le territoire national et la mise en place de réseaux publics de transport de l'information (poste, télégraphe, téléphone)

⁴⁴⁸ E. Chadeau (E.), *Le rêve et la puissance. L'avion et son siècle*, op. cit., p. 12.

⁴⁴⁹ D. Lecourt (D.), *Dictionnaire d'histoire et philosophie des sciences*, Paris, PUF, 1999, 1032 p.

⁴⁵⁰ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 135 ; Rapport présenté devant la Chambre des Députés (séance du 7 février 1935), enregistré sous le n°4647.

⁴⁵¹ J.-P. Bertrand, P. Jalabert, *Les Postes années 50*, Paris, éd. Visualia, 2006, 100 p.

⁴⁵² B. Favreau, *Georges Mandel ou la passion de la République : 1885-1944*, Paris, Fayard, 1996, pp. 279-298.

⁴⁵³ J.-J. Le Mouel « la Poste et son avenir », *L'Union postale*, Berne, n°6, juin 1949.

⁴⁵⁴ J.-P. Bertrand, P. Jalabert, *Les Postes années 50*, op. cit.

⁴⁵⁵ A. Beltran, P. Griset, *Histoire des techniques aux XIX^e et XX^e siècles*, op. cit., p. 3.

⁴⁵⁶ P.-M. Thibault, *Air Inter la révolution intérieure*, Paris, le Cherche Midi, 2005, « Préface », p. 18-19.

⁴⁵⁷ *Ibid.*, p. 20.

entre 1750 et 1940⁴⁵⁸ ». Au cours de cette communication elle déclare que le rapport entre le territoire et la mise en place de réseaux de transports public de l'information peut être envisagé de deux façons : dans la première il s'agit de mesurer les conséquences du développement des réseaux sur l'économie, la culture et le sentiment d'appartenance à la communauté nationale en utilisant différents indicateurs (le temps par l'information pour parvenir à destination, la quantité de trafic observée, etc.). L'autre façon de procéder, selon elle, est de voir comment les contemporains percevaient les relations entre le développement des réseaux et l'unité du territoire national, et tenter de voir quelles influences ces idées ont eu sur la conception même des réseaux ainsi que sur leur environnement réglementaire et administratif⁴⁵⁹.

S'il ne s'agit pas ici, du moins pour le moment, de chercher un rapport entre le territoire et la mise en place de ce nouveau réseau de transport, l'approche qu'elle propose est à retenir. En effet, si l'objet est différent, il semble néanmoins que la démarche puisse être similaire : puisqu'il s'agit avant tout de chercher à mesurer l'importance d'un réseau. Dans ce cas, pourquoi ne pas utiliser cette première méthode, tout ou en partie, pour mesurer l'importance du transport aéropostal – exclusivement postal – intérieur ? Il est en effet intéressant de mesurer les conséquences de la généralisation de l'utilisation de l'avion postal, qui est inhérent au développement du réseau aéropostal intérieur, sur le transport postal intérieur en ayant recours aux indicateurs qu'elle évoque : temps que met le courrier pour parvenir, quantité de trafic observé, etc. La démonstration se limitant ici à la seule utilisation de ces différents indicateurs afin de mesurer l'importance de ce réseau de transport aérien. L'approche évoquée par C. Bertho-Lavenir sur le rapport entre le territoire et le réseau permettrait de mettre en avant un élément qui n'a pas été abordé dans son intégralité tant il s'agit d'une composante volumineuse : comprendre dans quelle mesure le réseau aéropostal intérieur⁴⁶⁰ a compté dans l'économie nationale. Le réseau mais aussi plus largement la Poste qui est, selon la formule de M. Moignet, « l'auxiliaire de l'économie nationale⁴⁶¹ ». Cela constitue une piste intéressante pour de futures recherches sur le sujet.

L'importance du transport postal aérien dans les acheminements postaux intérieurs peut être analysée sous différents aspects : principalement par la position de l'avion postal dans l'organisation des acheminements postaux intérieurs mais également par le trafic et le temps mis par les correspondances pour arriver à destination.

L'ossature du service postal intérieur ?

Si le réseau aéropostal a souvent été présenté comme « l'ossature du transport postal intérieur »⁴⁶², cette situation n'intervient qu'à la fin de la période étudiée. Dès 1936 une « étude menée sur le réseau postal intérieur de la France »⁴⁶³, souligne la volonté de l'administration de mettre, à terme, l'avion postal au cœur de l'acheminement postal. Rédigée par Paul Ploton, ancien directeur de la Société Air Bleu, en voici un extrait : « Il ne s'agit donc pas d'établir [...] des transports combinés fer-air dont les services aériens ne seraient que les compléments, mais d'organiser, au contraire, le transport de toutes les correspondances sur la base des services aériens,

⁴⁵⁸ C. Bertho-Lavenir, « Le territoire national et la mise en place de réseaux publics de transport de l'information (poste, télégraphe, téléphone), 1750-1940 », *L'administration territoriale de la France*, Actes du colloque d'Orléans, 30 septembre-2 octobre 1993, pp. 15-26.

⁴⁵⁹ *Ibid.*, p. 15.

⁴⁶⁰ M. Moignet déclare en 1944 : « [...] la Poste n'aura que parfaitement rempli sa mission d'auxiliaire de l'économie générale du pays que lorsque la lettre déposée le soir à la fermeture des bureaux sera remise le lendemain matin à la première heure dans la boîte du destinataire. » Cet objectif, connu sous le nom de J+1, doit se réaliser de nuit car « l'entremise du service postal ralentit passablement l'activité commerciale et des usines du pays » in Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5, M. Moignet, *L'aviation postale...*, *op. cit.*

⁴⁶¹ M. Moignet, *L'aviation et la poste métropolitaine*. Conférence prononcée le 15 mars 1944 au Secrétariat général des PTT, Publications de l'indicateur universel des PTT, 1944, p. 1.

⁴⁶² Cette volonté d'organiser le transport postal intérieur autour de l'avion apparaît dans différentes études dès 1936 et les premières liaisons nocturnes d'avant guerre ne font que confirmer cette volonté de l'administration postale. Cette idée est plus que réactualisée pendant l'Occupation : elle va devenir le leitmotiv de toutes les études menées au cours de cette période.

⁴⁶³ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/3 ; Paul Ploton, *Etude sur le réseau postal intérieur de la France*. Son rôle dans l'ensemble des services aériens français desservant les colonies et les pays étrangers, 25 septembre 1936.

les acheminements par fer et route devant ensuite s'établir pour desservir au mieux les zones pouvant être rattachées aux villes d'aérodromes. »

En 1936 si l'avion postal existe, Air Bleu exploite depuis 1935 un premier réseau aérien exclusivement postal, il ne s'agit encore d'un mode de transport marginal : soumis à la surtaxe aérienne il ne s'agit que d'un transport de luxe. Pourtant, il apparaît clairement qu'en raison des multiples intérêts, l'administration envisage de lui donner un rôle axial dans le transport intérieur. Ce sont, principalement, les évolutions techniques en matière de navigation et d'équipement qui permettent à l'avion de devenir cette ossature, une position qu'il ne pouvait occuper tant qu'il réalisait des vols diurnes. L'interruption provoquée par la guerre lui donne, du moins en théorie, ce rôle central dans l'acheminement intérieur. Ces études menées pendant la guerre par les PTT et ses différents « partenaires », issus à la fois des milieux aéronautiques mais aussi d'autres ministères, organisent l'ensemble des services postaux autour de la question du réseau aérien auquel ils donnent une place prédominante. Si les difficultés liées aux cinq années de guerre et d'occupation ont ébranlé les projets réalisés entre 1940 et 1944, elles ont surtout ralenti la mise en place de l'ensemble de l'organisation du service postal métropolitain et le développement des lignes aéropostales. Il faut attendre 1950 pour que le réseau aérien métropolitain, et l'avion postal, devienne véritablement cette « épine dorsale du système d'acheminement à grande distance⁴⁶⁴ ». Le réseau postal aérien se structure, avec l'ouverture de nouvelles lignes, au début des années 1950 et permet de passer du stade d'« embryon de réseau postal aérien »⁴⁶⁵ à réseau dense. Si la structure permet, dans ce premier temps de la reprise des vols aéropostaux, de relier les parties les plus éloignées du territoire dans des conditions – très – satisfaisantes (régularité, délais d'acheminement, coût, etc.) pour l'administration, cet ensemble doit être complété aussi bien en amont qu'en aval par des transports par voie de surface assurant la mise en relation de chaque escale avec les établissements ou services postaux intéressés⁴⁶⁶. Ces derniers sont de natures variées : centralisateurs régionaux puis départementaux de tri, services d'ambulants ferroviaires et, seulement à partir de 2 mai 1957, d'ambulants routiers.

L'avion postal, comme le montre cette étude réalisée par les Postes françaises en 1951 et publiée par l'UPU⁴⁶⁷, occupe une position de plus en plus importante dans le transport intérieur. D'abord moyen de transport extraordinaire durant les deux premières années de son utilisation dans le premier réseau exploité par Air Bleu, il devient un moyen de transport ordinaire en 1937 mais encore peu utilisé en raison de son usage diurne. L'expérimentation de son utilisation prend véritablement son essor en 1939 avec les premières liaisons nocturnes puisque ce n'est que dans ce type de liaison qu'il est véritablement utile à l'administration postale. Un essor stoppé par la guerre mais qui reprend, certes dans des conditions difficiles, et qui se développe considérablement à partir des années 1950. En 1955, le réseau prend bel et bien son envol en s'imposant comme la charpente des services postaux intérieurs : que ce soit les lignes qui composent le réseau, le trafic ou même le budget consacré au transport postal aérien, tout augmente.

Le tonnage transporté, le trafic

Il est difficile de comparer le trafic d'avant-guerre et celui de l'après-guerre tant la façon de comptabiliser le courrier transporté est différente. En effet, à la différence de l'après-guerre où le fonctionnement du CEPM obligeait Air France à établir des comptes annuels, pour la période comprise entre 1935 et 1939 les chiffres ne sont pas donnés par année d'exploitation mais selon le type de liaisons réalisées. On distingue ainsi la quantité de courrier transportée entre 1935 et 1936

⁴⁶⁴ AN, CAC, Fontainebleau : 19760074/102 ; Utilisation de l'avion pour les transports strictement postaux, étude de l'UPU, 1951, II] Principes de l'organisation d'un réseau de transport du courrier par avion dans un pays de moyenne étendue 4) Organisations de prolongement, pp. 11-12.

⁴⁶⁵ AN, CAC, Fontainebleau : 19760074/102 ; Utilisation de l'avion pour les transports strictement postaux, étude de l'UPU, 1951, VI] Premières réalisations dans le cadre du projet de réseau postal aérien (octobre 1945-décembre 1949 : -2) réalisation d'un embryon de réseau postal aérien dès octobre 1945, pp. 19-20.

⁴⁶⁶ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/20 ; L'aviation postale intérieure, II] la structure du réseau et la place dans les acheminements postaux. Etude réalisée en septembre 1983.

⁴⁶⁷ AN, CAC, Fontainebleau : 19760074/102 ; *Utilisation de l'avion pour les transports strictement postaux*, Etude réalisée par l'administration postale française à la demande de l'UPU, Berne, 1951, 41 p.

lorsqu'Air Bleu transportait du courrier surtaxé puis sur les lignes transportant du courrier non surtaxé de jour et enfin courrier transporté de nuit. Vient se rajouter une difficulté supplémentaire dans le fait qu'Air France transporte elle aussi du courrier sur une ligne intérieure (Paris-Marseille) à partir du 16 février 1938.

Entre 1935-1936, le transport aéropostal intérieur était un transport extraordinaire, de luxe même et de ce fait le trafic a été très faible. Entre les deux premières périodes de l'exploitation d'Air Bleu, c'est-à-dire entre 1935-1936 et 1937-1938, l'accroissement du tonnage transporté est édifiant : V.-M. Beaufol et J. Huillet expliquent « que du 10 juillet au 31 décembre 1935 les Simouns avaient parcouru 592 380 km et transporté 410 kg de courrier, or sur la même période de 1937, à trois jours près et pour un kilométrage très proche de celui de 1935, soit 604 159 km, ils transportèrent 70 874 kg de lettres, soit 172 fois plus [...]»⁴⁶⁸.

Didier Daurat déclarait en 1945 que les avions d'Air Bleu avaient transporté de jour entre le 7 juillet 1937 et la mobilisation à la fin du mois d'août 1939, plus de 500 000 kg de lettres ; quant aux liaisons nocturnes elles avaient permis, entre mai et août 1939, d'acheminer près de 80 000 kg de lettres. Enfin, pour la ligne d'Air France Paris-Marseille on peut estimer, liaisons diurnes et nocturnes confondues, à plus de 300 000 kg la quantité de courrier transporté⁴⁶⁹. Ce développement massif du transport aérien entre les premières liaisons diurnes surtaxées de 1935 et les liaisons nocturnes réalisées en 1939 fait dire, en janvier 1939, au Directeur de l'exploitation postale au ministère des PTT Edmond Quenot : « les services que peut rendre l'avion dans le domaine des transports postaux sur les grandes distances sont, en effet, tellement considérables que je n'aperçois pas à quelles limites pourra, dans l'avenir, s'arrêter l'accroissement du fret postal aérien⁴⁷⁰ ». En effet, que ce soit sur les lignes commerciales ou sur les lignes postales le trafic postal aérien a, après la guerre, pris une ampleur considérable. Visionnaire ? Quoi qu'il en soit, après la guerre, l'accroissement du tonnage transporté sur les lignes postales intérieures est très important et correspond entre 1946 et 1972 à un doublement du trafic tous les cinq ou six ans⁴⁷¹. Ce développement tient non seulement à la progression du trafic postal dans son ensemble mais aussi à l'extension progressive du réseau et des moyens mis en œuvre⁴⁷². Il serait intéressant de se demander quelle part représente ce courrier dans le trafic postal intérieur.

Pour imaginer ce qu'il représente dans l'ensemble du trafic postal on peut s'appuyer sur les propos de M. Moignet exposés en mars 1944. Il rappelait alors que le transport aérien ne devait s'appliquer qu'au courrier national de première catégorie déposé dans la soirée et poursuivait ensuite : « [...] on peut évaluer l'importance du courrier national de première catégorie à environ 50% environ du courrier total et celui déposé en fin de soirée à 80% de l'ensemble. Nous aurions donc à remettre à l'avion les 4/5 de la moitié du courrier lettres et cartes soit environ 40% du total. En 1938 la Poste a transporté environ un milliard et demi de lettres. Sur cette base on voit que le transport aérien tel qu'il vient d'être défini, enlèvera 600 millions de correspondances environ ».

Jusqu'en 1938, la part d'Air Bleu dans l'acheminement de lettres ne dépassait pas les 3%, un chiffre qui s'élève entre 15 et 20% au cours des années 1950 pour le courrier transporté par la Postale de nuit : ainsi en 1956 vingt-sept tonnes de courrier étaient transportés chaque nuit⁴⁷³. En 1960 le courrier transporté par avion représente 25% du courrier intérieur⁴⁷⁴, un chiffre qui passe à

⁴⁶⁸ V.-M. Beaufol, J. Huillet, « L'aviation postale en France hier et aujourd'hui » in « L'aviation postale. Air Bleu », *Icare. Revue de l'aviation française*, tome 1, SNPL, 1988, n°124, p. 56.

⁴⁶⁹ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; Discours de Didier Daurat à propos de l'aviation postale intérieure française, Congrès national de l'aviation française, 1945.

⁴⁷⁰ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/4 ; Conférence de E. Quenot, conseiller d'Etat et directeur de l'Exploitation postale, au cours de la réunion de l'Office des Transports et des PTT à Nice, 10 janvier 1939.

⁴⁷¹ Le trafic de l'année 1945 est donné à titre indicatif car il ne peut pas d'être pris en compte car l'exploitation n'a pas fonctionné, toute l'année. C'est ce qui explique la faiblesse du trafic.

⁴⁷² Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/20 ; L'aviation postale intérieure, II] la structure du réseau et la place dans les acheminements postaux. Etude réalisée en septembre 1983.

⁴⁷³ Le service n'étant pas assuré les nuits précédant les dimanches et jours fériés : aucune distribution de courrier n'étant assurée ces jours là, aussi achemine-t-on les dépêches par la voie ferrée. AN, CAC, Fontainebleau : 19760074/102 ; Utilisation de l'avion pour les transports strictement postaux, étude de l'UPU, 1951.

⁴⁷⁴ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/20 ; la Postale de nuit, document réalisé par Air France, 27 avril 1961.

40% à la fin des années 1970⁴⁷⁵. Les prévisions faites pendant la guerre, que ce soit en termes de trafic, d'organisation de l'acheminement intérieur ou de développement du réseau aérien ont pris beaucoup plus de temps que prévu, et l'ensemble des mesures prévues n'ont pas été appliquées. Soit en raison des difficultés économiques, soit en raison d'une redéfinition des objectifs de l'administration en matière de transport postal : la voie aérienne restait une priorité mais seulement pour les longues distances, la Poste renonçant à cette conception du « tout avion » sur l'ensemble du territoire national. L'après-guerre semble avoir brisé un élan dans cette conception du tout aérien à la Poste.

Le transport aérien constitue l'élément déterminant de la bonne qualité des acheminements postaux

L'objectif de l'acheminement postal français, précepte qui est aujourd'hui toujours d'actualité au sein du Groupe La Poste, est de distribuer le lendemain matin en un point quelconque du territoire les lettres déposées la veille en un autre point quelconque du territoire.

Bien que les dimensions géographiques de la France soient relativement modestes, cet objectif ne peut être atteint par l'utilisation exclusive des moyens de transport de surface⁴⁷⁶. Ceci pour différentes raisons : vitesse commerciale des trains limitant le rayon d'action de ce moyen de transport à 500 km, horaires peu adaptés aux besoins du service postal, insuffisance des liaisons traversables, habitudes des usagers qui déposent leurs correspondances en fin de soirée. Seul l'avion offre les conditions de rapidité de transport souhaitées. Mais le fonctionnement du réseau aérien exige une régularité et une ponctualité parfaite au travers desquelles est appréciée la qualité et l'intérêt du service : la régularité s'exprime en fonction du nombre d'atterrissages réalisés par rapport au nombre d'atterrissages prévus ; la ponctualité caractérisant le respect des horaires. Pourtant, cet objectif J+1 n'a pas été réalisé dès l'utilisation de l'avion postal.

L'avion postal a ainsi d'abord été utilisé, entre 1935 et 1936, pour réaliser des liaisons rapides entre la capitale et les grandes villes de la métropole ; l'avion était utilisé de telle manière que l'expéditeur d'une lettre, déposée le matin dans un bureau de la capitale, puisse recevoir la réponse dans le courant de la journée. Si cet essai n'a pas été, du point de vue commercial, couronné de succès, cela a néanmoins démontré que les acheminements par avion pouvaient atteindre le coefficient de régularité indispensable aux transports postaux de toute nature. Par la suite, devant la faiblesse du trafic, la notion de transport rapide à grande distance s'est substituée à la notion d'aller-retour.

Lorsque l'administration des Postes a intégré l'avion, en établissant la gratuité du transport aérien pour les utilisateurs, dans l'organisation générale des acheminements postaux, il a été utilisé pour accélérer l'acheminement postal entre les régions les plus éloignées du territoire. Le recours à l'avion a permis de réduire considérablement le temps de d'acheminement du courrier. Deux exemples retenus concernant Toulouse et une ville des Basses-Alpes (actuellement les Alpes de Haute-Provence) un département reculé et, en outre, défavorisé à cette époque au point de vue ferroviaire en témoignent. Pour le premier, l'acheminement effectué par voie aérienne permet de gagner entre seize et dix-huit heures aux lettres dans le sens aller (c'est-à-dire Paris – province). Dans le sens retour, l'avion offre un gain de temps de douze heures quinze. Pour le second, il est intéressant de souligner, qu'à l'aller, depuis que leur acheminement est effectué par la voie aérienne le gain de temps pour les lettres ordinaires distribuées en ville est de quatre heures et de vingt-quatre heures pour les lettres distribuées en banlieue et dans les communes rurales. Au retour, le gain de temps est quant à lui de douze heures quinze.

Ce n'est qu'avec les liaisons aéropostales nocturnes, à partir de mai 1939, que le but fixé initialement est progressivement être atteint. En 1939, l'objectif est qu'une lettre postée à Paris avant 20h00 puisse être distribuée au premier courrier du lendemain partout en France. Principe qui devait, avec le développement des lignes du réseau intérieur et l'intensification de l'utilisation de l'avion postal, s'étendre à toutes les villes de métropoles. Mais la guerre empêche cela. La reprise

⁴⁷⁵ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/20 ; L'aviation postale intérieure, II] la structure du réseau et la place dans les acheminements postaux. Etude réalisée en septembre 1983.

⁴⁷⁶ *Ibid.*

des vols aéropostaux en 1945 réactualise ce concept sans pouvoir toutefois l'appliquer immédiatement en raison des nombreux obstacles occasionnés par le conflit. Dans un premier temps les lignes de cet embryon de réseau ont surtout permis de relier les grands axes et les régions les plus éloignées du territoire. Ce n'est véritablement qu'à partir des années 1950 que l'objectif initial – une lettre doit être distribuée le lendemain de son départ – a été réactualisé. L'avion postal en a été le principal acteur. Néanmoins, il faut attendre les années 1970 pour que toute lettre postée le soir puisse être distribuée n'importe où sur le territoire national le lendemain. Le recours à l'avion permet un gain de temps considérable : par exemple une lettre déposée à Toulouse à 18h00 ou à Bordeaux à 20h30 était distribuée le lendemain à Paris à partir de 10h00, à Lille à partir de 14h30, à Strasbourg à 17h, etc. En utilisant l'avion elle est distribuée à Paris le lendemain à partir de 7h15, à Lille et Strasbourg⁴⁷⁷ à partir de 7h30, etc.

Si l'avion permet de distribuer le lendemain matin le courrier posté la veille, il permet « d'homogénéiser postalement » l'ensemble du territoire, c'est-à-dire de permettre à la totalité des usagers métropolitains du service public postal de bénéficier des mêmes délais d'acheminement quel que soit leur lieu d'habitation. Ces deux éléments ont été décisifs dans l'utilisation de ce mode de transport.

L'avion et le train, entre concurrence et complémentarité : vers une histoire de la coordination des transports postaux

Un rapide constat a permis de constater que si l'avion et le train sont devenus au fil du temps deux moyens de transport largement répandus dans les transports français intérieurs, ils se livrent aujourd'hui dans le transport de passagers une concurrence sans merci sur le territoire national. La récente ouverture de la liaison TGV Paris – Strasbourg en est le dernier exemple en date. A partir du moment où le transport aérien a commencé à se développer en France métropolitaine, il est devenu un concurrent direct pour le transport ferroviaire : un exemple que l'on trouve à la fois dans le transport postal mais également avec la création de la compagnie d'aviation intérieure *Air Inter*. Pour la SNCF cette création ne devait trouver sa justification que dans le souci de développer des relations – radiales ou transversales – où le chemin de fer n'était pas en mesure d'assurer des communications aussi rapides et n'offrait pas des horaires aussi pratiques. Comme le montrait Olivier Dupéron, *a contrario* de cette vision complémentaire, la SNCF a très rapidement mesuré les risques de concurrence que représentait pour elle l'apparition d'une Compagnie comme *Air Inter*⁴⁷⁸.

L'exemple du transport de passager illustre parfaitement cette concurrence entre le train et l'avion. Quant au transport postal dans l'hexagone, le XX^e siècle se caractérise par l'alternance de l'importance respective du train et de l'avion. Jusque dans les années 1950 le train, par les ambulants ferroviaires, reste le moyen de transport le plus important sur les longues distances. Il ne commence à décliner qu'au moment où l'avion postal devient cette référence en matière d'acheminement à longue distance⁴⁷⁹. Une situation qui s'inverse de nouveau dans les années 1980 avec l'apparition du TGV postal : le réseau aéropostal s'étirole ainsi progressivement. S'il existe toujours des liaisons postales aériennes en métropole, elles ne sont plus l'ossature du réseau d'acheminement postal intérieur. La concurrence et la complémentarité ne concernent que les longs parcours. Mais également, seul le train postal, c'est-à-dire le train composé de wagons postaux dans lesquels fonctionnait les ambulants, est au cœur de cette dichotomie qui se caractérise par l'alternance entre concurrence et complémentarité du train et de l'avion postal au cours du XX^e siècle.

⁴⁷⁷ Les lignes Paris – Lille – Paris et Paris – Strasbourg – Mulhouse – Paris ont été respectivement inaugurées les 29 avril 1957 et 2 juin 1958.

⁴⁷⁸ O. Dupéron, *Transport aérien, aménagement du territoire et service public*, Paris, L'Harmattan, 2000, p. 40-41.

⁴⁷⁹ M. Moignet déclare en 1943 que « les services postaux ambulants à long parcours disparaîtrons peu à peu au fur et à mesure que s'organisera le réseau aérien. ». Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 473 ; M. Moignet, Schéma du projet d'organisation du service postal métropolitain, 5 mai 1943.

La concurrence, si l'on s'en réfère au dictionnaire *Le Petit Larousse*, est une « rivalité d'intérêts provoquant une compétition entre plusieurs personnes [...] ». Ici ce ne sont pas des personnes mais des moyens de transports qui apparaissent comme concurrents. Pourquoi parler ici de concurrence ?

L'avion est un moyen de transport très récent lorsqu'il est utilisé pour la première fois en 1935 (moins de trente années d'existence) et il doit faire face aux moyens de transports déjà existants. Comme toute innovation, technique ou non d'ailleurs, l'avion a dû prouver qu'il était utile c'est-à-dire que son utilisation était justifiée dans l'organisation du travail aux PTT. Or, il a dû le faire au détriment d'autres modes de transport déjà existants et utilisés jusqu'alors.

L'illustration de cette opposition se trouve dans le fonctionnement de cette aviation postale intérieure, encore exploitée de jour, en 1937 : les avions postaux doubler le matin les trains partis de Paris le soir ; le fait que les avions postaux rattrapent les trains en dit long sur cette opposition entre ces deux modes de transport. Le champ lexical de la concurrence s'exprime dans les archives à travers différents termes : doubler, rattraper, imposer, rivalité, etc. Une rivalité qui s'est d'ailleurs ouvertement exprimée en 1947 lors de la suppression des lignes aériennes intérieures suite à la pression exercée par les ambulants alors très influent au sein de l'administration postale.

Dans l'hexagone que ce soit pour le transport de courrier, ou plus tard dans le transport de passagers avec la naissance d'Air Inter, l'avion a toujours dû s'imposer ou se situer par rapport à un autre moyen de transport très présent et surtout très développé en métropole : le train. En ce qui concerne le transport de la poste, les principaux détracteurs du recours à l'avion postal ont d'ailleurs souvent avancé l'argument que la densité du réseau de chemin de fer dans l'hexagone ne justifiait pas l'utilisation d'une flotte d'avions postaux⁴⁸⁰. A cet argument venait s'ajouter le peu d'intérêt de l'avion en raison de la taille du pays : certains pensaient alors que l'aire contenue dans les frontières métropolitaines était trop étroite, que les parcours intérieurs seraient trop faibles pour que l'avion puisse donner en matière de communications postales toute la mesure de sa supériorité sur le chemin de fer⁴⁸¹.

Pour que l'avion postal parvienne à s'imposer et que le réseau s'étende, les difficultés ont été multiples. Principalement il a dû prouver son utilité dans la configuration géographique du pays mais surtout face à la forte densité du réseau de chemin de fer dans l'hexagone.

La régularité des avions postaux a été la clef du succès du développement de l'aviation postale intérieure. Pour que la vitesse, intérêt majeur de l'utilisation de l'avion par rapport au train, justifie son utilisation, il fallait que la régularité des avions postaux soit au moins identique, sinon supérieure⁴⁸², aux trains jusqu'alors utilisés dans l'acheminement postal. On comprend maintenant pourquoi cette mystique du courrier (cf. *infra*) s'est traduite pour l'aviation postale intérieure par le respect absolu des horaires, par cette ponctualité et cette régularité qui en ont fait sa renommée⁴⁸³. Comme le résume Didier Daurat en 1945, entre 1937 et 1939 les appareils d'Air Bleu ont transporté plus de cinquante tonnes de lettres « sans perdre une seule lettre, avec une régularité à laquelle l'administration des PTT tint toujours à rendre le plus éclatant hommage⁴⁸⁴ ». Après la guerre, ponctualité et régularité prendront tout leur sens en raison de la vulnérabilité de l'avion postale intérieure, incertitude liée en grande partie à la situation économique et financière difficile du pays. Si le train postal, dont le service des ambulants constitue depuis le milieu du XIX^e siècle l'ossature du transport postal sur longues distances, a continué à se développer au cours du premier XX^e siècle ; la mise en place progressive du réseau postal aérien au lendemain de la Seconde Guerre amorce son déclin sur grandes distances. Cette concurrence a véritablement existée puisque, comme le souligne Jean Macaigne⁴⁸⁵, c'est sous la pression des ambulants qu'en juin 1947 le Ministre des

⁴⁸⁰ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/ 3 ; Etude sur l'aviation postale, 1937.

⁴⁸¹ M. Dugès, « L'aviation postale intérieure », *Bulletin d'informations, de documentation et de statistique*, n°11, novembre 1937, pp. 11-27.

⁴⁸² Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; Discours de Didier Daurat à propos de l'aviation postale intérieure française, Congrès national de l'aviation française, 1945.

⁴⁸³ Beaucoup de compagnie aériennes n'ont jamais réussi à s'approcher des parfaites statistiques de la Poste.

⁴⁸⁴ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; Discours de Didier Daurat à propos de l'aviation postale..., *op. cit.*

⁴⁸⁵ J. Macaigne, *Le courrier de l'aventure*, Paris, Ed. Fayard, 1962, p. 160.

PTT avait décidé la suppression des lignes postales aériennes. Les « seigneurs de la Poste », comme on les appelle parfois⁴⁸⁶, voyant dans le développement du réseau aéropostal intérieur une menace pour leur situation.

Mais cette concurrence ne constitue pas l'élément principal dans l'histoire commune de ces deux moyens de transport utilisés par la Poste. S'il convient de le souligner, il faut s'attarder davantage sur un phénomène beaucoup plus important pour le transport postal intérieur : celui de la complémentarité entre l'avion et les deux autres moyens de transports terrestres utilisés par le service postal : le train et l'automobile. C'est cette coordination qui a donné au transport aérien exclusivement postal le rôle et l'importance qu'on lui connaît aujourd'hui.

Complémentarité et coordination des transports postaux

La complémentarité entre différents moyens de transport utilisé pour l'acheminement postal n'est pas propre à l'utilisation de l'avion dans le cadre du réseau aéropostal intérieur : au début du XX^e siècle déjà certains moyens de transport utilisés par la Poste avaient été mutuellement associés ; ainsi en 1913, l'avion utilisé pour transporter du courrier en Paris et Bordeaux avait été présenté comme un moyen de transport complétant le dispositif de l'acheminement postal intérieur. Par la suite, la Compagnie Générale Aéropostale a également utilisé des moyens de transport pour compléter son dispositif d'acheminement du courrier entre la France et l'Amérique du Sud en ayant recours aux *Avisos* de l'Aéropostale⁴⁸⁷ dont l'existence a bien souvent été occultée par les emblématiques avions de la compagnie et par les exploits de ses pilotes.

Si l'on parle de complémentarité, peut-on pour autant parler d'une coordination des transports postaux autour de l'avion postal ? La coordination des transports français a été largement étudiée, la plus récente, et certainement la plus complète étude historique, sur le sujet date des années 1990 avec les recherches de Nicolas Neiertz⁴⁸⁸. En revanche, cette problématique est – encore – absente dans l'historiographie postale : si la Poste a été étudiée sous différents aspects (métiers, structures institutionnelles ou opérationnels, coopération internationale, structuration nationale et sociétale, etc.) ; le transport est encore très peu représenté dans cette historiographie postale qui pourtant, selon Sébastien Richez, constitue l'activité première et historique du service postal⁴⁸⁹. La question qui se pose alors n'est pas de s'interroger de façon approfondie sur la coordination des transports postaux, mais de s'y intéresser brièvement sous l'angle aéropostal pour démontrer ou non son existence et surtout pour voir, si elle a existé, sous quelle forme s'est-elle développée autour de l'avion postal.

Avant que l'avion devienne un moyen de transport postal ordinaire, en 1937 pour le courrier national de première catégorie, Air Bleu et l'administration des Postes ont organisé un service spécial d'acheminement et de distribution pour la lettre Air Bleu : c'est le premier exemple d'une véritable coordination entre l'avion postal et d'autres moyens de transports. Mais c'est surtout après la Seconde Guerre mondiale que s'est considérablement développée cette complémentarité des transports postaux et que la coordination autour de l'avion postal a pris tout son sens.

Le projet d'organisation du service postal métropolitain⁴⁹⁰ construit pendant l'Occupation, a organisé l'acheminement postal autour du réseau aérien postal souvent appelé dans les sources « l'épine dorsale » ou encore « l'ossature » du transport postal intérieur a grande distance.

⁴⁸⁶ « Les seigneurs de la Poste, l'histoire des ambulants à travers la littérature », *Bulletin de la Société littéraire des PTT*, Délégation Aquitaine, 1989.

⁴⁸⁷ Les *avisos* étaient des navires loués par la Compagnie à la Marine. Il convient également de souligner cet aspect maritime de la Ligne, aspect qui a été la partie déterminante durant plusieurs années du trait d'union maritime qui sépare Dakar et Natal et qui a pourtant bien souvent été occultée par les avions de la compagnie et les exploits des pilotes. Pourtant, si la première traversée complètement aérienne de l'Atlantique date du 12 mai 1930, la liaison aéro-maritime Toulouse-Casablanca fonctionnait depuis mars 1928. Pour plus de détails sur cet aspect de la ligne nous renvoyons à l'ouvrage de Jean Macaigne : J. Macaigne, *Les Avisos de l'Aéropostale (1927-1928)*, Paris, éd. Du Cosmos, 1989, 183 p.

⁴⁸⁸ N. Neiertz, *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1999, 802 p.

⁴⁸⁹ S. Richez, « "Bougez avec la Poste". Regard historique sur les mobilités postales », *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Séminaire des Masters de l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne et de l'Université Paris IV-Sorbonne, mai 2008.

⁴⁹⁰ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HL 473 ; M. Moignet, Schéma du projet d'organisation du service postal métropolitain, 5 mai 1943.

Cependant, il est apparu inutile d'organiser un transport rapide et régulier du courrier entre escales s'il devait subir ensuite des pertes de temps entre les escales et les différents points où il devait être ensuite acheminé⁴⁹¹. Aussi, il a été progressivement organisé, en fonction de l'amélioration de la situation économique et financière du pays, le prolongement de ces lignes aéropostales. De ces escales émanaient les transports régionaux puis terminaux, aussi appelés liaisons régionales et terminales (départementales)⁴⁹², qui étaient des liaisons ferroviaires pour les premières et routières pour les dernières. On voit bien ici la complémentarité, c'est-à-dire l'imbrication des différents modes de transport entre eux, des différents transports postaux. La coordination des transports postaux consistant à mettre en œuvre ces différentes liaisons en vue d'obtenir un but cohérent. Partant de la définition qui désigne l'organisation du travail comme le moment où l'on cherche à rendre plus efficace, plus efficient même, le travail⁴⁹³ ; on peut se poser la question suivante : la coordination des transports postaux peut-elle être l'illustration de cette organisation du travail dans l'acheminement postal ? En effet, on constate que l'acheminement postal est organisé en fonction de buts particuliers : ici principalement autour de la notion d'accélération de l'acheminement postal. Mais si l'on fait abstraction des repères chronologiques et thématiques qui bornent cette étude, n'est il pas possible d'envisager que ces buts particuliers soient la promotion des différents moyens de transports inventés par l'homme, l'aménagement du territoire, les économies d'énergie ou encore le respect de l'environnement ?

Un exemple très significatif de cette coordination entre le train et l'avion pour le transport du courrier est illustré avec le service des colis postaux avions (CPA) qui s'est créé au lendemain de la deuxième guerre. Si les colis n'ont pas été admis dans le trafic des lignes postales intérieures, il est pourtant intéressant de s'y intéresser brièvement. Si la création du service des CPA n'entre pas dans ce stricte cadre, il importe de faire ressortir un élément important : celui la généralisation du transport aérien aux différents objets de correspondance. Ainsi progressivement colis et journaux sont transportés, que ce soit dans la limite des frontières métropolitaines ou dans le cadre de liaisons extranationales, par avion.

La question qui se pose ici est de savoir si cette volonté d'étendre au transport aérien une part toujours plus grande du fret postal est liée à l'essor de l'aviation postale intérieure ou si ces deux phénomènes se sont développés parallèlement.

Quoi qu'il en soit, le service des CPA est l'exemple même de coordination air-fer : service créé par la convention passée le 15 octobre 1947 entre les PTT-Air France et la SNCF, il s'agit d'un service organisé et contrôlé par l'administration mais qui est exécuté par la SNCF et Air France. En fait le colis-avion est un objet postal mais qui n'est pas transporté par la Poste car les différents transporteurs agissent au nom des PTT et sous leur contrôle. Il s'agit d'un service qui relie la métropole aux colonies, à l'Union française et à l'international mais qui n'a pas fonctionné au sein de la métropole. Au départ de France, le CPA est pris en charge au gré de l'expéditeur : soit par une gare qui le réachemine alors vers l'escale Air France la plus proche en colis express, c'est-à-dire par les trains de voyageurs les plus rapides, soit dans une agence d'Air France qui le transporte immédiatement par voiture à l'aéroport de départ où il est chargé en priorité sur le premier avion en partance et éventuellement sur les appareils qui lui donnent correspondance. Dédouané dès son arrivée, il est soit aussitôt livré si le destinataire réside dans une localité dotée d'un aéroport soit confié à nouveau aux transports de surface qui assurent dans les mêmes conditions de rapidité la réexpédition et la livraison⁴⁹⁴. En France les colis-avion qui doivent transiter par les services ferroviaires sont assimilés à des colis « express » et bénéficient d'une jonction air-fer rapide en

⁴⁹¹ AN, CAC, Fontainebleau : 19760074/102 ; Utilisation de l'avion pour les transports strictement postaux, étude de l'UPU, 1951, II] Principes de l'organisation d'un réseau de transport du courrier par avion dans un pays de moyenne étendue 4) Organisations de prolongement, pp. 11-12.

⁴⁹² *Ibid.*

⁴⁹³ Henri Fayol présente dans *Administration industrielle et générale* les cinq principes universels sur lesquels doivent reposer l'administration et le fonctionnement d'une organisation : prévoir et planifier, organiser l'allocation des ressources, commander, coordonner et contrôler. Ses travaux nous semblent être une piste intéressante pour continuer ces recherches sur la coordination des transports postaux et plus largement sur l'organisation de l'acheminement postal. Cf. H. Fayol, *Administration industrielle et générale*, Paris, éd. Dunod, 1999, 133 p.

⁴⁹⁴ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/ 11 ; Air-France, guide de l'expéditeur : messageries, colis postaux avion, poste aérienne mai 1956.

étant pré-acheminés ou réacheminés par des trains de voyageurs rapides. Grâce à ces deux mesures les colis-avion circulent sur le territoire national avec la rapidité d'une lettre⁴⁹⁵.

La Poste et l'aviation

Le rapport présenté devant la Chambre des députés par la Commission aéronautique chargée de se prononcer sur la création d'une aviation postale intérieure⁴⁹⁶ fait référence à la mention suivante : « La commission de l'aéronautique est, par définition, favorable à toute activité aéronautique nouvelle susceptible d'utiliser et d'entraîner du personnel aérien ; de provoquer la création et la circulation régulière de machines nouvelles ; d'animer, en un mot, la vie aérienne et économique du pays [...]»⁴⁹⁷. » Son rapporteur, le député M. Brocard, poursuit en soulignant au nom de cette Commission les « heureuses répercussions sur notre activité aéronautique » que pourrait avoir la création d'une aviation postale intérieure.

En France la création de l'aviation postale intérieure s'inscrit dans un contexte général dans l'ensemble favorable au développement de l'aéronautique. En 1936, la mise en place par le Front Populaire d'un programme d'« aviation populaire » dans le but de sélectionner de futurs pilotes militaires et dans l'espoir de contribuer au développement de l'aviation française alors en perte de vitesse par rapport aux années 1920 montre, comme l'écrit Vital Ferry, que « l'aéronautique est alors devenue la technologie avancée par excellence, dont la modernité n'a pas échappé aux services de propagande de tous les pays industrialisés, quel que soit leur régime politique⁴⁹⁸ ».

Si l'avion valorise la Poste en mettant en avant le côté novateur et moderne de l'administration, qui a bien souvent été présentée comme un service public vétuste⁴⁹⁹, il y a également une dimension nationale et internationale qui dépasse le cadre postal : l'avion est un outil des gouvernements⁵⁰⁰. De ce fait, son utilisation dans le cadre d'un transport postal offre un intérêt pour l'administration et le service qu'elle procure à ses usagers, mais très certainement pour tout un pays. L'utilisation de l'avion pour le transport de la poste servirait-elle alors au développement aéronautique français ?

En fait, en quoi la Poste, en ayant recours à l'avion postal pour le transport de dépêches qu'elle a pour mission d'acheminer, a participé au développement de l'aviation française ? C'est une autre manière de questionner sa contribution à la diffusion du transport aérien dans l'hexagone. C'est à la fois l'institution, la Poste, mais surtout le courrier, qui est à l'origine de ce développement aéronautique.

Il s'agira aussi d'aborder un point essentiel de notre réflexion : distinguer la fonction du courrier – ce dénominateur commun entre l'administration des Postes et l'aviation postale intérieure – dans le quadrillage de la France métropolitaine par des lignes aériennes. Aurait-il servi, comme cela a été

⁴⁹⁵ M. Fioravanti, « Le service des colis-avion en France », *Revue des PTT de France*, sept.-oct. 1949, pp. 1-5.

⁴⁹⁶ Un projet de loi déposé en janvier 1935 devant la Chambre des députés visait à approuver la convention passée entre les ministères des PTT, de l'Air et des Finances et la société Air Bleu en vue de l'organisation de l'aviation postale intérieure. Par la suite, différentes commissions ministérielles se sont formées en vue de se prononcer dessus : la commission des PTT et la commission de l'Aéronautique qui ont successivement présentées leurs conclusions devant la Chambre des députés en 1935. Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 135 ; Acte n°4460. Projet de loi tendant à approuver la convention conclue entre les ministères des PTT, de l'Air et des Finances et la Société Air Bleu en vue de l'organisation d'une aviation postale intérieure (annexe au procès-verbal de la séance du 7 janvier 1935) 10 p. ; Acte n°4647. Rapport fait au nom de la commission des PTT chargée d'examiner le projet de loi tendant à approuver la Convention conclue entre les ministères des PTT, de l'Air et des Finances et la Société Air Bleu en vue de l'organisation d'une aviation postale intérieure (annexe au procès-verbal de la séance du 7 février 1935) 32 p. ; Acte n°4691. Avis présenté au nom de la commission de l'aéronautique sur le projet de loi tendant à approuver la Convention conclue entre les ministères des PTT, de l'Air et des Finances et la Société Air Bleu en vue de l'organisation d'une aviation postale intérieure (annexe au procès-verbal de la séance du 14 février 1935) 20 p.

⁴⁹⁷ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 135 ; Acte n°4691 : avis présenté devant la Chambre des députés au nom de la commission de l'aéronautique, pp. 4-5.

⁴⁹⁸ V. Ferry, *Aviation populaire ou aviation prolétaire – 1936*, Paris, éd. Du Gerfaut, 2007, 200 p.

⁴⁹⁹ Roger Rouxel parle d'une « administration dans un triste état », quant à Bertrand Favreau il souligne le « travail de rénovation [de l'administration des PTT] » accompli par Georges Mandel. Cf. R. Rouxel, *Le monde des PTT au cours des Années Folles (1919-1927)*, Marly-le-Roi, L'Auteur, 1986, pp. 35-54. ; B. Favreau, *Georges Mandel ou la passion de la République : 1885-1944*, Paris, Fayard, 1996, p. 295.

⁵⁰⁰ E. Chadeau (E.), *Le rêve et la puissance...op. cit.*, p. 24.

le cas pour la Ligne France-Amérique du sud, de justification économique au développement aéronautique dans l'hexagone ?

Entre 1935 et 1955, en cherchant à systématiser l'utilisation de l'avion pour le transport du courrier et en lui donnant une place centrale dans l'organisation de l'acheminement intérieur, la Poste apparaît comme un promoteur du transport aérien en France.

L'avion postal et l'aviation française

La Poste – qu'elle soit une administration ou une entreprise – a toujours recherché le juste équilibre entre modernité et économie, c'est d'ailleurs l'une des explications au fait qu'elle se situe dans l'expérimentation. En matière de transport, que ce soit avec le train au XIX^e siècle, avec l'avion au siècle dernier ou encore aujourd'hui avec les véhicules respectant l'environnement – la *mobilité verte* –, la Poste ne s'est jamais contentée d'utiliser des véhicules ayant déjà faits leurs preuves. C'est d'ailleurs l'un des aspects qui la caractérise comme promoteur des différents moyens de transport inventés par l'homme.

Un avion dont les caractéristiques techniques répondent au transport postal : 1935-1945

Dans les années 1920, la Poste s'était déjà intéressée aux caractéristiques techniques des appareils pouvant servir à un transport régulier exclusivement postal. C'est d'ailleurs en raison du manque d'appareils répondant à ses besoins, la technique aéronautique n'étant pas encore suffisamment développée, que l'intention de doter la France d'un réseau de lignes aéropostales intérieures avait été repoussée. Si l'avion présentait de multiples intérêts en raison de sa vitesse, il n'était pas encore suffisamment perfectionné pour concurrencer le chemin de fer permettant, en dépit des multiples inconvénients déjà présentés, de transporter plus de courrier et d'être ainsi beaucoup plus rentable.

La question de l'avion postal apparaît, dès les années 1920⁵⁰¹, comme cruciale pour l'administration des Postes. En effet, avant que ne soit créé le réseau, l'avion postal était déjà à l'étude. Dès le 24 mars 1926, une étude entreprise par le ministère de l'Air et soutenue par les PTT visait à définir les caractéristiques d'un avion postal. Pour ce faire, le ministère demanda l'avis des différentes compagnies de navigation aérienne qui transportaient du courrier pour le compte de l'administration postale. Elles en arrivèrent aux conclusions suivantes : pour les vols de jour il fallait un avion monomoteur ayant une charge utile de 200 kg ; pour les vols de nuit, un avion bimoteur ayant une charge utile de 400-500kg. L'avion devant avoir une vitesse de croisière de 250km/h et surtout un prix de revient économique en exploitation⁵⁰². Ces caractéristiques, sur lesquelles revient Albert Métral⁵⁰³ lors de d'une conférence de 1936, ont servi de base aux différents services techniques – principalement de l'administration des Postes et d'Air Bleu mais également du ministère des Transport, de la Direction de l'Aviation Civile, etc. – qui ont entrepris avant la guerre l'étude d'un matériel adéquat. En 1929, l'avion répondant aux besoins du transport postal n'existe et n'est même pas en construction. Qui plus est la France disposait d'un retard considérable au niveau des infrastructures (aérodromes, balisage des pistes, etc.).

Le recours à une aviation spécialisée dans le transport postal a obligé la Poste, et les compagnies chargées d'exploiter ce réseau, à utiliser des avions adaptés aux exigences techniques et

⁵⁰¹ À partir de 1927, l'administration des Postes et la direction des Voies et Communications aériennes menèrent une série d'études en vue de la création d'un réseau intérieur : statistiques postales, possibilités des chemins de fer, etc.

⁵⁰² Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 136 ; « L'effort français dans le domaine de l'aviation postale », communication de A. Métral, professeur au Conservatoire national des Arts et Métiers, prononcée le 3 février 1936 devant l'Union des chambres de commerces maritimes et des ports français.

⁵⁰³ Albert Métral (1902-1962) est un ancien élève de l'Ecole Polytechnique (promo 1920 N) et de l'Ecole des Mines (promotion 1922). Il a exercé des fonctions professorales, notamment à l'Ecole Supérieure d'Aéronautique, puis à l'Ecole de l'Air, au Conservatoire National des Arts et Métiers où il a été titulaire de la Chaire de Mécanique puis à l'Ecole Nationale Supérieure de l'Armement où il a professé les Mécaniques modernes. Il s'est, par ses activités scientifiques, très largement intéressé à l'Aéronautique, à la Mécanique générale et appliquée. Parmi ses nombreux travaux, on trouve des ouvrages généraux sur l'hydro et l'aérodynamique, la mécanique rationnelle. Parmi ses activités industrielles on peut souligner, entre autre, qu'il a été l'un des fondateurs d'Air-Bleu et ancien Administrateur de la Société Latécoère.

économiques liées au fret postal. De ce fait, l'industrie aéronautique française a été mise à contribution pour essayer de répondre à leurs besoins. On recense ainsi sur la période observée près d'une dizaine d'études techniques relatives à l'avion postal. Et plus on avance dans cette période, plus la Poste engage ses services techniques dans ces études ; elle devient dès la Seconde Guerre mondiale l'élément moteur de cette réflexion technique autour de l'avion.

Comme pour le développement du réseau de lignes aéropostales, deux éléments liés l'un à l'autre, les principaux obstacles à la recherche d'un avion adapté aux besoins du transport postal sont d'ordre technique et financier. L'existence d'un avion répondant à ces besoins particuliers liés au fret postal, condition indispensable à la création d'une aviation postale intérieure, résulte des recherches et des avancées techniques provoquées par les programmes de la coupe Deutsch⁵⁰⁴. Si la Poste a contribué au développement de l'aéronautique en France, dans les années 1930 ce sont surtout les milieux aéronautiques qui ont contribué au développement du transport aéropostal intérieur : une très large part leur revient dans la création de l'aviation postale intérieure. Ce n'est qu'une fois l'avion devenu véritablement un moyen transport postal fiable, c'est-à-dire après le « premier essai d'aviation postale intérieure » réalisé entre 1935 et 1936⁵⁰⁵, que la Poste prend progressivement en charge l'étude technique des caractéristiques de l'avion postal.

Des caractéristiques qui d'ailleurs ont considérablement évoluées au fil du temps avec le développement de l'aéronautique, du trafic aéropostal et des moyens techniques et financiers dont disposait l'administration des Postes. Si entre 1935 et 1936 seuls les milieux aéronautiques se sont pour ainsi dire activement intéressés à la question de l'avion postal, la position de l'administration des Postes apparaît limitée à un simple rôle d'observateur attendant plus de résultats pour s'impliquer d'avantage. Cette attitude est à mettre en relation avec le caractère expérimental d'Air Bleu sur entre 1935-1936, il s'agissait avant tout pour l'administration des Postes et pour le ministère de l'Air de lancer à peu de frais une expérience qu'aucune compagnie aérienne française n'était prête à entreprendre⁵⁰⁶. Ce n'est qu'une fois le « véritable départ » amorcé en 1937⁵⁰⁷ que la Poste s'implique activement dans l'activité de la compagnie Air Bleu et dans la recherche par ses propres services, reflets de cette expérimentation postale, d'un avion adapté au service postal intérieur. La coupe Deutsch est donc à l'origine du premier avion postal de l'histoire de l'aviation postale intérieure puisqu'elle a permis d'établir un avion léger, rapide et économique⁵⁰⁸ (le Caudron C460) dont s'est inspiré l'ingénieur Marcel Riffard, pour concevoir le Caudron-Renault *Simoun*, l'emblème et « l'arme d'Air Bleu »⁵⁰⁹. Cet appareil est emblématique du transport aéropostal métropolitain de l'entre-deux-guerres. Ses caractéristiques techniques expliquent son intérêt : avion monomoteur (moteur Renault de 180 Cv) ayant une charge utile maximum de 505 kg, volant à une vitesse de croisière de 270 km/h (310 km/h au maximum), il présente toutes les caractéristiques de l'avion postal idéal retenu par l'étude de 1926.

⁵⁰⁴ Cette Coupe fut créée par Henri Deutsch de la Meurthe un industriel du pétrole, grand admirateur et grand mécène de l'aviation à ses débuts. Elle fut disputée entre 1912 et 1922 et entre 1934 et 1935 grâce à sa fille, Suzanne Deutsch de la Meurthe qui relança cette course en 1931.

⁵⁰⁵ M. Dugès, « L'aviation postale intérieure » in *Bulletin d'informations, de documentation et de statistique*, n°11, novembre 1937, p. 6

⁵⁰⁶ C. Henri, « Air Bleu ou la naissance de l'aviation postale intérieure 1935-1939 », *Les Cahiers de la FNARH*, n°106, Actes du 16^{ème} Colloque Historique, 18-19 octobre 2007, pp. 1-21.

⁵⁰⁷ C. Dumont, « L'aviation postale en France », Mémoire de l'Institut national des Télécommunications, Centre d'enseignement des affaires, mai 1984, p. 29.

⁵⁰⁸ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; Discours de Didier Daurat à propos de l'aviation postale intérieure française, Congrès national de l'aviation française, 1945.

⁵⁰⁹ Site du Groupe La Poste : http://www.laposte.fr/groupe_poste_nous_connaitre_histoire_saviez_vous_50arme_air-910.html

Caudron-Renault Simoun en vol



Source : L'Adresse Musée de La Poste, Paris

Une note d'Air Bleu datant de 1936 donne des précisions quand au choix de l'avion postal chargé d'exploiter les lignes Air Bleu : « L'utilisation d'avions modernes, de faible puissance, à rendement élevé nous donne le moyen d'exploiter nos lignes dans des conditions d'économies inconnues à ce jour. La vitesse du Simoun, sa consommation réduite, son moteur robuste réduisent, en effet, les dépenses de personnel et de carburant dans des proportions considérables. Ces qualités permettent de concentrer tout notre personnel technique, tout notre matériel au centre même de notre exploitation⁵¹⁰. »

Les caractéristiques techniques requises par l'avion postal diffèrent en effet des avions commerciaux transportant indifféremment des passagers, de la poste et des marchandises. Comme le souligne Paul Ploton dans une autre étude menée par Air Bleu en 1936, l'avion postal doit être « d'une finesse aérodynamique beaucoup plus élevée et, par suite, d'un prix d'achat, d'entretien et d'exploitation réduit dans des proportions considérables par rapport à celui des avions commerciaux [...] »⁵¹¹.

En 1937, il ne s'agit plus de transporter quelques lettres surtaxées pour quelques rares usagers privilégiés : l'introduction de l'avion dans les moyens de transport postaux ordinaires implique la nécessaire prise en considération de l'augmentation des flux de trafics postaux. Si les difficultés techniques limitent encore l'exploitation de lignes diurnes, ce qui permet encore au Simoun de transporter une grande quantité de courrier mais pas aussi importante qu'elle l'aurait été dans le cadre de liaisons nocturnes, cela oblige Air Bleu à rechercher des appareils répondant aux desiderata du service postal : des appareils pouvant à la fois voler de nuit et transporter de plus importants volumes de courrier. Aussi, en décembre 1937 Albert Métral, nommé conseiller technique de la Société Air Bleu, poursuit l'étude sur les différents types d'avions susceptibles de convenir « plus particulièrement aux besoins du service postal »⁵¹². Dans le rapport d'une trentaine de pages qu'il remet à Air Bleu et à l'administration des Postes il souligne que « la qualité essentielle du trafic postal aérien est son absolue régularité, [...] trois facteurs interviennent pour concourir à cette régularité : le matériel, les instruments de bord et les qualités techniques du personnel ». Il s'en dégage le nécessaire remplacement des appareils en raison de l'inéluctable évolution vers une aviation nocturne. Comme il le souligne, « [...] le trafic postal de nuit comporte une charge plus élevée que de jour. Les appareils devront donc porter plus, réaliser les mêmes moyennes, et pour tenir compte des difficultés d'atterrissage nocturne [...] être plutôt surabondants comme charge et comme rayon d'action⁵¹³ ».

⁵¹⁰ AN, CARAN, Paris : F90 21645 ; Note de la Société Air Bleu, 1936.

⁵¹¹ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/3 ; Etude sur le réseau postal intérieur de la France, 1936, P. Ploton, p. 5.

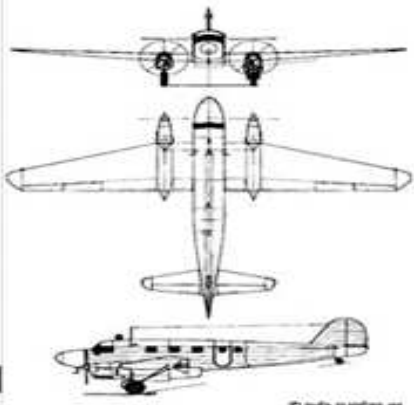
⁵¹² AN, CARAN, Paris : F90 21645 ; Etude de la Société Air Bleu menée par Albert Métral.


⁵¹³ *Ibid.*

Les sources consultées témoignent, pour la période d'avant guerre, de la faible implication de l'administration des Postes dans les études sur l'avion postal : ces dernières ont ainsi fréquemment été menées par Air Bleu alors en charge de l'exploitation de la quasi-totalité des lignes du ce réseau postal aérien, et Air France qui s'est progressivement impliquée dans cette forme de transport. Si la Poste n'en est pas, encore, le protagoniste, elle en reste le principal bénéficiaire. Avant guerre la Poste participe donc, de façon indirecte, au développement de l'aviation en donnant de la poste à transporter à ces deux compagnies exploitant des lignes intérieures et qui doivent s'adapter aux besoins particuliers du transport postal. Pour ce faire, elles doivent faire appel aux appareils, aux instruments et aux méthodes de navigations les plus modernes afin de garantir la sécurité et la régularité de ce transport postal. Si avant la guerre la Poste s'est pendant un temps accommodée des difficultés techniques qui empêchaient l'exploitation de lignes complètement adaptées à ses besoins, elle n'en a pas moins, en raison de ses exigences, stimulé le rapide progrès et le développement de l'aviation française.

En ce qui concerne l'avion, l'élément le plus visible dans cette participation au développement de l'aviation française se trouve dans le choix des appareils. Si elle ne participe pas, encore, activement à l'élaboration d'études techniques sur les avions postaux, elle contribue à promouvoir l'aéronautique française dans le choix du constructeur et dans la nationalité des appareils. Un rapide constat s'impose à partir des appareils utilisés pour le transport aérien régulier et exclusif de la poste. Chez Air Bleu le choix s'est porté, pour les liaisons diurnes, sur le Caudron-Renault *Simoun* ; quant aux liaisons nocturnes elles étaient réalisées par Caudron *Goéland*, surnommé le « Dakota à la française »⁵¹⁴, qui est l'un des avions commerciaux les plus répandus et les plus réussis de l'entre-deux-guerres.

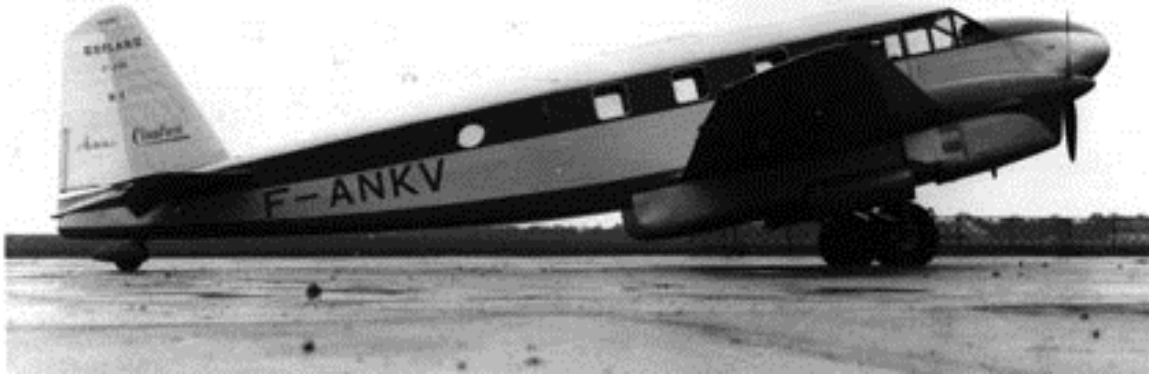
Caractéristiques techniques du Caudron Goéland

Caractéristiques techniques		Plan 3 vues
Modèle	Caudron C.448 Goéland	
Envergure	17.59 m	
Longueur	13.68 m	
Hauteur	3.40 m	
Motorisation	2 moteurs Renault 6 Q 80/701 Bengali	
Puissance totale	1 x 440 ch	
Armement	-	
Charge utile	6 passagers	
Poids en charge	3500 kg	
Vitesse maximale	300 km/h	
Plafond pratique	7000 m	
Distance franchissable	1000 km	
Equipage	2	

Profil couleur	
	

⁵¹⁴ En référence à l'avion américain le DC3 qui est à ce jour l'avion qui a été le plus commercialisé dans le monde.

Caudron Goéland sur le tarmac avant la guerre



Source : Musée Air France. DR.

En ce qui concerne la compagnie Air France, les liaisons diurnes et nocturnes étaient assurées par des trimoteurs Wibault, des bimoteurs Potez puis par des Bloch 220. Tous ces appareils sont français. Il s'agit là d'un point très important sur lequel il convient de s'arrêter.

En matière de transport postal, les différentes conventions signées entre ces deux compagnies aériennes et le ministère des PTT font ressortir la nécessité d'utiliser des appareils de construction française, un élément sur lequel insistait déjà le projet de loi présenté en janvier 1935 devant la Chambre des députés⁵¹⁵. On retrouve ainsi dans les deux conventions signées entre la compagnie d'aviation postale et les PTT (1^{er} avril 1935 et 1^{er} juin 1937 ; le même article n°3 qui stipule : « Les avions [...] devront être agréés par décision expresse du Ministre de l'Air [...]. Pour être agréé, un type d'avion devra satisfaire aux conditions suivantes :

- Etre d'origine française, c'est-à-dire que le planeur et les appareils motopulseurs devront :
- Avoir été dessinés par un bureau d'étude français
- Avoir été construit en France ou dans les colonies [...]
- Porter un nom français ou celui d'une société française [...]⁵¹⁶. »

L'aviation postale intérieure en n'utilisant que des appareils français cherche clairement à favoriser la construction et l'industrie aéronautique française. C'est, avant même la création de l'aviation postale métropolitaine, le but recherché par les différents ministères et les différentes compagnies et constructeurs français. C'est d'ailleurs ce qui a poussé la commission de l'Aéronautique à approuver le projet de loi en 1935 en dépit des différentes critiques formulées⁵¹⁷.

On trouve ainsi dans les archives de l'ancienne administration des Postes une note datant de 1938, dont l'auteur reste inconnu, qui stipule que l'administration postale et les milieux aéronautiques cherchent le plus possible à « écarter les ressources de l'industrie aéronautique étrangère [...] »⁵¹⁸.

Pourquoi se limiter aux possibilités offertes par l'industrie aéronautique française ? La première explication est d'ordre technique et géographique : aucun appareil construit en Europe ne semble répondre aux besoins de l'aviation postale intérieure. Quant à l'utilisation d'appareils américains, elle entraînerait de nombreuses difficultés principalement en raison de l'éloignement du constructeur⁵¹⁹. Mais ce sont surtout des nécessités politiques et économiques qui justifient ce choix puisqu'elles permettant ainsi d'« avoir une industrie aéronautique puissante, prospère, toujours sur la voie du progrès »⁵²⁰. Ce document postal souligne d'ailleurs que les capacités de l'industrie

⁵¹⁵ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 135 ; Acte n°4460. Projet de loi tendant à approuver la convention conclue entre les ministres des PTT, de l'Air et des Finances et la Société Air Bleu en vue de l'organisation d'une aviation postale intérieure (annexe au procès-verbal de la séance du 7 janvier 1935) 10 p.

⁵¹⁶ AN, CARAN, Paris : F90 21644 ; Conventions signées entre l'Etat et la Société Air Bleu les 1^{er} avril 1935 et 1^{er} juin 1937.

⁵¹⁷ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 135 ; Acte n°4691. Avis présenté au nom de la commission de l'aéronautique sur le projet de loi tendant à approuver la Convention conclue entre les ministères des PTT, de l'Air et des Finances et la Société Air Bleu en vue de l'organisation d'une aviation postale intérieure (annexe au procès-verbal de la séance du 14 février 1935) 20 p.

⁵¹⁸ AN, CARAN, Paris : F90 21645 ; Note sur l'avion postal, 2 mars 1938.

⁵¹⁹ *Ibid.*

⁵²⁰ *Ibid.*

aéronautique française (ingénieurs, usines nationales, etc.) permettent de répondre aux besoins de l'aviation postale, une situation qui n'étant plus possible après la guerre en raison de la situation dans laquelle se trouve l'aéronautique française qui est alors, comparée à celle des grands vainqueurs, « [...] dans une situation quasi désespérée⁵²¹ ». Mais surtout on trouve dans cette note la considération suivante : l'aviation postale est nationale, sa valeur contribue à augmenter le potentiel aéronautique de notre pays »⁵²², citation qui résume en tout point l'objet de cette démonstration.

Le recours à l'utilisation d'appareils de construction française reste d'ailleurs une préoccupation jusqu'à la reprise des vols aéropostaux en 1945. Aussi faut-il rappeler que la question de l'avion postal est devenue l'une des prérogatives des services techniques de la Poste. On trouve ainsi dans les archives postales différentes études techniques relatives au type d'appareil devant être utilisé dans les liaisons aériennes de la nouvelle organisation du service postal métropolitain. La plus importante était sans aucun doute celle menée entre 1942 et 1945 par l'ingénieur en chef des PTT M. Cleyet-Michaud⁵²³. L'existence de ces études témoigne de l'implication désormais totale de l'administration postale dans les études des moyens techniques (appareils mais aussi équipement, infrastructures, techniques de pilotages...) mais elles sont également importante dans le cadre de l'histoire du réseau intérieur parce qu'elles servent de support technique à l'organisation projetée une fois les hostilités terminées.

D'une étude menée en 1942, il ressort que d'un point de vue technique tous les problèmes – existants avant la guerre, ce qui ne prend bien évidemment pas en compte les problèmes à venir nés de la guerre – que pose l'aviation postale « paraissent résolus avec néanmoins des réserves en ce qui concerne l'atterrissage sans visibilité⁵²⁴ ». D'un point de vue économique l'auteur souligne l'intérêt qu'il y aurait – toujours dans ce souci d'économie qui caractérise l'administration postale, des moyens modernes mais les moins onéreux possibles – à envisager l'utilisation de différents appareils selon la liaison à effectuer : des avions lents pour certaines lignes contre des avions rapides pour d'autres. Il fait d'ailleurs remarquer la nécessité de « réduire au maximum les temps impartis aux différentes opérations effectuées à terre (manutentions diverses, transport à terre, opération de tri, etc. », ce qui rejoint les principes d'organisation énoncés par V. Pignochet et son successeur M. Moignet au cours de cette même période.

Une nécessaire adaptation aux appareils du moment : 1945-1955

En 1945, les conclusions des études apparaissent nettement moins optimistes. La guerre, l'Occupation puis la libération du territoire ont en effet profondément affecté l'économie française, son industrie aéronautique, son infrastructure, son service postal, etc. De ce fait la reprise des vols aéropostaux, si elle reste l'une des préoccupations majeures de l'administration postale, semble beaucoup plus difficile à mettre en place qu'elle ne l'était en 1942. L'ingénieur des PTT souligne la nécessaire adaptation des milieux aéronautiques aux besoins de régularité et de vitesse des avions postaux et souligne avec insistance : « si l'amélioration n'est pas suffisamment marquée, déclare-t-il, l'aviation postale métropolitaine risque de végéter⁵²⁵ ».

La conclusion de ce rapport fait état d'un point capital également soulevé par Didier Daurat lors d'un Congrès de l'aviation civile organisé peu de temps auparavant⁵²⁶. Il y est fait référence de l'intérêt pour les industriels et les techniciens de la construction aéronautique de chercher à

⁵²¹ J. Bonnet (dir.), *Un demi-siècle d'aéronautique en France – les avions militaires*, tome 1, Paris, éd. Centre des hautes études de l'armement, 2007, pp. 23-31

⁵²² AN, CARAN, Paris : F90 21645 ; Note sur l'avion postal, 2 mars 1938.

⁵²³ AN, CAC, Fontainebleau : 19790818/1 ; Etude préliminaire de la section Technique relative aux avions postaux, M. Cleyet-Michaud, 28 novembre 1942 ; Quelques considérations relatives à la conception et à l'utilisation d'avions postaux, M. Cleyet-Michaud, 29 mars 1945.

Dans cette dernière il est intéressant de souligner que la question des « appareils à voilure tournante pour assurer les liaisons postales secondaires » est également abordée.

⁵²⁴ *Ibid.*

⁵²⁵ AN, CAC, Fontainebleau : 19790818/1 ; Quelques considérations relatives à la conception et à l'utilisation d'avions postaux, M. Cleyet-Michaud, 29 mars 1945.

⁵²⁶ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; Discours de Didier Daurat à propos de l'aviation postale intérieure française, Congrès national de l'aviation française, 1945.

satisfaire aux conditions exigées par le service de la Poste, « bien que ces conditions puissent paraître exagérément sévères, voire impossibles à satisfaire actuellement ». Ceci afin que la reprise de l'activité aéronautique du pays (industrielle et commerciale) puisse, en partie, s'appuyer sur les liaisons aériennes postales métropolitaines.

En raison de la conjoncture difficile après la guerre, la Poste a dû revoir à la baisse ses prétentions les différents projets construits en vue de la réorganisation d'un réseau intérieur. Ceci, tant au niveau de nombre de lignes que dans les délais de remise en marche du réseau. Mais cette révision à la baisse s'est aussi répercutée sur les appareils : aussi bien sur leurs caractéristiques techniques, sur leur nombre que sur leur nationalité. Le recours à l'utilisation d'appareils de construction française a ainsi progressivement été abandonné dans les années suivant la fin de la guerre bien que cela soit pourtant resté un critère très important dans les études menées sous l'Occupation.

Les liaisons qu'envisage l'administration des Postes au cours de la période d'après-guerre doivent être assurées par deux types d'avions ayant l'un et l'autre une vitesse de croisière de 350 km/h, pouvant transporter respectivement 1 200 et 1 800 kg de fret postal et disposant d'une autonomie de 1 200 km.

Pendant l'occupation allemande un projet de construction d'avion postal, réunissant les responsables du transport postal aérien d'avant-guerre et les PTT, a été élaboré avec la SNCASO⁵²⁷. Didier Daurat déclare en 1945, « cet avion, étudié et réalisé dans les conditions les plus difficiles de l'occupation allemande était le premier avion construit en France spécialement pour le transport de la poste⁵²⁸ ». Cet avion répondait entièrement aux besoins postaux tant en terme de vitesse, d'économie que de commodité d'exploitation et devait être opérationnel dès 1947. Il ne sera pourtant jamais utilisé pour le service qui l'a vu naître. En dépit de toutes ces études menées par les services techniques, lors de la reprise des vols postaux l'aviation postale intérieure dit se satisfaire d'appareils rudimentaires qui ne répondaient que très partiellement aux besoins du service postal. Le Junker 52, appareil allemand datant du début des années 1930, est alors utilisé – faute d'avions disponibles et de budget – pendant trois ans sur les deux lignes qui composaient alors le réseau aéropostal intérieur.

Junker 52 utilisé par le Département postal d'Air France lors de la reprise des liaisons aéropostales.

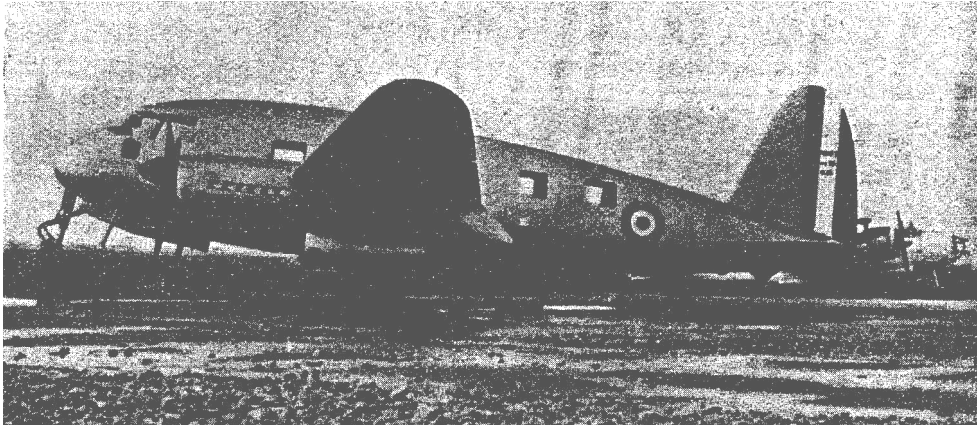


Parallèlement à la phase de conception et de mise en place du nouveau réseau postal aérien – de nuit – la Poste et le département postal d'air France ont recherché l'amélioration de la flotte postale.

⁵²⁷ Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud Ouest (SNCASO). La société est née des nationalisations de 1936. Constituée le 16 novembre 1936, elle réunit les usines Blériot de Suresnes, Bloch de Villacoublay et Courbevoie, S.A.S.O. de Bordeaux-Mérignac, U.C.A. de Bordeaux-Bègles, S.A.B. de Bordeaux-Bacalan et Lioré et Olivier de Rochefort. Elle absorbe la S.N.C.A.O. en 1941. Le 1er mars 1957 elle forme Sud Aviation en se réunissant avec la S.N.C.A.S.E.

⁵²⁸ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; Discours de Didier Daurat à propos de l'aviation postale intérieure française, Congrès national de l'aviation française, 1945.

Avion postal « S.O.93 » devant être utilisé dans le réseau postal de nuit



S'il a été envisagé d'utiliser le S.O 90 prévu spécialement pour le réseau postal aérien qui devait sortir des usines au cours de l'année 1947, ce sont pourtant des appareils américains, le Douglas DC-3, qui remplacent progressivement les J-52 dès 1948. Pour des raisons d'économies il était plus intéressant pour Air France, le nouvel exploitant du réseau, et pour la Poste de « recycler » d'anciens appareils dans le transport postal. Les temps n'étaient plus les mêmes, le souci de modernité diminuant au profit de l'économie. Néanmoins le DC-3 était d'une rare qualité mécanique et aérodynamique et surtout il avait une charge utile de 3 tonnes et une vitesse de croisière de 280 km/h qui convenaient au service postal.

DC-3 d'Air France utilisé pour le transport postal aérien intérieur



Source : Musée Air France

Dans les années qui suivent la fin de la guerre, grâce au développement technique de la construction aéronautique, on assiste à une amélioration du matériel volant mais surtout une profonde transformation de ce matériel. Néanmoins, comme cela avait été évoqué dès 1944, dans l'immédiat de l'après guerre il était prévu que la France ne puisse pas encore disposer d'appareils

répondant à ses besoins⁵²⁹. Des considérations relatives aux difficultés de la reprise de l'aviation postale intérieure déjà évoquée deux ans plus tôt par Victor Pignochet qui avait tout particulièrement insisté sur l'équipement aéronautique⁵³⁰.

Pourtant ces appareils de l'après-guerre, plus rapides et aux capacités plus grandes, répondaient aux besoins postaux les plus importants. Mais la Poste doit s'adapter aux réalités économiques et aéronautiques de l'après-guerre. De ce fait, elle doit abandonner son grand projet de concevoir un avion spécialement prévu pour le transport postal, nouvel exemple qui démontre cette situation d'expérimentation dans laquelle se situe la Poste en matière de transport. La fin des années 1940 n'étant pas aussi favorable que prévu au développement de l'aviation postale intérieure, la Poste s'est adaptée en réorganisant ces objectifs et en les concentrant, une fois la question vitale des appareils en partie résolue⁵³¹, vers la structure même du réseau. En effet, elle a surtout concentré ses efforts vers l'extension du réseau aérien postal de nuit qui restait subordonné d'une part à l'aménagement et à l'équipement des aérodromes et d'autre part aux moyens financiers accordés par le gouvernement⁵³².

Au début des années 1950 c'est surtout la vitesse qui a évolué : les appareils utilisés doivent avoir une vitesse de croisière d'environ 380 km/h afin de pouvoir, quelles que soient les conditions atmosphériques, acheminer le courrier dans les cinq heures imparties au transport aérien (c'est-à-dire à peu près entre 21 heures et 2 heures du matin). La question du tonnage a toujours été un élément complexe : s'il faut un tonnage utile suffisant pour répondre aux besoins postaux il ne faut pas, encore une fois pour des raisons évidentes d'économie, mettre en service des appareils d'un tonnage hors de proportion des besoins. Quoi qu'il en soit, les appareils postaux doivent être aménagés spécialement de manière à permettre le chargement et le déchargement rapide des sacs de courrier ainsi que leur classement à l'intérieur de la carlingue pour éviter toute erreur ou perte de temps aux escales⁵³³.

L'avion est l'élément le plus visible de ce développement aéronautique auquel participe la Poste : c'est en donnant des charges à transporter à des compagnies qu'elle continue de contribuer, mais désormais sur le territoire national⁵³⁴, au développement de l'aviation française. Avant la guerre en n'utilisant que des avions français pour ce transport postal elle favorise ainsi très largement l'industrie française. La guerre a remis en cause cette dernière démarche puisque malgré les nombreuses démarches effectuées par l'administration postale et de Didier Daurat, pour utiliser des avions français, et même des avions spécialement pensés pour le transport postal, l'aviation postale est contrainte, en raison des difficultés liées à la guerre, de recourir à l'utilisation d'avions postaux étrangers rescapés de la guerre ne convenant que partiellement à ce type de transport. Sa participation au développement de l'aviation nationale se concentre après la guerre exclusivement sur les infrastructures et autres éléments liés à la navigation aérienne (techniques de navigation, équipement des appareils...).

⁵²⁹ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : HB 634 ; Commission inter-groupements des transports (section des transports aéronautiques), exposé du 31 mars 1944 sur « L'aviation marchande de l'avenir et ses possibilités d'utilisation par les industriels et commerçants français ».

⁵³⁰ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/4 ; Victor Pignochet, projet de réorganisation des transports postaux au cours de la période qui suivra la guerre, 30 mars 1942.

⁵³¹ La question des appareils n'a jamais été entièrement résolue à la fois parce que le Département postal ne disposait pas d'appareils conçus pour le transport postal, seulement lus ou moins adaptés, mais également en raison du manque d'appareils. A une période économiquement difficile et surtout où commence la décolonisation, en Indochine, les principaux efforts sont alors concentrés vers le transport de passagers et sur les liaisons avec l'Asie. Une fois encore le transport postal intérieur, s'il reste une préoccupation, ne constitue pas une priorité.

⁵³² C. Dumont, « L'aviation postale en France », Mémoire de l'Institut national des Télécommunications, Centre d'enseignement des affaires, mai 1984, pp. 50-51.

⁵³³ AN, CAC, Fontainebleau : 19760074/102 ; Utilisation de l'avion pour les transports strictement postaux, étude entreprise par l'administration postale de France à la demande de l'UPU, Berne, 1951.

⁵³⁴ Dans les années 1920-1930 la Poste a largement contribué au développement des lignes aériennes internationales et donnant de la poste, et par conséquent des rétributions postales, aux compagnies aériennes. Des rétributions qui ont permis l'essor de l'aviation commerciale en procurant aux compagnies aériennes plus de la moitié de leurs recettes commerciales, et plus largement de l'aéronautique civile. Cf. C. Allaz, *La grande aventure de la poste et du fret aériens du XVIII^e siècle à nos jours*, op. cit., pp. 73-74.

Les infrastructures

Le recours à cette aviation spécialisée dans le transport postal a contribué à la fois à l'expansion du transport aérien dans l'hexagone et au développement de l'aviation française. Si l'avion en est un exemple il n'en est pourtant pas l'unique aspect : infrastructures et autres techniques liées à la navigation aérienne en ont également bénéficié.

La Poste a également joué un rôle non négligeable dans l'équipement du territoire en infrastructures pour la navigation aérienne : par l'Air Bleu elle a contribué à l'équipement de plusieurs aérodromes sur le territoire national, mais surtout son rôle est important en matière de reconstruction des infrastructures aéronautiques à la Libération puis dans la modernisation de ces infrastructures. Par l'utilisation régulière de cette voie aérienne exclusivement postale, par les exigences liées à ce transport et par l'utilité que tous se sont accordés à lui reconnaître, l'Etat s'est très largement intéressés aux préoccupations de l'administration des Postes en matière d'équipement. On peut dès à présent souligner que la Poste très largement œuvré dans ce domaine de paire avec le ministère de l'Equipement. D'ailleurs, de nombreuses archives utilisées proviennent des versements effectués par la mission des archives nationales auprès du ministère de l'Equipement, du Logement, du Transport et du Tourisme.

L'infrastructure désigne ici l'ensemble des équipements matériels nécessaires à l'exercice d'une activité particulière. On désigne par infrastructure aérienne l'ensemble des installations au sol : pistes, bâtiments, ateliers de réparations et d'entretien, services logistiques, météorologiques, de sécurité, d'incendie, tour de contrôle, etc. Comme le soulignait Jean-Marc Offner et Denise Pumain, l'innovation portée par l'infrastructure est le fruit d'une stratégie de développement des modes de transport⁵³⁵. Comprenons bien que la Poste n'est pas la seule à avoir contribué à la mise en place d'infrastructures pour le transport aérien dans l'hexagone. L'objectif ici n'est pas de montrer quelle part lui revient, exercice qui pourrait d'ailleurs être intéressant, mais simplement de démontrer qu'elle y a participé : étape préalable avant de prétendre poursuivre dans cette voie à l'occasion de futurs travaux de recherches.

Au cours de l'histoire, lorsque la mise en place d'un service de transport nécessitait la construction d'infrastructures lourdes, coûteuses et de faibles rentabilités, la puissance publique a été sollicitée à un moment ou à un autre de leur développement. Cette intervention n'était pas forcément de nature à lui déplaire dans la mesure où le contrôle des transports est constitutif de celui du territoire : un réseau de communication efficace permet une circulation rapide des informations, des ordres et des troupes. C'est selon ces principes que Colbert a mis en place un réseau de routes de poste en France au XVII^e siècle, qui va considérablement s'étendre au XVIII^e siècle⁵³⁶, et que l'équipement de la France en lignes de chemin de fer a été réalisée à la moitié du XIX^e siècle. Progressivement les intérêts stratégiques ont cédé la place à bien d'autres déterminants, économiques ou liés à l'organisation du territoire. En ce qui concerne le transport aérien, force est de constater que l'intérêt stratégique est néanmoins resté un aspect important. On assiste là à une inévitable intervention de la puissance publique⁵³⁷ qui s'exprime par le transport du courrier : l'Etat trouverait-il dans la poste un intérêt supplémentaire à voir se développer les infrastructures aériennes du pays ?

Si pour aller plus vite il faut agir sur les véhicules⁵³⁸, l'action doit aussi se porter sur l'infrastructure qui en est un élément clé⁵³⁹. On observe ainsi dans les réseaux de transport une forte dépendance entre les trois composantes du réseau : les véhicules, le terme désigne ici ce qui sert à désigner des êtres ou des choses mais pas forcément sur la route, ont besoin d'infrastructures pour circuler et l'infrastructure n'existe que parce qu'il y a des flux à réguler.

⁵³⁵ J.-M. Offner, D. Pumain (dir.), *Réseaux et territoires – significations croisées*, la Tour d'Aigues, éd. De l'aube, 2002, pp. 41-59.

⁵³⁶ A. Bretagnolle, N. Verdier, « L'extension du réseau des routes de poste en France, de 1708 à 1833 » in M. Le Roux (dir.), *Postes d'Europe, XVIII^e -XXI^e siècle. Jalons d'une histoire comparée*, Paris, CHP, 2007, p. 167.

⁵³⁷ J.-J. Bavoux, F. Beaucire, L. Chapelon, P. Zembri, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 2005, 231 p.

⁵³⁸ L'avion a successivement franchi les caps des 50km/h en 1906, des 100km/h en 1910, des 200km/h en 1913, des 500km/h en 1928, etc. Attention il s'agit là de vitesses maximales et non commerciales.

⁵³⁹ J.-J. Bavoux, F. Beaucire, L. Chapelon, P. Zembri, *Géographie des transports, op. cit.*, pp. 25-40.

Un réseau de transport est un réseau technique qui est d'abord matérialisé par ses infrastructures. Dès les années 1930, il est apparu indispensable de disposer d'une infrastructure suffisante pour que le projet d'aviation postale métropolitaine puisse se réaliser. Une fois le réseau en place, les responsables de l'aviation postale intérieure (postiers et aviateurs) ont activement cherché à équiper le territoire : à la fois pour améliorer la qualité des liaisons postales mais également afin de poser les premiers jalons de futures liaisons commerciales régulières sur le territoire⁵⁴⁰. Aussi une note d'Air Bleu datant de 1936 souligne la « nécessité d'une infrastructure adaptée aux besoins des liaisons [nocturnes]⁵⁴¹ ». A cette époque si le matériel volant existe – c'est son apparition qui a permis la création de l'aviation postale intérieure – il n'en est pas de même avec les infrastructures qui sont encore « sous-développées », archaïques par rapport à d'autres pays étrangers comme l'Allemagne, les États-Unis ou encore la Grande-Bretagne. C'est également en raison de l'absence d'une infrastructure adéquate que les services de nuit ne peuvent être assurés avec la sécurité et la régularité indispensables au service postal⁵⁴². Paul Ploton souligne à plusieurs reprises que : « la réalisation de cette infrastructure présente le caractère de la plus extrême urgence⁵⁴³ ».

Par quoi doit passer cette nécessaire modernisation des infrastructures ?

Dans les premières années de l'aviation postale intérieure, l'objet a été de mettre en état des terrains d'escale pourvu de pistes cimentées permettant l'atterrissage pour tous les temps. Mais le cheval de bataille des responsables du réseau, postiers et aviateurs, constitue surtout le nécessaire balisage lumineux des parcours et des terrains, l'équipement radiogoniométrique et de radioguidage des itinéraires et des aérodromes ainsi que la protection météorologique. Ces derniers font d'ailleurs l'objet d'une véritable quête de la part des responsables de l'aviation postale intérieure tout au long de la période étudiée puisqu'elle n'aboutit qu'au début des années 1950 avec l'équipement complet des tous les terrains utilisés par la Postale. Si pendant près de quatre ans les avions postaux ont réalisés des liaisons diurnes c'est en raison de ce manque d'équipement des aérodromes français, les seuls appareils permettant dès 1937 de réaliser des vols nocturnes dans des conditions convenables : le réseau de jour était une solution provisoire en attendant ces améliorations. Comme en témoigne de nombreuses circulaires adressées à la Direction des travaux et des installations du ministère de l'Air en août 1938⁵⁴⁴, la Poste s'est attelé à accélérer l'avancement des travaux d'équipement nécessaires aux itinéraires postaux de nuit afin de pouvoir le plus rapidement possible disposer des liaisons nocturnes pour l'acheminement du courrier.

Si le rôle de la Poste est indéniable dans ce processus d'équipement du territoire en infrastructures aériennes, c'est surtout pendant la Reconstruction que son rôle dans ce domaine est particulièrement important. Si avant la guerre la France était loin d'être le pays le mieux équipé en infrastructures aéronautiques, le conflit n'a fait qu'accentuer les choses. Dès 1942, Victor Pignochet faisait remarquer « les difficultés que présentera la création d'un réseau aérien intérieur⁵⁴⁵ » en soulignant l'absence de balisages lumineux et électromagnétiques sur une majorité d'itinéraires et surtout sur « l'état actuel des aéroports ». Et les infrastructures françaises sortent rudement endommagées du deuxième conflit mondial : si les infrastructures aéroportuaires, qu'elles soient militaires et civiles, étaient déjà des objectifs stratégiques pendant la campagne de France, elles ont été des « cibles privilégiées à la Libération »⁵⁴⁶. En 1944, note Nicolas Neiertz, elles sont détruites à plus de 80%⁵⁴⁷.

⁵⁴⁰ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; Discours de Didier Daurat à propos de l'aviation postale intérieure française, Congrès national de l'aviation française, 1945.

⁵⁴¹ AN, CARAN, Paris : F90 21645 ; Note de la Société Air Bleu, 1936.

⁵⁴² Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/3 ; Etude sur le réseau postal intérieur de la France, 1936, P. Ploton, p. 6.

⁵⁴³ *Ibid.*

⁵⁴⁴ Archives nationales, CARAN, Paris : F90 21645 ; Note sur l'état d'avancement des travaux d'équipement des itinéraires postaux de nuit, 27 août 1937.

⁵⁴⁵ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/4 ; Victor Pignochet, projet de réorganisation des transports postaux au cours de la période qui suivra la guerre, 30 mars 1942.

⁵⁴⁶ N. Neiertz, *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, op. cit., p. 228.

⁵⁴⁷ AN, CAC, Fontainebleau : TP 996 : Rapport R. Terrel sur les infrastructures aéronautiques, Conseil supérieur des Transports, 16 juin 1949 cité par N. Neiertz, *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1999, p. 228.

En 1945 l'aviation française doit, comme le fait alors remarquer Didier Daurat, amorcer un véritable « redressement » tant au niveau de l'industrie que des infrastructures. Comme il le souligne à plusieurs reprises, si la réalisation du projet d'aviation postale intérieure implique nécessairement du matériel volant, elle nécessite inévitablement des infrastructures en état et adaptées aux vols de nuit⁵⁴⁸. Aussi, pendant la guerre ce domaine a déjà fait l'objet de nombreuses études, surtout la dernière année du conflit, en vue d'organiser l'amorce du réseau et la reprise des liaisons aéropostales. Une abondante correspondance entre la direction de l'Infrastructure au secrétariat d'Etat à la Défense et les services techniques des Postes figure ainsi aux archives nationales, mais on y trouve également de nombreuses notes internes entre ces derniers et la direction des Postes. En 1945, l'ingénieur en chef des PTT, M. Cleyet-Michaud, rédige un compte-rendu d'un entretien qu'il a eu avec le Directeur de l'infrastructure au secrétariat d'Etat à la Défense. Ce rapport, adressé au directeur des Postes, vise à demander quels sont les besoins de l'administration en matière de modernisation ou d'installation d'équipements pour les aérodromes qui sont escales des lignes postales⁵⁴⁹. L'implication de la Poste est ici totale, ce sont ses besoins qui sont directement pris en considération. Et contribue ainsi largement au redressement des infrastructures aéronautiques du pays.

Dès la fin 1944, la direction du Service des Ports Aériens et de la Circulation Aérienne (SPAéCA), relevant du secrétariat d'Etat à l'Aviation, entreprend d'évaluer les différents aérodromes français. Dans une circulaire envoyée aux principaux directeurs des aérodromes métropolitains⁵⁵⁰, la direction de la SPAéCA leur demande une évaluation de l'équipement de leur aérodrome en vue de la reprise des liaisons postales. Les conclusions établies par le commandant du port aérien du Bourget⁵⁵¹, le premier aérodrome français, reflètent la – déplorable – situation de l'ensemble des aérodromes français : selon ses estimations les liaisons postales peuvent être assurées de jours mais qu'en raison des moyens insuffisants dont il dispose un trafic de nuit, même réduit, ne peut être envisageable avec une sécurité suffisante. Ceci en raison d'un balisage général de nuit inexistant, de l'absence de dispositif de commandement, de dispositifs au sol pour les atterrissages de nuit (absence de phare d'atterrissage, de plots au sodium, etc.), pas de radiogoniomètre d'atterrissage, etc. Le Bourget étant le plus important aérodrome français, la plaque tournante de l'aviation commerciale et postale, il témoigne des difficultés rencontrées par l'ensemble des aérodromes français. L'infrastructure aérienne française est, en 1945, à l'image des autres infrastructures métropolitaines partiellement détruites et surtout elles n'ont pas été modernisées depuis le début du conflit. Au même titre que l'industrie aéronautique française⁵⁵², si elle se trouve considérablement diminuée elle existe encore.

Cette prise en compte des besoins postaux par la direction des Infrastructures se traduit par différentes demandes à l'administration postale sur ses besoins : nomenclature des aérodromes nécessaires au trafic postal, définition de la nature et l'importance des installations nécessaires au service de la poste pour chacun de ces aérodromes (zone de chargement, bâtiments postaux, etc.). Si la direction des Infrastructures étudie, dans son ensemble, le problème de l'établissement des bases aériennes, elle se préoccupe également des besoins postaux en ce qui concerne les liaisons terrestres destinées à relier ces bases et les grandes villes. Autre aspect de l'existence d'une coordination des transports postaux.

La mise en service en 1945 et 1946 des deux premières lignes du réseau de la Postale de nuit, dont la régularité de fonctionnement a conditionné la poursuite de l'exploitation du réseau intérieur,

⁵⁴⁸ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; Discours de Didier Daurat à propos de l'aviation postale intérieure française, Congrès national de l'aviation française, 1945.

⁵⁴⁹ AN, CAC, Fontainebleau : 19790818/1 ; Note pour le Directeur, infrastructures de l'aviation postale, 1945.

⁵⁵⁰ AN, CAC, Fontainebleau : 19760091/4 ; Lettre du Directeur du Service des Ports aériens n°1.780/R relative à l'équipement des Aéroports pour les liaisons postales, 12 décembre 1944 ; réponses des différents directeurs, Bordeaux (26.12.1944), Dijon (20.12.1944), Le Bourget (21.12.1944), Lyon (22.12.1944), Perpignan (24.12.44), etc.

⁵⁵¹ AN, CAC, Fontainebleau : 19760091/4 ; Exposé de la situation de l'aéroport du Bourget quant à la possibilité d'ouvrir des liaisons postales régulières (21.12.1944), Réponse à la circulaire n°1.780/R.

⁵⁵² Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; Bureau de la Direction des transports aériens, compte rendu de la réunion du 18 janvier 1945. Pendant la guerre l'aéronautique française a participé aux fabrications de guerre allemandes et avait, d'autre part, établi ou préparé l'établissement de prototypes comme le prototype d'avion postal S.O 90 (un Siebel conçu « à la française », sorte de super-goéland). Cette période de guerre, si elle a entraîné une baisse très sensible de l'activité, n'a pas pour autant interrompu totalement l'activité de l'industrie aéronautique française.

a présenté de multiples difficultés principalement dans l'absence de dispositifs perfectionnés de guidage radioélectrique et dans l'insuffisance du balisage lumineux des aérodromes et des pistes d'atterrissage. L'exploitation de ces lignes aéropostales, pour pallier les difficultés liées à l'insuffisance des infrastructures, a permis de réaliser et de mettre au point un système de guidage à vue permettant de faire atterrir des avions même lorsque la visibilité était quasiment nulle et qui repose sur un éclairage réalisé par des lampes à sodium. Afin d'améliorer la régularité des avions postaux les différents services techniques (principalement PTT, Air France et ministère des Travaux publics) ont œuvré dans l'équipement de l'ensemble des terrains de ce dispositif, non seulement pour le balisage des pistes mais également pour l'établissement d'une « ligne d'approche » précédant la piste et destinée à guider les avions. C'est ce dispositif qui a permis, après plusieurs années, aux avions postaux de pouvoir ainsi décoller et atterrir quelque soient les conditions météorologiques. C'est ce qui explique que les pilotes des avions postaux bénéficient de ce fameux « droit d'aller voir », c'est-à-dire de ne pas respecter le QGO : autorisation qui signifie que le pilote a toute la latitude pour décider s'il peut ou non atterrir. C'est grâce à cette dernière mesure que l'excellente régularité des lignes postales peut être maintenue toute l'année.

Au cours des années 1945-1950 les préoccupations de la Postale sont surtout de pouvoir continuer l'expansion de l'embryon de réseau constituée en 1945 : d'un point de vue technique il s'agit de disposer d'appareils, et d'essayer d'obtenir des appareils correspondants à ses besoins. Au début des années 1950 les terrains sont de simples plateformes n'ayant pas suivi, ou très peu, l'innovation technique aéronautique. Et ce n'est qu'à partir de 1955 que s'amorce une mutation permanente de façon technologique qui se caractérise principalement par le balisage des pistes et des rampes d'approche.

L'aviation postale intérieure, élément moteur de l'évolution de la navigation aérienne ?

L'exploitation d'une aviation postale intérieure a, dès 1935, nécessité la mise au point d'un certain nombre de techniques et d'appareils permettant à la fois de sécuriser et d'améliorer l'acheminement du courrier. Différents éléments qui ont été par la suite repris par l'aviation commerciale et militaire. Ainsi, Air Bleu a contribué à la création et la mise au point du premier radiophare directionnel et d'atterrissage français. Le voyage effectué par Didier Daurat aux Etats Unis entre 1933 et 1934 pour étudier l'infrastructure des lignes américaines lui a permis d'apprécier l'utilité de ces radiophares directionnels à signaux auditifs et visibles du *Federal Airways System*, ainsi que celle des radiobalises. A l'époque rien de cela n'existait en France. Le rapport détaillé⁵⁵³ remis à Air France à son retour décrit avec précision ce qui n'est apparu en France qu'à partir des années 1945-1946. Conscient du progrès réel que cette infrastructure apporterait à la sécurité et à la régularité de la navigation aérienne, et de ce fait à l'aviation postale intérieure, Air Bleu et la Société Française Radioélectrique (alors actionnaire de la compagnie d'aviation postale intérieure) lancèrent des recherches sur ce type de radiophare. C'est un jeune ingénieur de la SFR, Yves Rocard⁵⁵⁴, qui dirige alors ces études et qui permet l'installation à Landes-de-Lussac, Angoulême puis Bordeaux d'un radiophare de son invention fonctionnant sur ondes très courtes avec des faisceaux balisant la route entre Angoulême et Bordeaux. Par la suite fut ajouté à ce système des faisceaux épousant les trajectoires d'atterrissage.

Si le rôle de l'administration postale dans cette entreprise n'est pas direct, d'autant plus qu'à cette période il ne s'agissait pas encore d'un transport postal ordinaire, c'est pourtant la poste, le courrier, qui est à l'origine de ces progrès techniques. C'est dans ce sens que le courrier apparaît comme une justification au quadrillage aérien de la France métropolitaine. Dans son ouvrage *Dans le vent des hélices* Didier Daurat décrit la fin de cette expérience : « Il eût fallu équiper la France et l'Union française, voire l'Europe, pour standardiser ce radioguidage. Il fut abandonné [...] parce que le principal utilisateur ne donna pas son accord sur le principe de la création de routes aériennes

⁵⁵³ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : D2 11 ; Compte rendu d'une assemblée générale extraordinaire, 1934.

⁵⁵⁴ Yves Rocard devint par la suite Professeur à la Faculté des Sciences de Paris et directeur du Laboratoire de Physique de l'ENS. Par la suite, en sa qualité de scientifique, le Général De Gaulle lui confia la mission de participer à la conception et à la mise au point de la bombe A française.

radioélectriques qui retiraient, soi-disant, à la navigation aérienne sa souplesse. Depuis la Libération pourtant, la plupart des lignes commerciales suivent des routes radio tracées par un système similaire, et la navigation s'effectue en suivant scrupuleusement ces voies de sécurité⁵⁵⁵. »

Ce qui montre combien l'aviation postale a pu être, en étant en avance sur le transport aérien français, un élément moteur dans la navigation aérienne. Mais ce n'est pas le seul exemple : on peut ainsi brièvement s'arrêter sur « l'approche postale ». L'AP, comme est appelée dans le jargon aéronautique, figure dans le manuel des lignes d'Air France. C'est, comme l'a expliqué Michel Vallenet⁵⁵⁶, une présentation par QGO qui peut être suivie d'une remise des gaz. Mais, comme le souligne l'ancien CDB de la Postale, une remise des gaz était rare et, quand elle se produisait, c'était parce que le brouillard était très dense ou parce qu'il était douteux. Comme le souligne un autre CDB de la Postale : « Si nous nous posions malgré des visibilités de moins de 50 mètres, c'était grâce à notre commandement, c'est-à-dire Clément et Hamann, qui nous avaient entraînés et conditionnés. Quand il y avait 500 mètres de disponibilité nous prenions les mêmes dispositions que lorsqu'il y avait 50 mètres. Nous étions toujours prêts à affronter le brouillard⁵⁵⁷ ! »

Cette phase d'approche repose sur un certain nombre de règles qui ont été établies par Georges Clément et qui ont évolué par la suite avec les appareils, les techniques et la juridiction⁵⁵⁸. Ancien pilote, décoré de la Légion d'Honneur au titre du ministère des PTT, il assurait l'entraînement et le « lâché » des pilotes de l'aviation postale intérieure. Instructeur hors de pair, il avait établi les règles à adopter pour qu'atterrissage nocturne, même par très mauvaise visibilité, ne soit pas un exploit mouvementé mais une suite de manœuvre banales bien définies⁵⁵⁹. Si en 1947 l'aviation postale intérieure gagne définitivement sa place dans l'organisation des transporteurs postaux, la principale difficulté se trouve toujours au niveau des éléments météorologiques, tout particulièrement à cause du brouillard. A la fin de l'année 1950 les avions postaux réussissent à vaincre les difficultés météorologiques. Il s'agit, comme l'a écrit Jean Macaigne, d'une réussite acquise grâce à l'observation permanente de règles strictes⁵⁶⁰ qu'il résume d'ailleurs parfaitement bien : « En fait, dira Clément, pour réussir sans risque les arrivées dites difficiles, il suffit d'avoir pris l'habitude de respecter strictement quelques règles essentielles : de nuit, toujours atterrir sans phare, même par beau temps. En effet les phares sont dangereux dès qu'apparaît la moindre brume. De plus, l'atterrissage aux phares oblige le pilote à regarder la tache de lumière et lui fait perdre la notion du plan de piste, ainsi que celle de sa position dans l'espace dès qu'il perd ses instruments de vue [...]. Utiliser toujours la sonde, et se la faire lire à chaque atterrissage, même par beau temps. Ceci afin de s'habituer à une concordance automatique entre les hauteurs et l'aspect de la piste [...]. Par tous les temps, présenter toujours l'avion de la même façon. Il faut donc adopter en toutes circonstances ce que j'appellerai la présentation ILS. »

L'aviation postale intérieure a tout au long de son existence dû faire preuve qu'une régularité et d'une ponctualité sans faille. Du point de vue postal cela s'imposait par cette doctrine postale – qui est d'ailleurs toujours d'actualité même si des considérations économiques sont venues s'y greffer, notamment en termes de concurrence – qui est de remettre le courrier qui lui est confié dans les plus brefs délais. D'un point de vue aéronautique il s'agissait de répondre aux besoins de l'administration qui était, pour Air Bleu comme pour Centre d'Exploitation Postal Métropolitain, le bailleur de fonds.

J. Macaigne conclut en déclarant que « [...] le Centre d'Exploitation postal métropolitain d'Air France transcende l'Aviation toute entière⁵⁶¹ ». Si ses propos peuvent paraître amplifiés par l'intérêt qu'il voue à l'aviation postale intérieure, force est de constater que l'aviation postale intérieure a

⁵⁵⁵ D. Daurat, *Dans le vent des hélices*, Paris, Seuil, 1956, p. 159 cité par V.M. Beaufol, J. Huillet, « L'aviation postale en France hier et aujourd'hui » in « L'aviation postale. Air Bleu », *Icare. Revue de l'aviation française*, tome 1, SNPL, 1988, n°124, pp. 52-53.

⁵⁵⁶ AAPN, Michel Vallenet, entretien du 20 mars 2007.

⁵⁵⁷ B. Manes, « Le travail à la Postale était fait avec ferveur » in « L'aviation postale. La Postale de nuit », *Icare. Revue de l'aviation française*, tome 2, SNPL, 1988, n°126, pp. 71-72.

⁵⁵⁸ Notamment avec l'arrivée d'un troisième homme dans la cabine de pilotage, le copilote, venant ainsi compléter un équipage jusqu'alors composé d'un pilote et d'un navigateur.

⁵⁵⁹ V.M. Beaufol, J. Huillet, « L'aviation postale en France hier et aujourd'hui » in « L'aviation postale. Air Bleu », *Icare. Revue de l'aviation française*, tome 1, SNPL, 1988, n°124, p. 70.

⁵⁶⁰ J. Macaigne, *Le courrier de l'aventure*, Paris, Ed. Fayard, 1962, p. 199.

⁵⁶¹ *Ibid.*, p. 241.

activement participé au développement de l'aviation française. C'est en effet un point sur lequel insistent tous les membres de l'AAPN : la Postale, et plus largement la flotte postale métropolitaine, a été un moteur d'évolution pour la navigation aérienne et pour la technique aéronautique française. Si au premier abord ces considérations peuvent s'expliquer par leur implication à promouvoir la mémoire de cette entité particulière qu'a été l'aviation postale ; elles semblent néanmoins – avec tout le recul qu'impose une démarche d'historien – totalement légitimes, et la démonstration qui vient d'être faite le prouve. Ce sont les exigences postales, drastiques il faut dire, qui ont amené l'aviation postale intérieure (Air Bleu ou le CEPM) à anticiper, à l'amélioration des appareils et des techniques mais aussi à l'expérimentation de nouvelles méthodes permettant d'améliorer la sécurité et l'efficacité des lignes. Dans une large mesure, cette flotte postale est à l'image de cette déclaration du directeur des Postes Pignochet dans laquelle il s'exprimait sur la modernisation des transports : « [...] on dit toujours qu'il faut suivre le progrès. Non ! Il faut le précéder, participer à sa création, sans quoi on est irrémédiablement distancé lorsqu'on se met en devoir de le suivre⁵⁶² ». Situation qui pousse la Poste s'impliquer dans le progrès – technique – en expérimentant elle-même un certain nombre de techniques, pour le transport mais aussi pour le tri ou encore la distribution, et qui fait d'elle une administration active et en mesure de répondre à un certain nombre de ses besoins. A ce propos, il faut souligner simplement la création du CNET en 1944 qui eu pour but de rétablir le réseau de télécommunications au lendemain de la guerre. Comme son nom l'indique le CENT était dédié aux télécommunications mais concentra également une partie de ses efforts sur l'innovation en matière de transport postal. L'exemple le plus significatif étant très certainement la création de cette « fusée postale » dans les années 1960⁵⁶³.

A la différence du transport commercial (de fret ou de passagers) l'aviation postale intérieure est, de façon indéfectible, subordonnée à cette ponctualité et à cette régularité : ce sont ces exigences drastiques liées à la nature du fret transporté qui expliquent le dynamisme technique de l'aviation postale intérieure. Pour pouvoir s'imposer et ensuite rester un moyen de transport efficace, les équipages et les avions postaux ont dû se plier à cette « conception daurattienne » du transport postal qui avait déjà fait ses preuves dès les années 1920. Mais ils ont aussi bénéficié de techniques et d'équipements modernes, toujours dans des limites économiques imposées par l'administration, les plus adaptés possibles aux rigueurs de ce type de transport. Un ensemble que résumait Daurat en déclarant dès les années 1920 : « les moyens par les hommes mais les hommes par des moyens ».

Ces exigences – régularité et ponctualité – ont obligé la Poste et le personnel de cette flotte postale à conduire les principales améliorations : au sol, dans les équipements, au niveau des avions et dans les techniques de navigation, etc. Eléments sur lesquels l'aviation commerciale, comme le faisait remarquer M. Vallenet⁵⁶⁴ et comme le note Michèle Merger, s'est indiscutablement appuyée dans son développement : « La Poste aérienne née au lendemain de la Première Guerre mondiale répondait mieux que tout autre mode de transport aux exigences du service postal : défiant les grands obstacles naturels, elle ouvrit la voie au développement du trafic aéropostal au lendemain de 1945. C'est d'ailleurs sous la pression et l'exigence de ses services que l'aviation a dû améliorer ses techniques de décollages et d'atterrissage, car les risques pris par les pilotes pour acheminer coûte que coûte le courrier ne pouvait pas être encouru par le trafic de voyageurs⁵⁶⁵. »

Il convient d'ailleurs de rappeler que pour de nombreuses compagnies aériennes l'aviation postale intérieure, par son efficacité, était considérée comme un modèle du genre.

En 1936, la question des liaisons aéropostales intérieures étaient au cœur des préoccupations du Comité français de propagande aéronautique, une commission économique de l'AéroClub de France qui avait pour devise : « notre but : introduire l'aviation dans la vie normale du pays. ». La Poste a-t-elle contribué au développement de l'aviation française ? Une réponse positive est, après cette démonstration, indiscutable. En revanche, sa contribution a été différente selon les époques.

⁵⁶² V. Pignochet, *Les transports postaux. Leur évolution depuis le début du XX^e siècle. Leur avenir.*, Imprimerie Charbonnel, Paris, 1943, pp. 5-6. Conférence faite le 22 décembre 1942 devant les élèves de l'ENSPTT.

⁵⁶³ P. Charbon, P. Marchand, B. Oger, P. Rabier, *Le patrimoine de La Poste*, Collection le patrimoine des Institutions économiques, Paris, éd. Flohic, 1996, p. 372.

⁵⁶⁴ AAPN, entretien du 15 janvier 2008.

⁵⁶⁵ M. Merger, « la Poste son passé, son devenir » in M. Le Roux (dir.), *Postes d'Europe, XVIII^e - XXI^e siècle. Jalons d'une histoire comparée*, Paris, CHP, 2007, p. 23.

Il a déjà été démontré qu'avant l'existence de l'aviation postale intérieure, dans les années pionnières du transport postal, la Poste soutenait le développement d'une aviation française encore au stade embryonnaire. L'utilité du transport de la poste dans le développement des lignes internationales et des compagnies de navigation aérienne a d'ailleurs très largement été démontrée par Edmond Quenot. Le directeur de l'Exploitation postale déclare que la Poste apparaît, depuis la fin des années 1910, comme « la grande pourvoyeuse en fret régulier qui doit nécessairement exister à la base de toute ligne⁵⁶⁶ ». Par conséquent, il paraît logique que la Poste ait été à l'origine des premières lignes aériennes régulières intérieures : un autre aspect de la contribution de la Poste à l'aviation française abordé dans la dernière partie de cette étude. Pour le spécialiste de la Poste aérienne, Camille Allaz, « la Poste a porté l'aviation commerciale sur les fonts baptismaux », il souligne également sur cet aspect que sur l'ensemble de la période 1919-1939, elle a procuré aux compagnies aériennes « plus de la moitié de leurs recettes commerciales⁵⁶⁷ ».

Ce bref encart permet de mieux comprendre le lien qui unit, avant même la création de l'aviation postale intérieure, la Poste à l'aviation française. Aussi, dans le cadre de cette étude, il apparaît clairement qu'avant la guerre elle a indéniablement contribué au développement de l'aviation française en ayant recours à des appareils français et en permettant de développer l'équipement et les infrastructures nécessaires à la navigation aérienne sur le territoire national. Après la guerre le rôle de la Poste, par le biais du fret postal, dans la reconstruction des infrastructures et dans ce redressement de l'aviation française est indiscutable. Aussi, en 1945, Didier Daurat déclarait à propos de la nécessaire remise en état des infrastructures pour la reprise des liaisons postales intérieures qu'un très grand effort devait être accompli dans ce but ; il soulignait avec véhémence que « c'est vers lui que doit être orientée toute notre activité car la réalisation de liaisons postales rapides et régulières est à la base de notre [celui de l'aéronautique civile française] redressement. Ces liaisons sont une des conditions de notre renouveau économique [...]»⁵⁶⁸.

L'aviation postale intérieure, cette « section d'élite de l'aviation marchande », a été le symbole de l'efficacité et de la modernité de l'aviation française⁵⁶⁹. La compagnie Air France souligne dans ce dossier : « de même que ce sont les lignes postales qui ont marqué les débuts de l'aviation commerciale en ouvrant les routes qu'utilisent aujourd'hui toutes les lignes aériennes, en tout temps elles ont permis de mettre au point les systèmes de sécurité aptes à profiter aux service des passagers ». L'apport, technique, de la poste est ici nettement souligné par la compagnie nationale qui poursuit en concluant : « en aviation, c'est essentiellement dans le domaine postal que la France a pu s'assurer une avance dont l'étranger fait l'éloge ».

De l'aviation postale à l'aviation commerciale en France métropolitaine

En 1954, est créée en France la première compagnie aérienne intérieure dans le but d'exploiter un réseau de lignes commerciales sur le territoire métropolitain. Avant cette date le transport aérien était pour ainsi dire absent des transports intérieurs français puisque seules deux lignes aériennes régulières, reliant Paris à Nice et Marseille, étaient exploitées par Air France.

Aux origines du transport aérien commercial intérieur

La question du transport postal en France a suscité un vif intérêt auprès des divers milieux aéronautiques français. L'introduction de l'avion comme moyen de transport postal ordinaire a ainsi très largement été commentée, en particulier par l'Aéro-club de France qui a vu dans cette nouvelle utilisation de l'avion pour le transport postal un moyen d'encourager le développement de l'avion et

⁵⁶⁶ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/3 ; Conférence d'Edmond Quenot, conseiller d'Etat et directeur de l'Exploitation postale au ministère des PTT, au cours de la réunion de l'Office des Transports et des PTT tenue à Nice le 10 janvier 1939.

⁵⁶⁷ C. Allaz, *La grande aventure de la poste et du fret aériens du XVIII^e siècle à nos jours*, op. cit., pp. 73-74.

⁵⁶⁸ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; Discours de Didier Daurat à propos de l'aviation postale intérieure française, Congrès national de l'aviation française, 1945.

⁵⁶⁹ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/20 ; Dossier Air France, la Postale de nuit, 25 octobre 1950.

l'aéronautique en France. On trouve ainsi dans les archives d'Air France rapport publié en 1936 sur lequel figure l'emblème de l'AéroClub de France qui illustre l'ensemble de sa mission⁵⁷⁰ :

Emblème et devise de l'Aéroclub de France



Notre but : « Introduire l'aviation dans
la vie normale du pays »

Un but – « introduire l'aviation dans la vie normale du pays » – qui s'avère avoir été atteint une vingtaine d'année plus tard, avec l'existence d'une aviation postale parfaitement intégrée dans le service postal intérieur et avec la création d'un réseau aérien français de lignes aériennes métropolitaines. Mais également parce qu'Air Inter visait une réelle démocratisation du transport aérien entre les grandes villes françaises pour les voyageurs. Après l'avion postal pour tous, apparaissait, comme le souligne Bernard Vieille, « l'avion pour tous »⁵⁷¹.

L'aviation postale métropolitaine ou les prémices de l'aviation commerciale intérieure

S'il s'agissait en 1935 d'organiser un transport postal en métropole, les pionniers de l'aviation postale intérieure avaient-ils l'intention d'organiser à terme un transport de voyageurs ?

S'il convient de rappeler et d'insister sur l'influence considérable qu'ils ont eue dans la création du réseau postal aérien métropolitain, ces voyages apparaissent également comme le premier jalon du réseau commercial⁵⁷² intérieur. La modernité des infrastructures et des équipements dont disposaient les Etats-Unis a déjà été soulignée. En Allemagne, où Didier Daurat avait été envoyé auparavant pour étudier l'activité de l'aviation marchande, il a découvert un réseau intérieur très dense qui reliait de jour comme de nuit les principales villes allemandes. Lors de son retour en France il note dans son rapport : « de multiples services, entièrement étrangers à l'aéronautique, concourent à l'essor de l'aviation allemande. [...] Tous les bureaux d'Etat donnent leur appui à la Lufthansa. L'état-major entraîne le personnel militaire sur ses lignes ; une coordination établie dans les moindres détails harmonise l'activité des aviations commerciales et militaires »⁵⁷³. Dans ce rapport établi au mois de décembre 1933, il fait état du très fort développement du réseau aérien intérieur allemand⁵⁷⁴ qui contraste fortement avec la situation en France. En effet, dans l'hexagone la situation est diamétralement opposée : les premières compagnies aériennes françaises, celles qui ont contribué à la formation d'Air France en 1933, n'étaient préoccupées que par le long ou moyen-courrier. De ce fait, elles avaient structuré leur réseau en fonction de cet objectif. Personne n'avait songé, ou du moins personne n'avait souhaité, entreprendre l'exploitation d'un réseau aérien métropolitain. Il ne faudrait pas croire qu'il n'y avait pas de vols commerciaux en France avant la création d'Air Inter, comme il y avait extrêmement peu de lignes on ne parle pas de réseau aérien intérieur : Christophe Studeny souligne qu'au cours de l'été 1936 les vols Air France entre villes françaises ne comptent que 1 490 km, soit 4% des lignes⁵⁷⁵. La création du réseau postal aérien métropolitain est donc innovation à double titre : à la fois parce qu'il s'agit de lignes aériennes

⁵⁷⁰ Air France, Paray-Vieille-Poste, archives : M 135 ; Comité français de propagande aéronautique, Commission économique de l'aéro-club de France, Note sur les liaisons nationales par poste aérienne, 1936.

⁵⁷¹ B. Vieille, *Air Inter : L'avion pour tous*, Paris, ETAI, 2005, 191 p.

⁵⁷² Le terme d'*aviation commerciale* renvoie ici au transport aérien de voyageurs et de marchandises. Il est utilisé ici pour le différencier de l'aviation postale déjà définie dans cette étude. Cf. J.G. Marais, *L'aviation commerciale*, Paris, PUF, 1970.

⁵⁷³ P.-M. Thibault, *Air Inter : La révolution intérieure*, Paris, le Cherche Midi, 2005, p. 40.

⁵⁷⁴ Le réseau intérieur allemand ne se limitait pas au seul transport du courrier : depuis 1929 coexistait sur le territoire allemand des lignes exclusivement postales et des lignes mixtes acheminant à la fois de la poste, des passagers et du fret.

⁵⁷⁵ C. Studeny, *L'invention de la vitesse : France, XVIII^e – XX^e siècles*, op. cit., pp. 350-351

régulières exclusivement postales mais aussi parce que c'est la première fois que la France dispose d'un réseau aérien intérieur.

Les différents voyages effectués par Daurat lui permettent d'établir le même constat : la nécessité de développer le transport aérien en France métropolitaine, « Quand je rentre à Paris, déclare-t-il dans les années 1950 à propos de ce voyage, mon rapport fait ressortir l'impérieuse nécessité de développer notre activité, afin de répondre à l'impulsion chaque jour nouvelle que les allemands donnent à leur exploitation aérienne⁵⁷⁶. » Jusqu'alors le développement aéronautique de la métropole avait pour ainsi dire été mis entre parenthèses. Le pays, écrit Philippe-Michel Thibault, servait uniquement de tremplin pour la création des escales des lignes internationales.

Dès 1923, Didier Daurat avait eu l'idée de liaison postales dans l'hexagone, les liaisons de passagers n'étant pas encore réalisables ni sur des lignes intérieures ni sur des lignes internationales. Mais le transport de passagers constituait-il le but final ? Le courrier aurait-il, pour ces pionniers de l'aviation intérieure, servi de support au développement ultérieur de l'aviation commerciale à l'intérieur des frontières métropolitaines ? J. Macaigne soutient, à propos du réseau de l'aviation postale intérieure, qu'en 1953 les « pionniers ont *presque* atteint l'idéal poursuivi », puis il écrit : « [...] Pour être totalement réalisé selon l'esprit de sa lancée, il manque deux compléments importants : d'abord parachever le transport de courrier par l'utilisation de l'hélicoptère qui peut acheminer aisément les lettres jusqu'aux lieux secondaires. Le second point à atteindre apparaît simple en conséquence du travail déjà réalisé ; assurer, à l'échelle métropolitaine, le transport effectif de passagers, mais sur la seule base convenable qui est celle de la régularité postale⁵⁷⁷. »

Deux points importants sont soulevés par cet extrait. On relève tout d'abord la volonté de généraliser le transport postal aérien, désir également partagé par l'administration postale, puisqu'en 1951 elle publie dans une étude sur *l'utilisation de l'avion pour les transports strictement postaux* son intention d'utiliser des « avions légers ou hélicoptères. On serait ainsi conduit à constituer autour des centres d'escales de véritables réseaux aériens secondaires articulés sur le réseau principal⁵⁷⁸ ». C'est ce que l'on pourrait appeler le « tout avion », une doctrine qui a animé l'administration postale jusqu'à la fin des années 1950. Aussi, dans les années 1950-1960, un peu partout dans le monde, fleurissent les projets de réseaux de transport par hélicoptères dont certains aboutiront. En France, il s'agit de remettre en cause la centralisation des réseaux de communication, routier, ferroviaire, aérien, autour de Paris⁵⁷⁹. Cet élément démontre – une fois encore – que la Poste se situe dans l'expérimentation en matière de transport postal : elle cherche par elle-même, au moyen de ses propres services techniques, à mettre en place des réseaux de transport jusqu'alors inexistant.

Mais cette citation fait également ressortir un autre aspect : l'auteur souligne l'idée de voir le transport commercial, et surtout ses passagers, bénéficier de la régularité du service postal, mais surtout que cette régularité s'applique dans le cadre d'un transport métropolitain. Les résultats obtenus par les lignes postales, ces mêmes résultats qui ont fait l'intérêt de l'utilisation de l'avion pour le transport postal en métropole, semblent désormais pouvoir être appliqués au transport de passagers et par conséquent offrent des garanties à l'exploitation de lignes commerciales intérieures.

Le courrier ou le moteur du quadrillage de la France par des lignes aériennes

La poste aurait-elle alors servi d'amorce à un trafic ultérieur englobant plus largement passagers et marchandises ?

C'est en effet une théorie très probable qui est intéressante de développer. L'exemple de la ligne France-Amérique du Sud a démontré que le courrier était le fret idéal pour défricher des lignes

⁵⁷⁶ D. Daurat, *Dans le vent des hélices*, Paris, Seuil, 1956 cité par P.-M. Thibault, *Air Inter : La révolution intérieure*, Paris, le Cherche Midi, 2005, pp. 40-41.

⁵⁷⁷ J. Macaigne, *Le courrier de l'aventure*, Paris, Ed. Fayard, 1962, pp. 223-224.

⁵⁷⁸ AN, CAC, Fontainebleau : 19760074/102 ; *Utilisation de l'avion pour les transports strictement postaux*, étude réalisée pour l'UPU, 1951.

⁵⁷⁹ M.-D. Seiffert, « Innovations et utopies des années 1950-1960 : les réseaux d'hélicoptères de transport en commun » in *Annales des Mines-Réalités industrielles*, février 2001, pp. 35-41.

aériennes : il garantissait, de par sa nature, un faible encombrement et un faible poids – élément d'autant plus important à une époque où la charge utile des appareils était encore très réduite – tous offrant aux compagnies des rétributions postales permettant ainsi de ne pas faire de vols sans justification économique. Comme l'écrit René Joder « après le courrier, une fois les lignes bien en place, les conditions d'exploitations bien rodées, les règles de vol bien fixées, les équipages formés et entraînés, les passagers et le fret commercial suivraient »⁵⁸⁰. Les conclusions dressées par R. Joder s'appliquent également au transport aéropostal intérieur à la seule différence que l'aviation postale intérieure est née pour répondre à des besoins postaux. Le courrier, s'il apparaît au cœur du quadrillage de la métropole par des lignes aériennes, n'a pas été transporté en métropole dans le but de rentabiliser des liaisons aériennes : il s'agissait d'organiser ces liaisons pour le transport du courrier. Mais au final le résultat s'avère équivalent puisque c'est grâce au transport du courrier qu'un certain nombre d'avancées techniques ont été possibles, et que les débats quant à l'utilisation de l'avion dans la limite des frontières métropolitaines ont eu lieu et que l'on a progressivement assisté à cette diffusion de l'avion en France.

Bien qu'il s'agisse de lignes créées pour le transport du courrier, la création de l'aviation postale intérieure en 1935 reste une initiative privée d'une minorité issue des milieux aéronautiques français qui cherchait à développer le transport aérien en France métropolitaine. En organisant un transport de courrier qui répondait aux besoins de l'administration des Postes, ils ont trouvé un moyen efficace pour y parvenir.

Le transport de courrier apparaît donc comme une première étape vers le développement ultérieur d'un transport de passagers. La création d'une aviation postale intérieure satisfaisant ces deux milieux puisqu'elle permet à la fois à la Poste de disposer d'une flotte d'avions dédiés au service postal et aux pionniers du transport aérien de jalonner la métropole de ses premières lignes aériennes. Aussi la première période de l'exploitation d'Air Bleu a-t-elle été décisive puisqu'elle conditionnait les réalisations, postales puis commerciales, futures. Comme le reconnaît plus tard Didier Daurat : « je me rendais bien compte que ce système onéreux n'offrait qu'un avantage aux hommes d'affaires, [...]. L'important était de fournir à l'administration des PTT une preuve irréfutable de l'efficacité de l'avion dans les transports postaux métropolitains et ainsi d'ouvrir une nouvelle voie à notre aviation⁵⁸¹ ». Cette citation démontre le double objectif de l'entreprise : proposer à l'administration des Postes un nouveau mode de transport postal intérieur et ainsi ouvrir une nouvelle page dans l'histoire des transports intérieurs, celle du transport aérien.

La création de l'aviation postale intérieure, suivie des vingt premières années de son exploitation, s'avère être le résultat d'intérêts convergents : pour les pionniers du transport aérien intérieur français il s'agit de promouvoir le transport aérien en métropole tout en proposant ce nouveau mode de transport à une administration des Postes d'autant plus intéressée qu'il solutionnait les multiples difficultés liées au transport intérieur.

La création d'un réseau de lignes commerciales intérieures est à la fois la démonstration de l'intérêt et de l'efficacité de l'aviation postale intérieure mais également la dernière étape d'un processus entamé au début des années 1930 : développer le transport aérien en France métropolitaine. Aussi, s'avère-t-il logique que la première pierre de la compagnie aérienne intérieure ait été posée par Didier Daurat.

La flotte d'avions postaux a permis d'intéresser les français au transport aérien⁵⁸² mais surtout, comme le soulignait Didier Daurat, de « développer notre infrastructure et [d'] améliorer la régularité de notre exploitation soumise aux variations atmosphériques du climat continental⁵⁸³ ». Si l'aviation postale a contribué à un phénomène d'acculturation au transport aérien dans l'hexagone, elle a d'abord surtout contribué à l'essor aéronautique du territoire en multipliant les infrastructures, élaborant des techniques de navigation, stimulant l'activité de l'industrie aéronautique, etc. D'une façon plus visible, elle a véritablement introduit l'avion dans le paysage français et dans les transports intérieurs. Par conséquent, rien d'anormal de voir se constituer, en France, un réseau

⁵⁸⁰ R. Joder, « Avec Didier Daurat, renaissance de la poste aérienne 1945 » in « L'aviation postale. Air Bleu », *Icare. Revue de l'aviation française*, tome 1, SNPL, 1988, n°124, p. 17.

⁵⁸¹ P.-M. Thibault, *Air Inter : La révolution intérieure*, op. cit., p. 44.

⁵⁸² *Ibid.*, p. 42.

⁵⁸³ *Ibid.*

aérien intérieur une fois seulement les bases du transport aéropostal solidement établies. Comme le faisait remarquer Claude Postel au début des années 1960⁵⁸⁴ : « il peut paraître futile de parler de « croissance » à propos d'un mode de transport dont le dynamisme même semble montrer assez qu'il est encore à cette période [les années 1950-1960] de l'existence où la précocité des intentions n'a d'égale que les difficultés rencontrées pour les réaliser. [...] en 1960 tous les avions du monde n'ont pas produit le dixième des passagers/km transportés par le parc américain d'automobiles privées. Le transport aérien est encore un phénomène marginal ».

Si l'aviation postale intérieure a contribué à sa création en démontrant l'intérêt de lignes aériennes intérieures, les difficultés relatives à la création d'un réseau de lignes intérieures, comme cela avait été le cas pour Air Bleu, ont été multiples. Car, comme le souligne Claude Postel, en dépit du formidable essor qu'il a connu en un demi-siècle le transport aérien reste un phénomène marginal.

La genèse de la création d'un réseau de lignes aériennes intérieures

Air Inter, la première compagnie aérienne française de vols intérieurs, voit le jour à l'initiative d'un groupe de transporteurs et de banquiers du secteur privé le 12 novembre 1954. Il faut attendre près de quatre ans pour assister au premier vol de la compagnie, le 16 mars 1958 entre Paris et Strasbourg. Pourtant son activité commerciale ne commence réellement qu'à partir de 1960. La naissance d'Air Inter ouvre alors une page importante dans l'histoire de l'aviation française et des transports intérieurs qui dure jusque dans les années 1996-1997⁵⁸⁵.

Retracer l'histoire de la compagnie n'est pas notre objectif. En revanche, sa création a un lien direct avec notre sujet : à la fois parce que l'apparition d'un réseau de lignes aéropostales intérieures représente le premier jalon de ce réseau aérien commercial mais aussi parce qu'un homme, Didier Daurat, est encore une fois l'élément moteur dans cette réalisation et dans l'introduction pérenne de l'avion dans le paysage français.

Didier Daurat, le « père spirituel » du transport aérien intérieur

Il ne faudrait surtout pas croire que c'est uniquement grâce à l'influence de la poste et de la personne de Didier Daurat qu'une compagnie intérieure s'est constituée, bien au contraire. Pourtant, l'apport de ces deux entités est loin d'être négligeable. Mais le rôle de chacun dans cette entreprise a abouti à l'utilisation généralisée de l'avion dans l'hexagone : à une « démocratisation » de l'utilisation de l'avion en partie influencée par le transport postal.

Après guerre, « l'homme aéronautique »⁵⁸⁶ ne comprend toujours pas cette exception française qui se caractérise par un désintérêt en matière de transport aérien intérieur⁵⁸⁷. S'il est considéré comme le père de l'aviation postale intérieure il est également considéré comme l'un des initiateurs de cette « révolution intérieure »⁵⁸⁸, c'est-à-dire de la création d'un nouveau réseau de transport intérieur. Pour quelle raison ? Didier Daurat a quitté la Direction de la Postale de nuit à la fin de l'année 1948 pour assurer de nouvelles fonctions au sein de la compagnie nationale Air France. Nommé à la Direction du centre d'Orly il a, jusqu'à sa retraite en 1953, réorganisé cette plaque tournante vitale pour la compagnie qui connaissait, depuis la fin de la guerre, de graves problèmes⁵⁸⁹.

Aussi, c'est dans ces fonctions qu'il organise le 7 mai 1953 une conférence de presse au siège d'Air France pour annoncer la création d'un réseau aérien intérieur français : « depuis cinq ans,

⁵⁸⁴ C. Postel, « Quelques aspects de la croissance du transport aérien 1950-1960 » in *Revue économique*, Presses universitaires de Science Po, vol. 12, n°5, sept. 1961, pp. 781-817.

⁵⁸⁵ Au cours de l'année 1996 Air Inter Europe, la marque, et la compagnie Air France Europe, la dénomination sociale, remplacent air Inter. En juillet la fusion avec Air France est annoncée pour le 1^{er} avril 1997. Le 26 octobre fermeture de lignes européennes et intérieures.

⁵⁸⁶ J.-L. Ray, « Didier Daurat, l'homme aéronautique » in « Didier Daurat », *Icare. Revue de l'aviation française Icare*, SNPL, 1992, n°140, pp. 8-9.

⁵⁸⁷ M. Migeo, *Didier Daurat*, Paris, Flammarion, 1962, 218 p.

⁵⁸⁸ P.-M. Thibault, *op. cit.*

⁵⁸⁹ R. Espérou, G. Maoui, *Air France. Des origines à nos jours*, Paris, le Cherche Midi, 1999, 123 p.

déclare-t-il, les avions postaux d'Air France décollent chaque soir du Bourget et atterrissent malgré la pluie, le gel et le brouillard, sans le moindre incident. Ils sont immobilisés jusqu'au lendemain après quatre heures de vol seulement. [...] ⁵⁹⁰ ». Il explique que les moyens techniques mis au point avec l'aide du SGACC ont permis aux équipages postaux de remplir leur rôle sans défaillance et que le « meilleur brevet a sans doute été celui du Ministre des PTT qui a classé notre [la flotte postale] régularité numéro un, avant celle des chemins de fer que le brouillard et le verglas retardent parfois ⁵⁹¹ ». Il met ici clairement en évidence l'intérêt et la fiabilité du transport aérien en métropole pour le transport du courrier.

Au cours de cette conférence de presse il expose ouvertement le lien entre l'aviation postale intérieure et un réseau intérieur de lignes commerciales : « [...] En fait, pour ces lignes domestiques "futurées", l'embryon existe déjà. C'est le réseau aérien postal qui permet aux PTT de remettre le courrier en n'importe quel point du territoire le lendemain de son dépôt. Mais le système actuel présente un inconvénient. L'avion postal vole de nuit. Il est à destination avant 3 heures du matin. Ensuite, la machine immobilisée en "bout de ligne" ne sert plus à rien. Grâce à la création d'un trafic de voyageurs dans la journée, l'avion pourra assurer un aller et retour diurne fort rentable ⁵⁹². »

L'influence de la poste, du réseau postal aérien, dans l'organisation d'un réseau de lignes aériennes commerciales est ici clairement affichée. Le courrier a démontré qu'il était possible d'organiser un service aérien intérieur. Daurat propose ici de combiner l'exploitation de l'ensemble des lignes aériennes intérieures – poste, passagers et fret – au sein d'une même compagnie. Une formule plus économique mais également avant-gardiste puisqu'il propose en 1953 un concept appliqué à partir de 1991 avec la Société d'Exploitation Aéropostale (propriété du groupe La Poste et d'Air France) qui exploitait ce concept de convertibilité des appareils, une disposition qui permettait de transporter des passagers le jour et du courrier la nuit. Cette idée d'une collaboration entre l'aviation postale intérieure, jusqu'alors exploitée par Air France, et la compagnie chargée du transport intérieur de passagers à par la suite été recherchée par Air Inter.

La compagnie intérieure, comme le relate le procès verbal du conseil d'administration du 25 septembre 1958, a pendant longtemps espéré prendre en charge l'exploitation des lignes postales intérieures jusqu'alors exploitées par Air France. En 1956 plusieurs actions ont été entreprises par la compagnie pour essayer de devenir l'exploitant de ces lignes aéropostales intérieures : « [...] le ministre [des Travaux publics, des Transports et du Tourisme] a bien voulu, à ma demande, faire contacter l'administration des PTT par un membre de son cabinet. Il lui a été répondu que les services d'Air France étaient satisfaisants et qu'il ne paraissait pas opportun de rien changer à l'organisation actuelle ⁵⁹³ ».

Il apparaît clairement dans cette note que c'est avec la conception proposée par Didier Daurat que la compagnie comptait se développer : « l'exploitation d'Air Inter n'a jamais été conçue dès les premières conversations de 1954 [...] qu'autour de la Postale de nuit, dont la flotte des équipages et l'organisation permettrait une extension progressive au transport de passagers [...] ⁵⁹⁴ ». Dans le cas d'Air Inter, comme cela avait été aussi le cas d'Air Bleu, Air France est peu encline à voir se développer une compagnie aérienne pouvant empiéter sur son aire d'influence.

Cette conférence de presse du 7 mai 1953 est la première pierre de l'histoire de la compagnie intérieure. Elle consolide l'hypothèse de départ que l'influence du transport postal aérien intérieur a contribué à la formation d'un réseau de lignes commerciales intérieures. Elle entérine également que l'aviation postale intérieure est entrée dans une autre étape de son histoire puisqu'elle devient un élément de référence, soulignant ainsi que l'avion est désormais un moyen de transport indéfectible des PTT et qu'il commence à se propager au sein des transports français intérieurs. A partir de ce moment l'introduction de l'avion dans les transports intérieurs ne concerne plus la Poste mais le transport commercial.

Ce discours de Didier Daurat a fait grand bruit : tant du côté de la compagnie nationale que de la presse. Car, comme le souligne P.-M. Thibault, cette dernière pense qu'en raison du lieu de la

⁵⁹⁰ P.-M. Thibault, *op. cit.*, pp. 48-49.

⁵⁹¹ Air Inter, Paray-Vieille-Poste, archives : D4 1794 ; Articles de presse 1953.

⁵⁹² P.-M. Thibault, *op. cit.*, p. 50.

⁵⁹³ Air Inter, Paray-Vieille-Poste, archives : D1 64 ; Procès-verbal du conseil d'administration du 25 septembre 1958.

⁵⁹⁴ *Ibid.*

conférence et surtout de l'importance de leur interlocuteur, Air France a donné sa bénédiction à cette opération de communication. Or, comme le souligne l'auteur d'*Air Inter – la révolution intérieure*, « les responsables de la compagnie nationale n'ont pas la même conception du transport aérien que l'ancien patron de l'Aéropostale et de la Postale de nuit. Le président d'Air France a une vision plus planétaire de sa compagnie et n'a pas l'intention de s'embarrasser d'un réseau de lignes intérieures ou, pour utiliser une expression un peu méprisante du jargon de l'aviation civile, d'un réseau domestique⁵⁹⁵ ».

Indépendamment de cette déclaration à la presse, Didier Daurat a largement pris part à la création de ce réseau intérieur et à la formation de la compagnie Air Inter.

Après avoir quitté Orly, déclarait le président d'Air France lors de l'enterrement du pionnier de l'aviation en décembre 1969, sa dernière tâche active au service de l'Aéronautique lui fut confiée par Max Hymans : l'étude de ce que pourrait être un réseau de lignes intérieures françaises. Il est ainsi l'un des pères spirituels de la compagnie Air Inter⁵⁹⁶.

Le rôle de Daurat dans la création d'un réseau de lignes aériennes est, une fois encore, manifeste. A la demande de Francis Fabre, le PDG des Chargeurs réunis qui avait soutenu Air Bleu jusqu'à la déclaration de guerre, Didier Daurat a conduit, à partir du 25 août 1954, les études de faisabilité⁵⁹⁷. Toutes les évaluations portent sur un aspect fondamental : comme cela a été le cas en 1935 avec la compagnie d'aviation postale intérieure Air Bleu, la rentabilité de l'entreprise implique l'affranchissement de toute surtaxe, non plus sur le courrier mais sur le carburant.

Air Inter a modifié le transport intérieur, à la fois parce qu'elle est à l'origine du premier réseau de lignes aériennes de passagers⁵⁹⁸, mais aussi parce que ce réseau vise à la démocratisation du transport aérien intérieur.

L'avion en France

L'aviation postale intérieure a ouvert la voie vers une aviation commerciale métropolitaine qui s'est par la suite attachée à démocratiser l'avion, à essayer de le rendre accessible à tous. Mais cette flotte postale a également permis d'introduire dans l'esprit des français, qu'ils soient simples citoyens ou hommes influents dans la vie politico-économique du pays, l'utilité de l'avion dans les relations intérieures : d'abord dans le cadre de liaisons postales puis dans le cadre de liaisons commerciales transportant voyageurs et fret. Cette introduction complète de l'avion en France est venue, comme le train l'avait amorcé au XIX^e siècle, modifier le rapport entre l'homme et l'espace-temps.

Le courrier joue un rôle important dans la découverte de ce mode de transport puisque c'est le transport postal qui a permis à la fois d'intéresser les français à l'avion, et de faire découvrir son utilité au delà des exploits prestigieux des pionniers de l'aviation. Mais d'une façon générale le trafic aérien, hormis celui des avions postaux, ne se développe guère en métropole. L'avion, avant 1940, reste destiné aux liaisons lointaines⁵⁹⁹. Au cours de l'été 1936, écrit Christophe Studeny, les vols Air France entre villes françaises ne comptent que 1 490 km, soit 4% des lignes contre 9 227 (24%) avec les principales capitales d'Europe, et plus de 13 000 km (32%) pour l'Indochine française et l'Extrême-Orient⁶⁰⁰. Après la guerre, le nombre de passagers augmentent et la vitesse continue de s'accélérer mais la France reste un pays sans réseau aérien intérieur commercial.

⁵⁹⁵ P.-M. Thibault, *op. cit.*, p. 51.

⁵⁹⁶ Oraison funèbre de Joseph Roos, successeur de Max Hymans à la présidence d'Air France, cité par P.-M. Thibault, *op. cit.*, p. 52.

⁵⁹⁷ Au cours du deuxième semestre de l'année 1953 la Banque de l'Indochine et un groupe d'industriels, dont la compagnie des Chargeurs réunis, ont pris l'initiative d'étudier la création d'un réseau de lignes intérieures. Cette initiative est encouragée par le secrétaire d'Etat à l'Aviation Civile. Ce n'est que le 9 février 1954 que le projet s'est précisé et qu'a été posé le principe de la constitution d'une société à laquelle les Chargeurs apporteraient un appui technique et financier. Cf. P.-M. Thibault, *op. cit.*, p. 58.

⁵⁹⁸ Sur cet aspect il convient de souligner qu'Air Bleu pourrait être considérée comme la première compagnie aérienne intérieure française puisque les statuts de la société font apparaître que le courrier ne constituait pas l'unique objet du transport effectué par les avions de la compagnie. Par la suite, pendant les premiers temps de la guerre, le SCLAM a quant à lui aussi transporté des passagers mais uniquement des haut dignitaires du régime de Vichy par conséquent. On ne peut pas parler de compagnie intérieure : pour Air Bleu parce que les archives ne révèlent pas de transport de passagers et pour le SCLAM il s'agissait d'un service officiel du gouvernement de Vichy.

⁵⁹⁹ C. Studeny, *L'invention de la vitesse : France, XVIII^e – XX^e siècles*, Paris, Gallimard, 1995, p. 350.

⁶⁰⁰ *Ibid.*, pp. 350-351

La démocratisation de l'avion ?

La démocratisation de l'avion s'est d'abord opérée pour le transport d'objet de correspondance en 1937 avec la suppression de la surtaxe aérienne. Néanmoins, il faut attendre encore trois à quatre décennies pour voir les premiers effets de ce processus au niveau du transport de passagers. Cette démocratisation s'est d'abord centrée sur ce qui concerne l'activité de tous les français : la poste. Comme le soulignait Didier Daurat en 1945, « chacun d'eux [les Français] est beaucoup plus intéressé par le transport de la correspondance que par les services des passagers, utilisables par un petit nombre de privilégiés seulement⁶⁰¹ ». Aussi le courrier a véritablement ouvert la voie à cette démocratisation, certes relative, du transport par avion dans l'hexagone : il a permis de prouver son intérêt et de progressivement se détacher des circonstances météorologiques et des contraintes du sol.

Une notion de démocratisation, amorcée par l'aviation populaire en 1936, qui que l'on retrouve également dans l'esprit des responsables de la compagnie Air Inter. L'un des premiers fondements de la compagnie a été d'être au service de tous les français qui voulaient voyager par avion en France, ce que le président Robert Vergnaud⁶⁰² traduisait par la formule « démocratiser le transport aérien⁶⁰³ ». En effet, le successeur de l'amiral Hébrard déclarait à propos de cette notion de démocratisation : « ce n'est pas seulement le sens de "mettre à la portée de tous", mais aussi de "rendre conforme aux intérêts du peuple" c'est-à-dire aux intérêts de la nation⁶⁰⁴ ». Citation intéressante à double titre puisqu'elle illustre à la fois les objectifs de l'aviation populaire⁶⁰⁵ mais également ceux de la compagnie intérieure Air Inter.

Il faut souligner également le rôle de ces industriels dans cette démocratisation de l'avion. Ainsi, Louis Renault a très activement soutenu Air Bleu et l'aviation postale intérieure avant la Seconde Guerre ; André Michelin l'ancien président de l'AéCF, présidait dans les années 1920-1930 le Comité Français de Propagande Aérienne (CFPAé) qui avait très tôt mis en place une propagande aérienne vers la jeunesse⁶⁰⁶ ; Henri Mignet qui soutenait la construction des fameux « poux du ciel », ces petits avions que le Front Populaire voulait voir équiper chaque famille et sous le slogan « l'avion pour tous ». Slogan que l'on verra dans le cadre de l'aviation commerciale réapparaître avec Air Inter...

C'est avec le courrier que le transport aérien – l'avion – est progressivement introduit comme mode de transport ordinaire en France. Une fois encore la Poste a été le promoteur d'un mode de transport inventé par l'homme : si le constat a déjà été dressé pour l'utilisation de l'avion dans le cadre de liaisons internationales, il est réactualisé en matière de transport intérieur. La Poste a contribué à l'ouverture de la France métropolitaine au transport aérien : au territoire national mais aussi à ses habitants. Didier Daurat déclarait ainsi en 1953 à propos de la création d'un réseau de lignes aériennes intérieures : « on a prétendu que les Français ne voyageaient pas en avion, c'est faux ! Les français prennent l'avion quand ils en ont. Si les Français ne veulent pas, c'est qu'ils n'en ont pas les moyens dans la métropole. En Afrique du Nord, comme en Afrique noire, en Indochine, on prend l'avion comme le citoyen son taxi [...]»⁶⁰⁷.

L'importance de la vitesse

Avant d'entrer dans l'histoire du transport intérieur au même titre que les réseaux autoroutier et ferré, Air Inter a dû – comme l'avion d'Air Bleu ou de la Postale avant elle dans le cadre du transport aéropostal – s'imposer sur d'autres modes de transport déjà fortement ancrés dans le

⁶⁰¹ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; Discours de Didier Daurat en 1945 à propos de l'aviation postale intérieure française lors du Congrès national de l'aviation française, pp. 5-6.

⁶⁰² Vice président de la compagnie depuis 1967, R. Vergnaud a succédé en 1970 à l'amiral Paul Hébrard à la présidence de la compagnie intérieure, fonction qu'il a assuré jusqu'en 1982.

⁶⁰³ R. Lapautre, J.-C. Spinetta, « Préface », in P.-M. Thibault, *Air Inter... op. cit.*, pp. 18-20.

⁶⁰⁴ V. Ferry, *Aviation populaire ou aviation prolétaire – 1936*, Paris, éd. Du Gerfaut, 2007, p. 137.

⁶⁰⁵ *Ibid.*

⁶⁰⁶ *Ibid.*, p. 29.

⁶⁰⁷ P.-M. Thibault, *Air Inter... op. cit.*, 2005, p. 49.

paysage français. Le transport aérien étant d'abord caractérisé par sa vitesse, il a tout naturellement été réservé, que ce soit au niveau des passagers ou des marchandises, à un transport urgent. Le trafic de marchandises étant constitué par le fret et le courrier. C'est parce que le courrier concerne une plus grande partie de la population⁶⁰⁸ qu'il a d'abord été transporté par avion en métropole. Depuis les débuts de l'aviation commerciale, le transport de passagers ne visait qu'une catégorie particulière d'usagers : les hommes d'affaires. Ce n'est qu'à partir des années 1960 que le transport aérien, en métropole, s'est ouvert à une clientèle de touristes en adoptant des tarifs adaptés⁶⁰⁹. Cette nouvelle forme de transport aérien s'est développée en métropole avec Air Inter. Comme dans le cadre du transport postal, c'est la vitesse de ce mode de transport qui justifie son utilisation pour le transport de passagers.

Air Inter et ses dirigeants veulent que l'avion, dont l'utilité a été prouvée dans le cadre des frontières métropolitaines grâce au transport postal, devienne selon la formule alors employée un « autobus de l'air »⁶¹⁰ dont les tarifs permettraient à tous de bénéficier de ce mode de transport déjà très développé dans les relations intérieures de nombreux Etats.

Le réseau aérien intérieur est à l'image de la France qui est très fortement ancrée sur Paris, et la vitesse des avions en est le principal atout : les élus, qu'ils soient parlementaires, maires ou encore députés, mais aussi de nombreuses chambres de commerces réclamaient – comme cela avait été le cas avec les lignes Air Bleu – l'ouverture de lignes sur la métropole pour relier, centralisme oblige, leurs villes à la capitale française. Air Inter est devenue, au fil du temps, un instrument privilégié de la décentralisation et de l'aménagement du territoire⁶¹¹, aspect que l'on retrouve avec le réseau aérien postal intérieur mais qui n'a pas été abordé de façon approfondie dans cette étude. Ces deux réseaux aériens ont, entre autre, permis le désenclavement de certaines régions française. En ce qui concerne Air Inter, c'est ce qui faisait dire à l'Amiral Paul Hébrard, au cours d'une discussion avec le président de l'Union des chambres de commerce et d'industrie, que son but était essentiellement de faciliter la décentralisation en rapprochant de Paris et des autres capitales mondiales les grandes villes et de les relier entre elles par un moyen de transport rapide⁶¹². Conception similaire, pour ne pas dire identique, à celle de Victor Pignochet pendant la guerre qui déclarait que le réseau aéropostal métropolitain devait être un moyen de relier Paris aux grandes villes les plus méridionales, les plus éloignées, du territoire métropolitain⁶¹³. Il pourrait d'ailleurs être intéressant de voir si l'aviation postale et Air Inter ont, séparément, élaboré des politiques d'aménagement du territoire.

Mais c'est surtout l'angle de la vitesse qui intéresse ici. Aussi en janvier 1955, une lettre commune des deux plus importants transporteurs français, le président d'Air France Max Hymans et André Ségala le président directeur général de la SNCF, souligne un aspect capital dans tout sujet relatif à l'histoire des transports : « [...] Désormais, il faut accroître la place faite aux transports aériens intérieurs pour répondre à ce gout irrésistible de l'homme pour la vitesse, qui marque toute l'évolution des transports⁶¹⁴. »

Christophe Studeny, dans un ouvrage consacré à la vitesse, *L'invention de la vitesse*, écrit que la marche, le cheval puis les machines ont donné un sens terrestre, local ou international à l'espace mais que seul l'avion donne le sens de la planète. L'avion est le mode de transport qui illustre le plus à la fois la mondialisation qui caractérise notre XX^e siècle et cette « révolution de la vitesse qui s'est opérée en matière de communication »⁶¹⁵. Le cadre géographique de cette étude ne permet pas d'aborder la question de l'avion et du rapport entre l'espace et le temps sous un angle mondial, bien que celle-ci offre de multiples pistes de réflexion, mais limitée au cadre national, au territoire

⁶⁰⁸ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/5 ; Discours de Didier Daurat en 1945 à propos de l'aviation postale intérieure française lors du Congrès national de l'aviation française, pp. 5-6.

⁶⁰⁹ P. Merlin, *Le transport aérien : situation et perspectives*, Paris, PUF, Collection Que sais-je ?, 2002, p. 8.

⁶¹⁰ P.-M. Thibault, *Air Inter...*, op. cit., p. 24.

⁶¹¹ O. Dupéron, *Transport aérien, aménagement du territoire et service public*, Paris, L'Harmattan, 2000, pp. 35-132.

⁶¹² P.-M. Thibault, *Air Inter...*, op. cit., p. 93.

⁶¹³ Musée de La Poste, Paris, archives : 457.3/4 ; Projet de réorganisation des transports postaux au cours de la période qui suivra la guerre, exposé fait par M. Pignochet le 30 mars 1942 lors d'une réunion réunissant les Directeurs régionaux.

⁶¹⁴ P.-M. Thibault, *Air Inter...*, op. cit., p. 63.

⁶¹⁵ C. Bertho-Lavenir, « La révolution de la vitesse », *Les collections de L'Histoire* (38), janv.-mars 2008, pp. 80-85.

national. A propos du territoire, Yves Barel écrivait en 1982 que « le territoire est de l'espace-temps, non de l'espace tout seul⁶¹⁶ ».

Une modification de l'espace-temps

Avant toute chose, il convient de définir cette notion : qu'est ce que l'espace-temps ? L'espace-temps est un concept mathématique inventé par Einstein dans sa théorie de la relativité, décrivant de façon indissociable l'espace dans lequel on se déplace, et le temps qui s'écoule. On a l'impression que l'espace et le temps sont deux choses indépendantes, mais Einstein a montré que le temps est perçu différemment suivant la façon dont on se déplace. Ce concept, qui dépasse largement le champ de notre étude et de nos compétences, apparaît dans différents axes de recherches en sciences humaines⁶¹⁷.

Les moyens de transport successivement inventés par l'homme ont ainsi profondément bouleversé ce rapport entre l'espace et le temps. Les révolutions dans les technologies d'échanges, écrivent Anne Bretagnolle et Marie-Claire Robic, sont souvent associées à de nouvelles visions du monde. Dans ces constructions, poursuivent-elles, la vitesse du transport ou des transmissions anéantit la distance spatiale et sociale⁶¹⁸.

L'avion, le plus récent mode de transport collectif, apparaît comme le moyen de transport qui a le plus profondément bouleversé – en attendant peut être une hypothétique « démocratisation » des voyages spatiaux touristiques – ce rapport espace-temps dans une proportion tout aussi, sinon plus, importante que le chemin de fer l'avait fait avant lui au XIX^e siècle.

Le transport aérien, note C. Studeny, réduit dans le temps les dimensions mondiales à celle de l'Europe au XIX^e siècle et de la France au XVIII^e. L'avion marque une nouvelle ère en matière de transport intérieur désormais, que ce soit une lettre ou un passager, Paris est à trois heures de Marseille. Comme le souligne Georges Le Fèvre dans *Les marchands d'espace* : « je sais désormais qu'il y a entre Marignane et Paris deux distances : celle du temps, à peine sensible, celle de l'espace, immense⁶¹⁹ ». C. Studeny affirme que dans les années qui ont précédé l'avant guerre « l'avion a bouleversé notre vision du monde » car pour beaucoup il apparaît inhabituel voire incompréhensible.

Le constructeur d'avion Louis Bréguet souligne quant à lui, dans la préface de H. Beaubois, que « l'extraordinaire mobilité dont bénéficie aujourd'hui le voyageur à bord d'aéronefs de plus en plus rapides bouleverse les notions classiques du temps et de l'espace⁶²⁰ ».

Si la décennie 1830-1840 marque en France, selon A. Bretagnolle et M.-C. Robic, par « l'invention de la vitesse » avec l'amélioration du transport routier et l'apparition du chemin de fer, les décennies 1930-1960 révolutionnent tout autant le transport intérieur avec l'apparition de l'avion. Si au XIX^e siècle « les lieux ne sont plus perçus comme des points fixes dans l'épaisseur d'un espace parcouru avec la même lenteur depuis des siècles mais comme des entités flottantes se rapprochant relativement les unes des autres au gré de l'état d'avancement des nouvelles infrastructures de transport⁶²¹ », le cas du transport aérien intérieur accélère ce processus : la vitesse devient de plus en plus grande et de plus en plus importante, une condition *sine qua non* en matière de transport. Il serait intéressant de se demander pourquoi aujourd'hui, en ce début de XXI^e siècle, la mobilité et la vitesse sont autant omniprésentes ? Pourquoi cette « hantise du temps perdu »⁶²² qui pousse les hommes à se déplacer toujours plus vite et toujours plus loin alors que pendant des

⁶¹⁶ Y. Barel, *La Marginalité sociale (La politique éclatée)*, Paris, PUF, 1982, 250 p. cité par I. Lefort, P. Pelletier, *Grandeurs et mesures de l'écoumène*, Paris, Economica, 2006, pp. 168-171.

⁶¹⁷ Cf. l'article d'Anne Bretagnolle et Marie-Claire Robic : A. Bretagnolle, M.-C. Robic, « Du "petit monde" au monde sans échelles (années 1900-1980) », *L'information géographique – restructurations et représentations spatiales*, juin 2005, n°69, pp. 168 -183. Et plus largement aux recherches d'Anne Bretagnolle qui s'intéresse à la contraction de l'espace temps.

⁶¹⁸ A. Bretagnolle, M.-C. Robic, « Du "petit monde" au monde sans échelles (années 1900-1980) », *op. cit.*, pp. 168 -183.

⁶¹⁹ G. Le Fèvre, *Les marchands d'espace*, Paris, Plon, 1939, p. 11, cité par C. Studeny, *L'invention de la vitesse : France, XVIII^e – XX^e siècles*, *op. cit.*, pp. 338-354.

⁶²⁰ H. Beaubois, *Le Siècle de l'avion*, Paris, Fayard Savoir, 1949, 474 p.

⁶²¹ A. Bretagnolle, M.-C. Robic, « Du "petit monde" au monde sans échelles (années 1900-1980) », *op. cit.*, pp. 168 -183.

⁶²² J.-J. Bavoux, F. Beaucire, L. Chapelon, P. Zembri, *Géographie des transports*, Paris, A. Colin, 2005, pp. 25-40.

siècles le pas de l'homme a été l'unique mesure du monde⁶²³ ? L'apparition au XIX^e siècle du chemin de fer est complètement venue bouleverser cet ordre ancestral puis au XX^e siècle, la lente démocratisation de l'avion et la – très – forte pénétration de l'automobile sont le récent symbole de cette révolution. Force est de constater que le transport du courrier n'a pas échappé à cette évolution. Car la Poste, que ce soit l'ancienne administration ou plus récemment l'entreprise, a toujours mis un point d'honneur à transporter les objets de correspondance remis par les usagers le plus rapidement possible et de ce fait, elle a tout au long de son histoire adopté les modes de transport et les techniques les plus récents, et les plus performants. La vitesse est l'un des attributs du service postal, elle l'est aussi en matière de transport de passagers. Il est donc logique que ces deux types de transport soient liés l'un à l'autre : la démonstration en avait été faite en ce qui concerne le transport aérien international, en voici une première piste en matière de transport intérieur.

Ce n'est pas la Poste, l'institution, qui a influencé la création d'une compagnie d'aviation postale intérieure mais c'est en ayant recours à l'avion postal que la Poste a influencé sur la création de cette compagnie intérieure. En effet, en développant le transport aérien pour le transport de la poste, et en généralisant l'utilisation de l'avion en raison de l'intérêt et de la fiabilité qu'il offrait pour le transport postal, la Poste a contribué à cette diffusion du transport aérien dans l'hexagone. Sans la poste, du moins sans les résultats obtenus par l'aviation postale intérieure, la réalisation d'un réseau de lignes aériennes commerciales intérieures aurait été nettement plus difficile qu'elle l'a déjà été. La Poste a contribué à rendre présent l'avion sur le territoire national et de ce fait a œuvré à la diffusion du transport aérien français.

⁶²³ La mise en place des relais de poste (poste aux chevaux) sont venus rompre « cet immense piétinement des hommes » in J.-J. Bavoux, F. Beaucire, L. Chapelon, P. Zembri, *Géographie des transports*, op. cit., pp. 25-40.

Histoire économique, sociale et politique de la France

- Agulhon (M.), *La République : 1932 à nos jours*. Paris, Hachette Littérature, 1999, 564 p.
- Asselain (J.-C.), *Histoire économique du XX^e siècle*, vol. 2, *La réouverture des économies nationales (1939 aux années 1989)*. Paris, Presses de la FNSP, Dalloz, 1995, 480 p.
- Baruch (M.-O.), Duclert (V.), *Serviteur de l'Etat : Une histoire politique de l'administration française 1875-1945*. Paris, La Découverte, 2000, 587 p.
- Berstein (S.), *La France des années 30*. Paris, Armand Colin, 1988, 174 p.
- Borne (D.), Dubief (H.), *Nouvelle histoire de la France contemporaine, tome 13 : La Crise des années trente (1929-1938)*. Paris, Seuil, 1989, 352 p.
- Burdeau (F.), *Histoire de l'administration française du XVII^e au XX^e siècle*. Paris, Editions Montchrestien, 1994, 377 p.
- Burguière (A.), Revel (J.) (dir.), *Histoire de la France : l'espace français*. Paris, Seuil, 2000, 620 p.
- Braudel (F.), Labrousse (E.) (dir.), *Histoire économique et sociale de la France*. Paris, PUF, 1970-1982, 8 vol.
- Favreau (B.), *Georges Mandel ou la passion de la République : 1885-1944*. Paris, Fayard, 1996, pp. 279-298.
- Fourastié (J.), *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible de 1946 à 1975*, Paris, Fayard, 1979, 300 p.
- Hobsbawm (E.), *L'Age des extrêmes – Histoire du court XX^e siècle (1914-1991)*. Paris, éd. Complexe et Le Monde diplomatique, 1999, 810 p.
- Rioux (J.-P.), *La France de la Quatrième République, 2 tomes, L'ardeur et la nécessité (1944-1952), L'expansion et l'impuissance 1952-1958*. Paris, Seuil, 1983.
- Roncayolo (M.), « L'aménagement du territoire XVIII^e-XX^e siècles », in Burguière (A.) et Revel (J.) (dir.), *Histoire de la France*, vol. 1, *L'Espace français*. Paris, Seuil, 1989, pp. 509-643.
- Rosanvallon (P.), *L'Etat en France de 1789 à nos jours*. Paris, Seuil, 1993, 369 p.
- Sauvy (A.), *Histoire économique de la France entre les deux guerres*. tome 2, Paris, Fayard, 1967, 626 p.
- Thuillier (G.), Tulard (J.), *Histoire de l'administration française*. Paris, PUF, 2^{ème} édition 1994, 128 p.
- Wormser (G.), *Georges Mandel : l'homme politique*. Paris, Plon, 1967, 315 p.

Histoire des Postes françaises

- Albaret L., Tardi J., *Guerre et Poste : L'extraordinaire quotidien des Français en temps de guerre 1870-1945*. Paris, Casterman, 2007, 102 p.
- Alexandre J.-P., Barbey C., Brun J.-F., *Les tarifs postaux français : 1627-1969*. Paris, éd. Brun et fils, 1989, 383 p.
- Bertin F., *La Poste du messager à cheval au courrier*. Rennes, éd. Ouest-France, 1999, non paginé, ill.
- Bertinotti D., *Artisans d'hier des communications d'aujourd'hui 1850-1950*. Paris, Exposition des Archives Nationales, 9 avril-8 juin 1981, 160 p.
- Bertrand J.-P., Jalabert P., *Les Postes années 50*. Paris, éd. Visualia, 2006, 100 p.
- Blin E., *Repenser le réseau postal*. Rouen, Publications de l'Université de Rouen, 1994, 252 p.
- Calley G., *L'exploitation publique des services postaux*. Paris, LGDJ, 2002, 584 p.
- Carnevalé-Mauzan M., « Documents pour servir à l'étude de l'histoire postale », *Relais*. 1984, n°6, pp. 23-27.
- Charbon P., *Quelle belle invention que la Poste !*. Paris, éd. Découvertes Gallimard sciences et techniques, 1991, 144 p.
- Chauvigny P., *Les grands moments de la Poste*. Paris, France-Empire, 1988, 169 p.
- P. Charbon, P. Marchand, B. Oger, P. Rabier, *Le patrimoine de La Poste*. Collection le patrimoine des Institutions économiques, Paris, éd. Flohic, 1996, 479 p.
- Febvre L., « Les Postes françaises à travers l'histoire », *Annales ESC*. janvier-mars 1955, n°1, p. 123.
- Feuillée D., « Le passage de Georges Mandel au ministère des PTT ». Thèse de doctorat, Université de Paris II, 1982.
- Fnarh (éd.), « Histoire de la Poste et des Télécommunications ». 3 vol., éd. FNARH, *Actes du colloque international*, Le Mans, 1991.
- Genet J., *Le jargon des Postiers*. Paris, éd. La maison du dictionnaire, 2000, 118 p.
- Goursolas P., *Histoire de la Poste en France*. mars 1988, polycop, 298 p.
- Kandaouoff-Beka D., *L'aventure de la Poste à travers le temps*. Paris, Librairie académique Perrin, 1984, 266 p.
- Le Roux M. (dir.), *Histoire de la Poste. De l'administration à l'entreprise*. Paris, Editions Rue d'Ulm, Presses de l'Ecole Normale Supérieure, 2002, 184 p.
- Le Roux M. (dir.), *Postes d'Europe, XVIII^e -XXI^e. Jalons d'une histoire comparée*. Paris, CHP, 2007, 490 p.
- Paul A., *Histoire des PTT pendant la Deuxième Guerre mondiale*. Paris, Ministère des PTT, 1967, 4 volumes, 902 p.
- Rolland R., « Chronologie de l'histoire des Postes », *Bulletin de la société des Amis du Musée postal*, 1975, n°45, 12 p.
- Rouquet F., « Une administration française face à la Deuxième Guerre mondiale : les PTT », Thèse d'histoire sous la direction de M. Lacroix-Riz, Toulouse II, 1988, 3 tomes, 850 p.
- Rouxel R., *Le monde de la Poste et des Télécom dans la tourmente (1939-1944)*. Marly-le Roi, L'Auteur, 1992, 184 p.
- Rouxel R., *Le monde des PTT au cours des Années Folles (1919-1927)*, Marly-le-Roi, L'Auteur, 1986, 187 p.

Teissier C., *La Poste : logique commerciale – logique de service public. La greffe culturelle*. Paris, L'Harmattan, 1997, 303 p.

Vaillé E., *Histoire générale des Postes françaises*. 6 tomes, Paris, PUF, 1947 à 1955.

Verdier N., « Poste et territoire : évolution de la pensée du territoire chez les administrateurs de la Poste au XIX^e siècle », in Le Roux M. (dir.), *Histoire de la Poste, de l'administration à l'entreprise*. Paris, Editions de l'Ulm, 2002, pp. 61-86.

OUVRAGES et ARTICLES SPECIALISES

1. Histoire des techniques

Beltran A., Griset P., *Histoire des techniques aux XIX^e et XX^e siècles*. Paris, éd. A. Colin, 1990, 190 p.

Edgerton D., « Pour une histoire des usages », *Annales – Histoire et Sciences Sociales*. éd. de l'EHESS, 1998, n°4&5, pp. 815-837.

Fevre L., « Réflexions sur l'histoire des techniques », *Annales d'histoire économique et sociale*. Paris, éd. Histoire, 1935, pp. 531-535.

Flichy P., *L'innovation technique*. Paris, La Découverte, 2003, 250 p.

Norbert-Alter (dir.), *Les logiques de l'innovation – approche pluridisciplinaire*. Paris, éd. La Découverte, 2002, 275 p.

2. Réseaux et Territoire

Bertho-Lavenir C., « Le facteur national : la politique des réseaux postaux » in *Cahiers de médiologie*. « Anciennes nations, nouveaux réseaux », 1997, n°3, pp. 31-41.

Bertho-Lavenir C., « Le territoire national et la mise en place des réseaux publics de transport de l'information (Poste, Télégraphe, Téléphone), 1750-1940 », *L'administration territoriale de la France (1750-1940), Actes du colloque d'Orléans*. Presses universitaires d'Orléans, 1998, pp. 15-26.

Beyer A., « Géographie des réseaux de transport. Morphologie et dynamiques territoriales des services de messagerie », Thèse de doctorat, 2 vol., Savy M. (dir.), 602 p.

Bretagnolle A., Robic M.-C., « Du "petit monde" au monde sans échelles (années 1900-1980) », *L'information géographique – restructurations et représentations spatiales*. juin 2005, n°69, pp. 168 -183.

Bretagnolle A., Verdier N., « L'extension du réseau des routes de poste en France, de 1708 à 1833 » in Le Roux M. (dir.), *Postes d'Europe, XVIII^e -XXI^e. Jalons d'une histoire comparée*. Paris, CHP, 2007, pp. 155-171.

Caron F., « Les grands systèmes techniques : la naissance d'un système technique à grande échelle, le chemin de fer en France (1832-1870) », *Annales – Histoire et Sciences Sociales*. éd. de l'EHESS, 1998, n°4&5, pp. 859-885

Desportes M., Picon A., *De l'espace au territoire : L'aménagement en France XVI^e - XX^e siècles*. Paris, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1997, 222 p.

Duperon O., *Transport aérien, aménagement du territoire et service public*. Paris, L'Harmattan, 2000, 260 p.

Dupuy G., *Réseaux territoriaux*. Caen, éd. Paradigme collection transports et communication, 1988, 286 p.

Gravier J.-F., *Paris et le désert français*. Paris, Le Portulan, 1947, 2^{ème} édition chez Flammarion, 1958, 317 p.

Nordman D., *Frontières de France, De l'espace au territoire, XVI^e-XIX^e siècles*. Paris, Gallimard, 2001, 644 p.

Offner J.-M., Pumain D. (dir.), *Réseaux et territoires – significations croisées*. la Tour d'Aigues, éd. De l'aube, 2002, 281 p.

Roncayolo M., « L'aménagement du territoire XVIII^e-XX^e siècle » in Burguière A., Revel J. (dir.), *Histoire de la France – L'espace français*. Paris, Seuil, 1999, pp. 511-633.

Verdier N., « Le réseau technique est-il un impensé du XVIII^e siècle : le cas de la poste aux chevaux » in *Flux, Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, n°68, 2007, pp. 7-21.

3. Histoire des transports en France

3.1. Transports aériens, terrestres et maritimes

Azeau H., *Les ballons de l'espoir*. Paris, Laffont, 1987, 301 p.

Bavoux J.-J., Beaucire F., Chapelon L., Zembri P., *Géographie des transports*. Paris, Armand Colin, 2005, 231 p.

Beaubois H., *Le Siècle de l'avion*. Paris, Fayard Savoir, 1949, 474 p.

Beauge J., Cogan R.-P., *Histoire maritimes des Chargeurs Réunis et de leurs filiales françaises*. Paris, éd. Barré & Dayez, 1984, 604 p.

Bonnet J. (dir.), *Un demi-siècle d'aéronautique en France – les avions militaires*, tome 1. Paris, éd. Centre des hautes études de l'armement, 2007, 240 p.

Caron F. (dir.), *Les grandes compagnies de chemin de fer en France : 1823-1937*. Paris, éd. Groz collection Archives Economique de Crédit Lyonnais, 2005, 411 p.

Caron F., *Histoire des chemins de fer en France : 1883-1937*. tome 2, Paris, éd. Fayard, 2005, 1018 p.

Carrère G., *Le transport en France*. Paris, éd. Puf, 1997, 126 p.

Castillon A., *Le Transport aérien. De la machine volante au cargo aérien. De l'aviation politique à l'aviation économique*. Paris, Dunod, 1947, 236 p.

Chadeau E., *De Blériot à Dassault : L'industrie aéronautique en France (1900-1950)*. Paris, Fayard, 1987, 552 p.

Chadeau E., « Etat, entreprise et développement économique : l'industrie aéronautique en France 1900-1940 », Thèse de doctorat dactylographiée, Université de Paris-X-Nanterre, Paris, 1985.

Chadeau E. (dir.), *L'aviation civile et commerciale depuis 1920*. Actes du colloque international de Paris d'octobre 1993. Vincennes, Service historique de l'armée de l'air, 1994.

Chadeau E., *Le rêve et la puissance. L'avion et son siècle*. Paris, Fayard, 1996, 437 p.

Congrès national des sociétés savantes (éd.), *Les Transports de 1610 à nos jours : actes du Congrès national des sociétés savantes, Bordeaux, 1979*. Paris, Bibliothèque nationale, 1980, 452 p.

Conte A., *L'épopée des chemins de fer français*. Paris, éd. Plon, 1996, 414 p.

Dacharry M., *Géographie du transport aérien*. Paris, LITEC, 1981, pp. 120-130.

Desportes M., *Paysages en mouvement : Transports et perception de l'espace XVIII^e-XX^e siècle*. Paris, Gallimard, 2005, 414 p.

Dupouy M., *La périlleuse aventure du « Montgolfier »*. Les amis de l'histoire des PTT, 1970, 10 p.

Ferry V., *Aviation populaire ou aviation prolétaire – 1936*. Paris, éd. Du Gerfaut, 2007, 200 p.

Frybourg M., *L'innovation dans les transports*. Caen, Paradigme – collection Transports et communication, 2001, 214 p.

Greslier J., *Histoire de la navigation et des transports maritimes de l'Antiquité à nos jours*. Orléans, C.R.D.P, 1979, 58 p.

Hauet A., *Les avions Caudron 1932-1944*. Paris, éd. Lela Presse, 2002, 288 p.

L'aviation civile et commerciale des années 1920 à nos jours. Actes du colloque Pierre-Georges Latécoère, Paris, 27-30 octobre 1993.

Merlin P., *Le transport aérien : situation et perspectives*. Paris, Puf Collection Que sais-je ?, 2002, 125 p.

Neiertz N., *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*. Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1999, 802 p.

Petit E., *Histoire de l'aviation*. Paris, Puf Collection Que sais-je ?, 1981, 125p.

Reichman C., Metzle D., *L'Enjeu aérien : Air France V*. Paris, éd. France-Empire, 1972, 315 p.

Ribeill G., *La révolution ferroviaire – La formation des compagnies de chemin de fer en France (1823-1870)*. Paris, Belin, 1993, 480 p.

Rousseau P., *Histoire des transports*. Paris, Fayard, 1961, 561 p.

Schivelbusch W., *Histoire des voyages en train*. Paris, Le Promeneur, 1990, 253 p.

Seiffert M.-D., « Innovations et utopies des années 1950-1960 : les réseaux d'hélicoptères de transport en commun » *in Annales des Mines*, février 2001, pp. 35-41

Silombra J., *Histoire de l'aérostation et de l'aviation française de 1783-1930*. Paris, 1981, 192 p.

Syndicat national des pilotes de ligne (éd.), « Air Inter et son histoire », *Icare. Revue de l'aviation française*. tome 1, SNPL, 1999, n°168, 135 p.

Syndicat national des pilotes de ligne (éd.), « Air Inter, l'histoire de la compagnie intérieure française », *Icare. Revue de l'aviation française*. tome 2, SNPL, 2000, n°172, 140 p.

Studeny C., *L'invention de la vitesse : France, XVIII^e – XX^e siècles*. Paris, Gallimard, 1995, 406 p.

Thibault P.-M., *Air Inter : La révolution intérieure*. Paris, le Cherche Midi, 2005, 286 p.

Vielle B., *Air Inter : L'avion pour tous*. Paris, Etai, 2005, 191 p.

Wolkowitsch M., *Géographie des transports*. Paris, A. Colin, 1992, 183 p.

3.2. Transports postaux

Allaz C., *La grande aventure de la poste et du fret aériens du XVIII^e siècle à nos jours*. Paris, Presses de l'Institut du Transport Aérien, 1998, 715 p.

Baguet M., *Les postiers du rail*. Strasbourg, Association des Amis de l'histoire des PTT d'Alsace, 1995, 128 p.

Beaufol V., Huillet J., « Historique de l'aviation postale », *Relais*, 1983-1984, n°2, 3, 4, 5, 6, 7, 8.

Beaumont J., « L'aviation et le service postal », *Revue de Paris*, 15 janvier 1939, Paris

Bihan P., « Les ambulants de la Poste : le destin d'un métier de service public », Thèse de droit, Alain Supiot (dir.), Université de Nantes, 1993.

Bobrowski E., *Aéropostale*. Paris, Hachette, 1980, 289 p.

Bonnaud L., Chadeau E., Perdier E., « L'aventure de l'aviation postale. 1919-1939, imaginaire et réalité », *Cahiers d'histoire des PTT*, 1986, n°spécial, pp. 74-87.

Boutard N., « L'aviation postale », *Revue du droit public et de la science politique*, 1965, n°6, pp. 1097-1128.

Braastad M., « Analyse de l'aviation postale intérieure », Mémoire de DESS, Aix-Marseille 3, 1990, 68 p.

Calvel M., « Evolution de la Poste aérienne », *Revue des PTT de France*, 1951, pp. 7-12.

Charbon P., *Au temps des malles-poste et des diligences : histoire des transports publics et de poste du XVI^e au XIX^e siècle*. Paris, J.-P. Gyss, 1979, 171 p.

Charbon P., « La première liaison aéro-postale de nuit Strasbourg-Paris », *Revue des PTT de France*, 1973, n°5, pp. 91-95.

Charuel C., « La Poste et le réseau ferroviaire 1844-1914 », Mémoire de DEA sous la direction de François Caron, université de Sorbonne Paris IV, 1998.

Claude R., *La Postale de nuit*. Paris, France Empire, 1957.

Daurat D., *Dans le vent des hélices*. Paris, Seuil, 1956, 251 p.

Dumont C., « L'aviation postale en France », Mémoire de l'Institut National des Télécommunications, Centre d'enseignement des affaires, mai 1984, 103 p.

Duran J., Plagnes R., *L'épopée héroïque des bureaux de poste ambulants des origines à 1914*. Paris, Celo, 1983, 235 p.

Fabre J., « La Postale de nuit d'aujourd'hui », *Relais*, juin 1983, n°2, pp. 18-20.

Fnarh (éd.), « La Poste et le Chemin de fer », *Actes du IX^e Colloque international de la Fnarh*, 2 tomes, Nancy, 1995, 170 p.

Jackson D., *La Poste aérienne – la conquête du ciel*. Time Life Edition, 1982, 176 p.

Joany R., *Les surtaxes de la poste aérienne*, Paris, Le Monde des philatélistes, étude n°166, 1974, 36 p.

Knepper M., Pocher C., *La Poste et le Rail : 150 ans de véhicules postaux ferroviaires*. Paris, éd. la vie du Rail et des Transports, 1999, 207 p.

Laborie L., « Un régime européen pour un nouveau réseau : la Poste aérienne sans surtaxe dans les années 1930 », Le Roux M. (dir.), *Postes d'Europe XVIII^{ème}-XXI^{ème}, Jalons d'une histoire comparée*. Paris, CHP, 2007, pp. 415-430.

Lemesle R.-M., « Le service des colis avions en France en 1949 », *Relais* n°68, décembre 1999, pp. 9-11.

Macaigne J., *Le courrier de l'aventure*. Paris, Ed. Fayard, 1962, 242 p.

Marchand P., *Le maître de poste et le messager : Une histoire du transport public en France au temps du cheval 1700-1850*. Paris, éd. Belin, 2006, 366 p.

Mayer M., Pierre G., *Air Bleu et la Postale de nuit*. Paris, éd. CAF, 1964, 120 p.

Migeo M., *Didier Daurat*, Paris, Flammarion, 1962, 218 p.

Richez S., « "Bougez avec la Poste", Regard historique sur les mobilités postales », *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Séminaire de spécialité des Masters de recherche « histoire des sociétés occidentales contemporaines XIX^e-XX^e siècles » et d'histoire des techniques de l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne et du master en Histoire de l'Université Paris IV-Sorbonne, spécialité « enjeux, conflits, systèmes internationaux aux époques modernes et contemporaines », mai 2008.

Syndicat des pilotes de lignes (éd.), « Didier Daurat », *Icare. Revue de l'aviation française Icare*, SNPL, 1992, n°140, 136 p.

Syndicat des pilotes de lignes (éd.), « La Poste aérienne française », *Revue de l'aviation française, Icare*, 3 tomes, SNPL, 2000-2001, n°173-177-179.

Syndicat des pilotes de lignes (éd.), « L'aviation postale. Air Bleu », *Icare. Revue de l'aviation française*, tome 1, SNPL, 1988, n°124, 134p.

Syndicat des pilotes de lignes (éd.), « L'aviation postale. La Postale de nuit », *Icare. Revue de l'aviation française*, tome 2, SNPL, 1988, n°126, 124 p.

Thomas L., « L'aviation postale : son réseau et ses facteurs d'évolution », Mémoire de DESS transport, communication et logistique des échanges internationaux, Paris IV, 1993, 2 vol.

Vanier R., *Tout pour la Ligne*. Paris, éd. France Empire, 1960, 302 p.

SOURCES D'ARCHIVES

1. Sources postales

1.1. Archives nationales, CARAN :

Fonds du ministère des Postes et Télécommunications (série F 90)

Versement 21606 : Conditions d'acheminement des dépêches (1939-1944).

- Transports terrestres.
- Poste aérienne entre 1939 et mai 1940.

Versement 21626 : L'administration des Postes depuis la Libération (1944-1950).

- Trafic aérien en 1945 (reprise du trafic aérien, Poste aérienne franco-coloniale).

Versement 21627 : Les PTT pendant la Seconde Guerre mondiale

- Historique de la Poste sous l'Occupation.

Versement 21643 : Relations entre Air France et les PTT.

- Dossier de principe.
- Convention du 3 mai 1937.
- Convention du 7 août 1946.

Versement 21644 : Archives de la société Air Bleu.

- Statuts de la société.
- Conventions de 1935 et 1937.
- Conseils d'administration (1937-1939).

Versement 21645 : Archives de la société Air Bleu.

- Correspondance avec les ministères de l'Air et des PTT (1936-1938).
- Liquidation de la Société (1943-1952).

Versement 21646 : Transports postaux pendant la Seconde Guerre mondiale.

- Réorganisation de la Poste aérienne (1940-1941).
- Effets de la réorganisation de la Poste aérienne (1940-1942).

Versement 21647 :

- Réorganisation de la Poste aérienne à la Libération.

Versement 21649 : Aviation postale intérieure.

- Ligne aérienne Paris-Bordeaux-Toulouse-Pau (1945-1951).
- Ligne aérienne Paris-Lyon-Marseille-Nice (1946-1951).

Versement 21650 : Aviation postale intérieure.

- Exploitation des lignes aériennes intérieures.
- Statistiques des lignes aériennes intérieures (1946-1957).

Versement 22099 :

- Rapports de l'Inspection générale (1948-1953).

1.2. Archives nationales, CAC :

Fonds du ministère des Postes et Télécommunications (série F 90^{bis})

Versement 1393 (19790818, art. 1) :

- Aviation postale métropolitaine (1947-1952).

Versement 4263 (19830039, art. 19) :

- Congrès des transports aériens du 9 décembre 1938.

Le numéro de la série n'est plus indiqué pour les versements postérieurs à 1990

Versement 19930252, art. 12 : Transport postal aérien (1941-1957).

- Conventions Air France.
- Etudes du transport aérien 1951-1957.
- Prix de revient du transport du courrier par fer et par air pour l'année 1952.
- Ouvertures de lignes 1954-1955.

Versement 19990382, art. 18 et 19⁶²⁴ :

- Centre d'exploitation postale.

⁶²⁴ Versement soumis à dérogation aux règles de communicabilité des archives publiques.

- Réseau aérien.
 - Travaux du centre d'exploitation postal.
- Versement 20020509, art. 5 à 7⁶²⁵ :
- Poste aérienne.

1.3. Archives du Musée de La Poste de Paris :

Cartons référencés sous la côte 457.3 « Poste aérienne »

Carton 3 : Poste aérienne (1931-1938).

- Air Bleu.

Carton 4 : Poste aérienne (1938-1943).

- Air Bleu.
- Transport aérien du courrier sans surtaxe.
- Répercussions d'un point de vue postal de l'occupation de l'ancienne zone non occupée.

Carton 5 : Poste aérienne (1943-1953).

- Notes de la Direction générale des Postes (1939-1945).
- Documents relatifs à la Poste aérienne (réseau intérieur, relations européennes, transport de courrier sans surtaxe).

Carton 7 : Gestion financière de l'administration des Postes.

- Notes pour les rapporteurs du budget des PTT (1932-1937).
- Activité des services de (1939-1945).

Carton 10 :

- Manuels d'utilisation des avions de la Postale de nuit (1950-1970).

Cartons 11/12/19 :

- Regroupent des articles de revues, journaux consacrés à la Poste aérienne (1909-1990).

Carton 20 :

- Deux dossiers relatifs à l'aviation postale intérieure (1938-1984).

2. Sources extra-postales

2.1. Archives nationales, CAC :

**Fonds du ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme
Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)**

Versement 19760041, art. 15 et 68 :

- Taux du service postal aérien, 1956.
- Équipement de la flotte aérienne postale en matériel volant.

Versement 19760074, art. 102 et 104 :

- Réseau métropolitain (correspondances, notes sur l'organisation, historique du CEPM).
- Conventions PTT – Air France (décembre 1946 et août 1947)
- Remboursement du CEPM pour les dépenses afférentes aux lignes postales

Versement 19760080, art. 193 :

- Réseau postal métropolitain (1956-1960).

Versement 19760091, art. 4 :

- Organisation d'un réseau aéropostal métropolitain (1942-1945).

2.2. Archives de la Compagnie aérienne Air France (bâtiment « les Sheds » 91550 Paray-Vieille-Poste)

Versement M 117 :

- Récapitulatif des archives Air Bleu au Musée Air- France (1937-1950).

Versement M 135 : Air Bleu (1934-1942).

- Statuts de la Société (projet de loi, avis, rapport, conventions...).
- Notes, rapports relatif aux services aéropostaux métropolitains.
- Éléments relatifs à la surtaxe aérienne (historique, suppression...).

Versement M 136 : Services aéropostaux intérieurs.

- Services postaux d'Air France.
- Prix de revient des lignes intérieures (Air Bleu et Air France).
- Réseaux aéropostaux intérieurs anglais et allemands.

Versement M 10 : Air France.

- Rétributions postales 1919-1940.

⁶²⁵ Versement soumis à dérogation aux règles de communicabilité des archives publiques.

- Conventions et avenants 1937-1952.
- Versement HL 472 : Air Bleu (1935-1943).
- Trafic (1936-1939).
- Aspects financiers de la Compagnie (situations comptables, comptes d'exploitation...).
- Historique de la société (situations successives, personnel).
- Versement HL 473 : Réseau postal intérieur (1935-1944).
- Air Bleu.
- Lignes postales d'Air France.
- Projet de réorganisation des transports postaux après la guerre.
- Dossier de presse sur l'aviation postale intérieure (1935-1945).
- Versements D2 15/20 : Air France (1944-1950).
- Statuts, ordonnance relative au rétablissement de la légalité sur le territoire continental.
- Décret du 5 juillet 1944 sur l'organisation des transports aériens, convention de Rome.
- Versement D1 15 :
- Centre d'Exploitation Postal Métropolitain (1955-1959).
- Versements D2 11/20 :
- Statut de l'aviation marchande (1931-1959).
- Versements HB 634/635 : Air France 1950.
- Politique postale.
- Transport du courrier.
- Convention postale.
- Versement HB 637 :
- Ouvertures de lignes postales (1952-1953).
- Avenants à la convention postale.
- Versements D1 416/426 :
- CEP (correspondance 1960-1963).
- CEP (correspondance, rapports 1964-1965).

2.3. Archives de la Compagnie aérienne Air Inter (bâtiment « les Sheds » 91550 Paray-Vieille-Poste)

- Versements D4 31/1791 :
- Documents relatifs à la création de la Compagnie aérienne intérieure
- Versement D4 1249 :
- Historique de la Compagnie intérieure

SOURCES IMPRIMEES

1. Bibliothèque Historique des Postes et Télécommunications (BHPT)

Bulletin d'information des PTT

- « La postale de nuit », n°17, 1957.
- « Les PTT 24/24 », n° 50, 1960.
- « XV^e anniversaire de la reprise des liaisons postales aériennes métropolitaines de nuit », n°62, 1961.
- « Trafic postal aérien métropolitain », n°71, 1961.

Messages des PTT

- « Les acheminements postaux aériens », *Messages des Postes et Télécommunications*, n°270, 1978, pp. 10-14.
- « Aviation postale : épopée sur une ligne », *Messages*, octobre 1980, n°297, pp. 6-14.

Postes et Télécommunications

- « L'aviation postale de nuit », n°101, 1964.
- « L'aviation postale de nuit », n°157, 1969.
- « Vols de nuit », n°136, 1967.

Revue des PTT de France

- « La poste aérienne métropolitaine dans le passé, le présent l'avenir », n°1, mai - juin 1946, pp. 2-8.
- « La poste aérienne métropolitaine », *Revue des PTT de France*, n°2, juill.-août 1946, pp. 20-22.
- « La poste aérienne de nuit : Paris-Nice en trois coups d'aile », janv.-fév. 1949, pp. 40-46.
- « Naissance du premier ambulant routier de France », oct.-nov. 1957, pp. 12-16.
- « L'aviation postale : surtaxes postales », *Bulletin mensuel des Postes, Télégraphes, Téléphone*, 1919, pp. 662-664.

Le Mouel (J.-J.), « La Poste et l'Aviation commerciale », *L'Union postale*, septembre 1950, pp. 132-136.

Moignet, *L'aviation et la poste métropolitaine*. Conférence prononcée le 15 mars 1944 au Secrétariat général des PTT, Publications de l'indicateur universel des PTT, 1944, 15 p.

Moignet, *L'aviation postale*. Conférence prononcée au centre d'études des transports, 1943, 26 p.

Pignochet (V.), *Projet de réorganisation des transports postaux au cours de la période qui suivra la guerre*. Imprimerie nationale, Paris, 1942, 16 p.

Pignochet (V.), *Les transports postaux. Leur évolution depuis le début du XX^{ème} siècle. Leur avenir*. Imprimerie Charbonnel, Paris, 1943, 50p.

« Poste aérienne », *Revue mensuelle officiellement adoptée par l'Administration des PTT*, n°41, octobre 1937, pp. 12-20.

« Poste aérienne : taxes et surtaxe réduite », *Bulletin d'informations, de documentation et de statistique*, 1937, n°1 et 12.

« Réseau aérien », *Références*, janvier-février 1992, n°38.

Ricard (J.D.), *Droit et jurisprudence en matière de Postes, Télégraphes, Téléphones*. Tome II, librairie du recueil Sirey, Paris, 1937, pp. 998-1060.

2. Bibliothèque du Musée de La Poste (BMP)

Avenel (G.), *L'évolution des moyens de transport, voyageurs, lettres, marchandises*, Paris, Flammarion, 1919, 266p.

Pothion (J.), *Bureaux Ambulants 1845-1965*, avec le concours de Pierre Lux, Paris, Imprimerie Coulon, 1966, 29 p.

Union Postale Universelle (éd.), *Utilisation de l'avion pour les transports strictement postaux*, Berne, Bureau international de l'UPU, 1951, 42p.

SOURCES ORALES

1. Association des Anciens de la Postale de nuit (AAPN)

L'AAPN – Air France est domiciliée n°1 Avenue du Maréchal Devaux – Bâtiment Sheds – 91550 Paray-Vieille-Poste. Les membres de l'AAPN regroupent les effectifs de l'aviation postale métropolitaine ou leurs descendants. A savoir, le personnel de la société Air Bleu ou leurs descendants ainsi que le personnel (navigant ou au sol) de la Postale de nuit, c'est-à-dire les employés d'Air France détachés au département postal de la compagnie entre 1945 et 2000.

Les différentes entrevues avec les membres l'AAPN, notamment avec l'actuel président de l'Association Michel Vallenet, ont été très précieuses : tant pour la délimitation chronologique et thématique du sujet au début de ce mémoire de Master que pour toutes les connaissances et anecdotes sur l'aviation postale intérieure rapportées par ses membres.

2. Association Pierre-Georges Latécoère

Cette association est domiciliée au n°79 Avenue Marceau – 75016 Paris.

L'Association est installée dans l'immeuble qui fut le siège de la Société Latécoère à partir de 1920. Elle est l'origine de différentes expositions retraçant l'histoire de *La Ligne* et des pionniers de l'aviation postale.

Ouvrages publiés par le CHP

Auteurs	Titres	Prix €	Quantité
Collectif	<i>Mémoires d'Algérie – Une génération de postiers raconte</i>	13,72	
Jean Manac'h Albert Vignau	<i>Mémoire postale – Une vie de receveur</i>	7,62	
Pierre Le Saux	<i>Mémoire postale – Un postier parmi d'autres</i>	13,72	
L. Raffa-Lonati E. Lhomet C. Fourrier J. Le Naour	<i>Mémoire postale – Travail et intimité, les PTT au féminin (Réédition 2006)</i>	14	
Nicolas Verdier	<i>Un député obstiné – Alexandre GLAIS-BIZOIN 1800 - 1877</i>	15	
Louis Boulet	<i>Ma Poste, ombres et lumières</i>	16	
J-Michel Bourquard Muriel Demorieux Francis Pizzato	<i>Si Paris RP m'était conté</i>	22	
Muriel Le Roux (dir.)	<i>Postes d'Europe, XVIII^e-XXI^e siècle Jalons d'une histoire comparée</i>	27	

Les Cahiers pour l'histoire de La Poste

Numéro	Auteurs	Titres	Prix €	Quantité
n°1	V. Bouget	<i>La grève des PTT de l'automne 1974 et les médias</i>	6	
n°2	G. Quantin F. Desroches	<i>D'une Révolution à l'autre. Maîtres de poste et réseau postal en Côte-d'Or, 1789-1848</i>	6	
n°3	A. Le Ber N. Schepens	<i>Le rôle de la Poste au cours de la Première Guerre mondiale</i>	6	
n°4	C. Tretsch	<i>La vie à l'hôtel des Postes de Paris de 1801 à 1830</i>	6	
n°5	M. Marguerit C. Da Fonseca	<i>Être facteur dans le Nord (1830-1940)</i>	6	
n°6	A-L. Cermak E. Le Briand	<i>Le réseau avant l'heure : la Poste pneumatique à Paris (1866-1984)</i>	6	
n°7	A. Antiste B. Oger N. Salanon	<i>Une autre banque : histoire des CCP au XX^e siècle</i>	6	
n°8	M. Roux	<i>Les PTT à Marseille. Aux origines d'un réseau de communications</i>	6	
n°9	F. Pacoud	<i>La naissance du syndicalisme postal</i>	6	
n°10	N. Grégoire	<i>Du secours à l'entraide. Genèse de la Mutualité postale (1879-1930)</i>	6	
n°11	N. Laparra	<i>Des P&T à la campagne. L'exemplarité de l'Auvergne avant 1914</i>	6	
n°12	D. Boïco	<i>Présence postale en banlieue. La Seine-Saint-Denis de 1960 à 1990</i>	6	
n°13	V. Detry	<i>Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930</i>	6	
n°14	C. Raine A. Rodriguez	<i>Les Postes en mutation. Le Bordelais au XIX^e siècle</i>	6	
n°15	C. Henri	<i>Le courrier prend les airs...</i>	6	
n° hors série	Comité pour l'histoire	<i>Guide de recherche sur l'histoire de la Poste en France, des origines au premier Empire</i>	15	
n° hors série	Comité pour l'histoire	<i>Guide de recherche sur l'histoire de la Poste en France, à l'époque contemporaine (XIX^e-XXI^e siècles)</i>		www.laposte.fr/chp

Nom :	Prénom :	Date :
Adresse :		Ville :
Code postal :	Pays :	
Total (sans frais de port) :		

Commandes et chèques (à l'ordre de La Poste) à expédier au :
Comité pour l'histoire de La Poste, 44 boulevard de Vaugirard –Case postale F 502 - 75 757 Paris Cedex 15
Tél. : 01 55 44 02 75

Ouvrages publiés avec le concours du CHP

Le receveur des Postes, entre l'État et l'usager (1944 – 1973)

Odile JOIN-LAMBERT

Éditions Belin – 2001

19,67 euros

Histoire de la Poste – De l'administration à l'entreprise

sous la direction de Muriel LE ROUX

Éditions ENS rue d'Ulm – 2002 - 16 euros

La plume et la toile. Pouvoirs et réseaux de correspondance dans l'Europe des Lumières

Études réunies par Pierre-Yves BEAUREPAIRE

Artois Presses Université – 2002 - 20 euros

Les facteurs et leurs tournées, un service public au quotidien

Marie CARTIER

Éditions La Découverte – 2003 - 25 euros

Histoire de la Caisse nationale d'épargne. Une institution au service du public et de l'État 1881 - 1914

Benoit OGER

Éditions L'Harmattan – 2006 - 29,5 euros

L'invention du contrôle de gestion à la Poste (1923-2003)

Laurence MORGANA

Editions L'Harmattan – 2008 – 32 euros

Postes et postiers en Normandie. Témoins des transformations nationales (1830-1914)

Sébastien RICHEZ

Editions L'Harmattan – 2009 – 31 euros

L'Europe mise en réseaux. La France et la coopération internationale dans les postes et les télécommunications (années 1850 – années 1950)

Léonard LABORIE

Editions Peter Lang – 2010 – 47,5 euros

À commander dans toutes les bonnes librairies

COMITE POUR L'HISTOIRE DE LA POSTE

**44, boulevard de Vaugirard
Case Postale F 502
75 757 Paris Cedex 15**

Prix : 6 euros

ISSN : 1287-4612

ISBN : 978-2-918336-03-7

Novembre 2012

