

MUSÉE POSTAL
DES ANCIENS AMBULANTS
DE TOULOUSE



Fichier basse définition

Ne pas envoyer à votre imprimeur

L'ancien aérodrome de Toulouse-Montaudran

Lieu de connexion entre la poste ferroviaire

(ligne Paris-Toulouse)

et la poste aérienne

(ligne Latécoère - Aéro postale Toulouse - Afrique - Amérique du Sud)

[1919 - vers 1935]



Exposition réalisée par Alain Le Pestipon et Jack Mary



SOMMAIRE

Présentation de l'exposition	5
L'acheminement postal ferroviaire	7
1 - Centralisation du courrier "avion" départ à Paris	7
2 - Transport et tri du courrier dans un wagon-poste	7
2-1 <i>Le train Paris-Toulouse</i>	7
2-2 <i>Les wagons-poste</i>	7
2-3 <i>Chargement et déchargement des sacs</i>	8
2-4 <i>Le tri en cours de route</i>	8
2-5 <i>La gare de Toulouse-Matabiau</i>	8
3 - Le centre de tri postal de Toulouse – gare Matabiau	8
4 - Liaison gare Matabiau – aéroport de Montaudran	9
Le transport aérien du courrier... ..	10
I. Les hommes	10
1. <i>À l'origine, trois visionnaires</i>	10
2. <i>Les hommes de l'exploitation</i>	10
3. <i>Les défricheurs</i>	10
4. <i>Les pilotes de légende</i>	10
5. <i>Les personnels de la structure</i>	10
II. Le site de Montaudran.....	11
III. Quelques titres de livres.....	12
IV. Les lignes Latécoère.....	12
V. Les accidents	13
VI. La Compagnie Générale Aéropostale	14
1. <i>Marcel Bouilloux-Lafont, l'entrepreneur providentiel</i>	14
2. <i>Le développement</i>	14
3. <i>L'apogée</i>	16
4. <i>Les vols de légende</i>	17
5. <i>Les difficultés</i>	17
6. <i>Les derniers vols</i>	17
VII. Air France.....	18
Textes d'Antoine de Saint-Exupéry.....	19
Dans "Terre des hommes" (La Pléiade, p.145).....	19
Dans "Courrier Sud" (La Pléiade, page 4)	19

L'ASSOCIATION DU MUSÉE POSTAL DES ANCIENS AMBULANTS DE TOULOUSE

Association affiliée à la FNARH

Fédération Nationale des Associations de Personnel de La Poste
et de France Télécom pour la Recherche Historique
www.ambulants.fr

70 rue Pierre Cazeneuve – 31200 Toulouse

Tél. domicile Président : 05 61 58 22 53

Tél. mobile : 06 74 55 14 19

Tél. et fax association : 05 61 13 44 46

musee.ambulants@wanadoo.fr

musee.ambulants@laposte.net



PRÉSENTATION DE L'EXPOSITION



Cette exposition a pu être réalisée grâce à la complicité, plus ou moins volontaire, de la revue "ICARE", des éditions PRIVAT, des éditions GALLIMARD, de la Fondation LATÉCOÈRE, de Pierre LAZUECH, de Jean-Pierre CONDAT et des associations TMMA et Mémoire d'Aéropostale..

Trains et avions.

Si le terme "coordination rail / route" est actuellement connu et employé, l'organisation de 1920 faisait appel à une **étonnante combinaison "train-avion"**.

Sophie Binder n'a pas manqué de la signaler en réalisant une remarquable aquarelle en couverture de cette brochure dans un livre paru aux Éditions Privat en 2009 "Aéropostale, les carnets de vol de Léopold" (textes de Yves Marc et dessins de Sophie Binder). Elle est également la dessinatrice des avions illustrant chaque début de chapitre de cette présentation.



P. G. Latécoère et l'usine Montaudran à Toulouse, aquarelle de Philippe Mitchké.

L'aérodrome de Toulouse-Montaudran fut aménagé, en 1917, pour servir de piste d'envol et d'atterrissage aux avions de guerre construits par l'entreprise de **Pierre-Georges Latécoère**.

Puis, à partir de 1919, il fut la tête de la ligne aérienne Toulouse – Maroc créée par le même Pierre-Georges Latécoère, qui recruta des pilotes et mécaniciens et utilisa des avions militaires devenus sans emploi depuis la fin de la Grande Guerre.

Par la suite, la ligne devait être prolongée jusqu'en Algérie (1922), en Afrique Occidentale (1925), puis en Amérique du Sud (1928).

La Compagnie des **Lignes aériennes Latécoère** devait être intégrée dans la Compagnie Générale Aéropostale (1927), puis dans la Compagnie Air France (1933).

Par mesure de simplification, on désigne généralement l'ensemble sous le nom d'**Aéropostale**, ce qui sera fait ici.

Le point de départ de la ligne fut conservé à l'aérodrome de Montaudran jusque vers 1935, puis il fut progressivement transféré à celui de Franczal, puis à Paris-Le-Bourget.

La ligne Aéropostale fut créée pour transporter du courrier postal, puis quelques voyageurs courageux.

Pour simplifier la présentation, l'acheminement du courrier sera examiné dans le sens France – Afrique - Amérique du Sud, étant entendu que les mêmes étapes étaient suivies en sens inverse.

Le courrier était transporté entre Paris et Toulouse par chemin de fer, dans un wagon-poste du service postal ambulant ferroviaire, de nuit.

Puis il était transporté de Toulouse vers l'Afrique et l'Amérique du Sud par un avion de l'Aéropostale.

L'aérodrome de Toulouse-Montaudran fut donc, de 1919 à environ 1935, le lieu de connexion entre la poste ferroviaire et la poste aérienne.

L'ensemble du transport se déroulait en 5 étapes :

- **collecte et centralisation** à Paris-gare d'Austerlitz
- **transport et tri** en cours de route dans un train de nuit entre les gares de Paris-Austerlitz et Toulouse-Matabiau. Au courrier chargé à Paris pouvait s'en ajouter un peu aux principaux arrêts de correspondance : Orléans, Vierzon, Limoges, Brive, et bien sûr Toulouse.



Montaudran 1917 : avions, hangars et halles de montage.

- **transbordement rail-route** à travers le centre de tri postal de la gare de Toulouse-Matabiau
- **transport par véhicule routier** entre la gare et l'aérodrome de Montaudran
- **transport par un avion** de l'Aéropostale vers l'Afrique et l'Amérique du Sud.

Pierre-Georges Latécoère a utilisé la connexion à Toulouse entre la poste ferroviaire et la poste aérienne pour démontrer l'intérêt de la ligne projetée entre la France et le Maroc, au début, auprès du général Lyautey, Résident général de France dans ce pays, et obtenir son appui : en effet, le 9 mars 1919, lors d'un vol d'essai entre Toulouse et Casablanca, il a apporté au général le numéro du journal "Le Temps" paru le 7 au soir à Paris et transporté à Toulouse par le train de nuit, puis au Maroc dans son propre avion ; c'était la première fois qu'un journal publié à Paris pouvait être lu à Casablanca moins de 48 heures après !

En galant homme, il apporta aussi à Madame Lyautey un bouquet de violettes fraîches de Toulouse...

De même, cette connexion sur l'aérodrome de Montaudran a été évoquée par **Antoine de Saint-Exupéry** dans les premières pages de "Courrier Sud" : il y a décrit l'arrivée

des sacs de courrier venus de Paris par le train, transportés de la gare à l'aérodrome par le véhicule de l'Aéropostale et enfin chargés sur l'avion en partance.

Cette complémentarité à Toulouse Montaudran entre la poste ferroviaire et la poste aérienne justifie l'éventuel transfert, dans l'espace "Mémoire de Montaudran", des wagons-poste constituant le "Musée Postal des Anciens Ambulants de Toulouse".



Montaudran, la première industrie aéronautique de Toulouse.



1 - Centralisation du courrier "avion" départ à Paris

Le courrier originaire de Paris pouvait être déposé dans les bureaux de poste ou dans les boîtes aux lettres extérieures réservées à la poste aérienne.

Le courrier originaire de la moitié nord de la France ou des pays étrangers arrivait à Paris par les services postaux ambulants ferroviaires ou par les premières lignes aériennes internationales.

Tout ce courrier destiné à la ligne Aéropostale se retrouvait au centre de tri postal de la gare d'Austerlitz.



Sur les Champs-Élysées (Paris), boîte aux lettres réservée à l'Aéropostale (vers 1930).

2 - Transport et tri du courrier dans un wagon-poste du service postal ambulant de nuit Paris-Toulouse

2-1 Le train Paris-Toulouse

Aux débuts (1919), le train partait de la gare d'Austerlitz vers 17 heures pour arriver à Toulouse-Matabiau le lendemain matin vers 4 heures 30 ; par la suite, l'augmentation de la vitesse permit de retarder l'heure de départ, l'heure d'arrivée à Toulouse restant à peu près la même.

L'heure de départ de l'avion depuis Montaudran était tributaire de l'heure d'arrivée du train, plus environ 1 heure de transport entre la gare et l'aérodrome ; c'est-à-dire au plus tôt vers 5 heures 30 (en hiver l'heure de départ de l'avion était retardée jusqu'au lever du jour).

Au temps de l'Aéropostale à Montaudran (1919 – vers 1935), la traction du train était à la vapeur, par des locomotives du genre 231 ou similaires.

2-2 Les wagons-poste

Les wagons-poste alors en service étaient, au début, des type "1900", à deux ou trois essieux (selon longueur) et caisse en bois tôle.

Puis vinrent les wagons de type "1924", à bogies et avec caisse entièrement métallique, plus confortables et plus résistants en cas d'accident.



Boîte aux lettres de la poste aérienne (vers 1935)

Les wagons (appelés "poste-ateliers"), occupés par du personnel trieur, étaient équipés de casiers de tri sur les côtés latéraux, de chauffage, et d'un sanitaire.

D'autres wagons (appelés "allèges") n'étaient que des fourgons pratiquement sans équipement intérieur; ils n'étaient pleins que de sacs en transit, qui n'étaient pas ouverts au cours du voyage.

2-3 Chargement et déchargement des sacs

Aux gares de départ ou d'arrivée ou intermédiaires, les sacs de courrier étaient chargés ou déchargés par des postiers manutentionnaires, utilisant des chariots d'abord poussés à la main, plus tard tirés par des tracteurs.

2-4 Le tri en cours de route

Le temps du parcours était mis à profit pour trier le courrier par escales, ou pays, ou principaux bureaux de poste destinataires d'Afrique ou d'Amérique du Sud.

Cela permettait de gagner du temps à l'arrivée.

Le tri était assuré par des postiers que l'on appelait "les ambulants".

Les sacs étaient donc ouverts; et le courrier trié, puis placé dans de nouveaux sacs par destinations.



Train Paris-Toulouse avec wagons ambulants.

2-5 La gare de Toulouse-Matabiau

Sur des photographies de la gare au début du xx^e siècle, les wagons-poste sont bien reconnaissables par leurs lanterneaux, petites fenêtres alignées sur le toit pour bénéficier de l'éclairage naturel lors des voyages de jour.

On y voit aussi des locomotives à vapeur.

3 - Le centre de tri postal de Toulouse – gare Matabiau

Au temps de l'Aéropostale, le bâtiment du centre de tri n'était que celui que l'on peut toujours voir à côté du pont franchissant les voies ferrées.



Le bâtiment du centre de tri de Toulouse Matabiau au temps de l'Aéropostale.

Il était construit en briques apparentes, sur deux niveaux (niveau quai et niveau boulevard de la gare, aujourd'hui Pierre Sénard); les deux bâtiments contigus vers la gare sont d'importantes extensions ultérieures. L'ensemble a été désaffecté et cédé à la SNCF.

À l'arrivée en gare du train, les sacs étaient déchargés sur le quai, entreposés provisoirement dans un local baptisé "avion", puis chargés dans un véhicule qui les emmènerait à l'aérodrome de Montaudran.

4 - Liaison gare Matabiau – aérodrome de Montaudran

Elle était assurée par un véhicule routier qui ne transportait, au début, que des sacs de courrier.

Mais dès 1920, quelques voyageurs intrépides utilisèrent aussi l'avion de l'aéropostale; un petit autobus fut alors mis en service, transportant sacs et voyageurs arrivés par le train.

Avec le développement rapide des deux trafics, il fallut séparer les deux fonctions sur deux véhicules.

De leur côté, les pilotes, mécaniciens et autres employés de l'aérodrome logeant en ville (notamment à l'hôtel du Grand Balcon) pouvaient rejoindre Montaudran par le tramway 42 Capitole-Montaudran ou par un petit autobus. De même éventuellement pour les voyageurs.

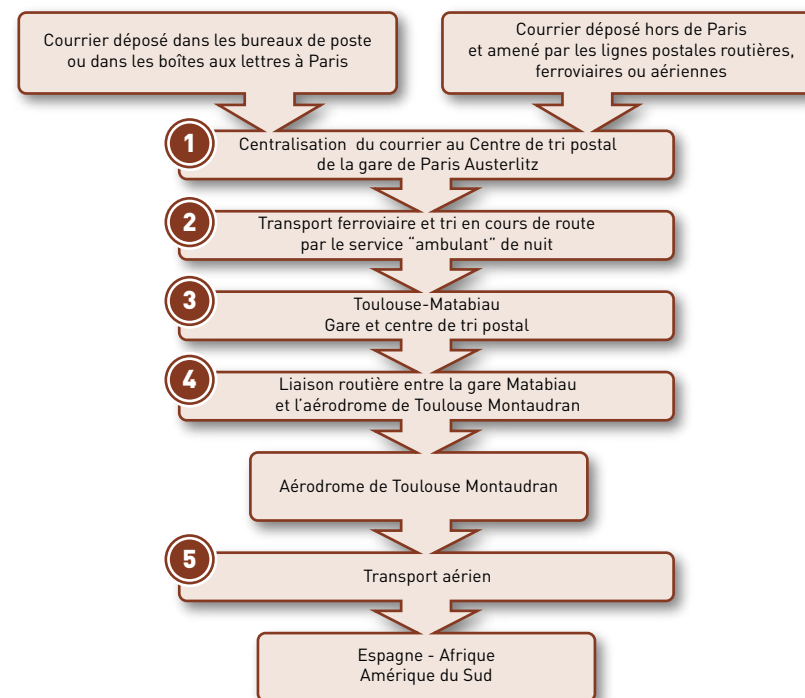
Antoine de Saint-Exupéry a évoqué ces moyens de transport dans "Terre des Hommes" (voir extrait du texte en fin de brochure).



Omnibus Renault transportant voyageurs et dépêches entre le centre de tri et Montaudran.



Tramway 42 place du Capitole / Montaudran et l'hôtel du Grand Balcon





LE TRANSPORT AÉRIEN DU COURRIER...

... vers l'Afrique, puis vers l'Amérique du Sud

I. Les hommes

1. À l'origine, trois visionnaires

- Pierre-Georges Latécoère (1883-1943) : l'industriel visionnaire
- Marcel Bouilloux-Lafont (1870-1944) : l'entrepreneur providentiel
- Beppo de Massimi (1871-1960) : le diplomate



Timbre-poste Didier Daurat et Raymond Vanier (1971).

2. Les hommes de l'exploitation

- Didier Daurat (1883-1960) : le chef de l'exploitation

3. Les défricheurs

- Joseph Roig (1889-1983)
- Raymond Vanier (1895-1965)
- Paul Vachet (1897-1974)
- et bien d'autres...



Pierre-Georges Latécoère.

4. Les pilotes de légende

- Vicente Almonacid (1883-1964)
- Henri Guillaumet (1902-1940)
- Jean Mermoz (1901-1936)
- Antoine de Saint Exupéry (1900-1944)



Timbre-poste Guillaumet et Codos (1973).



Timbre-poste Mermoz (1937).



Timbre poste- Saint-Exupéry (1948).

5. Les personnels de la structure

- Les pilotes
- les mécaniciens
- Les chefs d'aéroplane
- Les radiotélégraphistes
- Les marins

II. Le site de Montaudran

En 1917, Pierre-Georges Latécoère installe à Toulouse, 2 rue Armand Leygues, dans le quartier du Pont des demoiselles, (emplacement actuel d'un supermarché), une forge et un atelier de construction de wagons de chemin de fer. La même année, il signe un contrat de fabrication de 1000 avions Salmson. Pour les besoins de la cause, il doit agrandir ses usines et achète, en septembre, des terrains agricoles à la sortie de Toulouse, à Montaudran.



Aérogare de Montaudran et usine Latécoère.

Les usines sont rapidement construites et mises en service. À l'arrêt des hostilités, 512 appareils ont été réceptionnés.



Le site de Montaudran vers 1920.

À partir de 1919, Latécoère a deux activités principales : il est à la fois constructeur d'avions et exploitant d'une ligne aérienne de transport de courrier vers le Maroc.

Des prototypes sortent des usines. Les essais ne sont pas toujours satisfaisants et il faudra attendre quelques années pour que les Laté 25, 26 et 28 se révèlent d'excellents appareils. La ligne aérienne vers le Maroc, imaginée par Latécoère, prend son essor dès 1919.

Elle sera prolongée jusqu'à Dakar en 1925.

L'histoire de Montaudran n'est pas simple et au cours des années, le site subira de nombreuses transformations.

Latécoère vendra ses installations à Lorraine-Dietrich, puis les rachètera.

À partir du milieu de 1927, la Compagnie générale Aéropostale qui vient de se créer gère la partie exploitation de l'aérodrome. En 1933, lors du regroupement des compagnies aériennes existantes (création d'Air France), le terrain, et ses annexes, estimé à 4 millions de francs par les experts, est repris pour... un peu plus de 109 000 francs.

En 1936, les avions de la ligne quittent le terrain et le trafic vers l'Afrique se fait exclusivement à Franczal.

En 1939, Latécoère s'installe rue de Périole.

Bréguet reprend les usines de Montaudran.

Dans la nuit du 5 au 6 avril 1944, les usines Bréguet et les installations d'Air France sont bombardées par l'aviation anglaise.

Enfin, Air France crée le CRT, Centre de Révision de Toulouse, où vont passer de nombreux et différents avions venus chercher une nouvelle jeunesse. D'énormes hangars ont été construits qui seront désaffectés en 2003, puis détruits.

Plusieurs témoins de l'époque 1920-1928 existent encore : les halles de construction (plus d'un hectare ½, totalement couverts), le château Raynal (bureaux de Latécoère et de Daurat), le local radio, la salle d'embarquement des voyageurs.

Septembre 2004. Un projet de 1000 logements voit le jour. Les habitants du quartier, les descendants des pionniers, un ensemble d'associations, certaines personnalités s'inquiètent. Commence alors une lutte de défense du patrimoine existant, exigeant la sauvegarde de la mémoire d'un site devenu légendaire. Lettres, pétitions, manifestations sur le lieu, réunions publiques, conférences de presse et même recours au tribunal administratif tendent à remettre en cause le projet. Ces actions importantes mettent face à face, pour discussion, associations, promoteur et mairie.

Les discussions dureront 7 ans, survivant même à un changement de municipalité.

En 2011, de nouveaux échanges interviennent. Un esprit de compréhension se fait jour.

On peut enfin parler de **LA MÉMOIRE DE MONTAUDRAN**

III. Quelques titres de livres

Les ouvrages sur la ligne d'Afrique et d'Amérique du Sud ne manquent pas. Ici, dans la vitrine, quelques photocopies des couvertures de livres le plus souvent inconnus. Ont été volontairement oubliés ceux qui ont fait – et font encore actuellement – l'objet d'une large diffusion dans le grand public.

Deux extraits des livres d'Antoine de Saint-Exupéry "Terre des hommes" et "Courrier Sud" sont repris en fin de cette brochure.



Timbre-poste Antoine de Saint-Exupéry (2000).

IV. Les lignes Latécoère

France – Espagne – Maroc :

Toulouse – Barcelone – Alicante – Malaga – Tanger – Rabat

1919 – Le pilote vole à vue, se repérant sur les arbres du canal du midi, suit la voie ferrée Toulouse-Narbonne, scrute les monuments, église ou château, qui peuvent lui permettre de déterminer sa position. Puis, c'est le survol de Carcassonne et de Perpignan et la grande aventure... Après des essais réalisés en septembre, la ligne est officiellement ouverte le 1^{er} octobre.



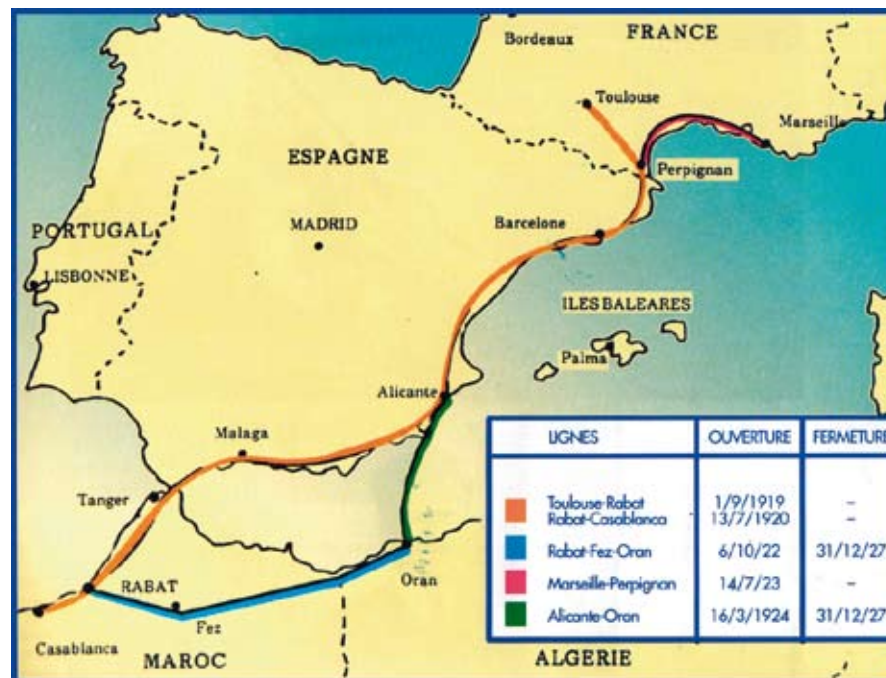
Les premiers passagers : le roi des Belges Albert 1^{er} et le pilote Dombrey arrivent de Casablanca (1921).

1920 – La ligne est prolongée jusqu'à Casablanca.

1921 – 327 000 lettres ont été transportées.

1923 – Le trafic augmente, il est décidé d'effectuer cinq voyages (aller et retour) par semaine.

La prolongation vers le Sénégal est étudiée, un voyage d'étude par mer est organisé.



Les lignes Latécoère fin 1924.

1924-1925 – Oran est atteinte depuis Alicante par hydravions.

Des recherches sont effectuées au Brésil (études sur place en 1924 et reconnaissance aérienne au début de 1925).

France – Maroc – Sénégal :

Toulouse – Casablanca – Agadir – Cap Juby – Villa Cisneros – Port-Étienne – Saint-Louis – Dakar

1925 – 1^{er} juin. Ouverture de Casablanca-Dakar. Compte tenu des difficultés rencontrées (survol du Rio de Oro), et des accidents aux conséquences parfois horribles, les avions ne prennent pas de passagers.

1926 – La compagnie aérienne de Latécoère connaît une période difficile. L'exploitation devient un gouffre financier.

1927 – En avril, Latécoère décide seul de se séparer de sa Compagnie de Transports aériens. Il la cède à une société de travaux publics, la Sudam, appartenant au groupe Bouilloux-Lafont et travaillant au Brésil.



Arrivée du courrier de l'Amérique du Sud à Toulouse-Montaudran.

V. Les accidents

Quelques photos rappellent les accidents qui se sont produits sur la ligne.

Si certains n'ont entraîné que la destruction partielle ou totale de l'appareil, d'autres



Un accident sur la ligne.

ont provoqué des blessures ou la mort de l'équipage – et parfois, des passagers. Enfin, quelques matériels – avions, hydravions ou bateaux – ont disparu corps et biens dans l'océan ou en Méditerranée.

VI. La Compagnie Générale Aéropostale

1. Marcel Bouilloux-Lafont, l'entrepreneur providentiel

Marcel Bouilloux-Lafont, banquier et entrepreneur de travaux publics, un Français installé depuis 1907 en Amérique du Sud, reprend l'exploitation des Lignes Latécoère en avril 1927 et crée, en septembre, la Compagnie générale Aéropostale.

Sous son impulsion, en quelques mois, se met en place une remarquable organisation.

En 1930, la longueur des lignes de l'Aéropostale dépasse les 17000 kilomètres, 46 escales (bases et hydrobases) ont été installées, comprenant hangars, ateliers, bâtiments pour le personnel, installations de TSF, balisage et éclairage.

2. Le développement

Dès le mois de mai 1927, l'argent frais investi par Bouilloux-Lafont permet un rapide développement de la ligne d'Amérique du Sud: repérage, achat, location (ou don) de 15 terrains, défrichage, premiers travaux d'installation, création de sociétés sœurs soumises aux réglementations particulières des pays, acquisition de matériels volants nouveaux, arrivée d'un personnel nombreux et qualifié.

En 1927, l'Aéropostale transporte plus de 6 500 000 lettres.

Au matériel volant, s'ajoutent des moyens maritimes.



La ligne Mermoz en 1928.



Lettre du premier courrier Chili-Argentine du 18 juillet 1929 signée par le pilote Mermoz.



Lettre d'Argentine (octobre 1929) signée par le pilote.

À partir de mars 1928, la liaison Toulouse-Buenos Aires doit s'effectuer en 9 ou 10 jours, en trois temps :

- Toulouse-Dakar par avion
- Dakar-Natal (Brésil) par bateau
- Natal-Rio-Montevideo-Buenos Aires par avion.



Les lignes de l'aéropostale.

3. L'apogée

1930. C'est l'année du plein essor de l'Aéropostale.

La longueur totale des diverses lignes exploitées représente 17515 kilomètres. De nombreux pays sont concernés : Espagne, Maroc, Sénégal, Brésil, Uruguay, Argentine (y compris Patagonie), Chili, Paraguay, Pérou, Bolivie, Venezuela.

Les 27 escales du parcours France-Brazil-Argentine-Chili ont été équipées en moyens modernes : météo, radio et éclairage de piste.

La société possède 200 avions, 17 hydravions et 8 navires neufs.

Elle emploie environ 1500 personnes, dont 51 pilotes, 250 mécaniciens, 53 radiotélégraphistes et 250 marins.

42 agences commerciales ont été installées en Europe, Afrique et Amérique du Sud.

Le trafic augmente et les recettes commerciales dépassent les 27 000 000 francs.

4. Les vols de légende

• Vols de nuit

Dans le but de réduire le temps de transport du courrier, Jean Mermoz effectue le premier vol de nuit sur le tronçon Buenos Aires-Rio le 18 avril 1928.

• Traversée des Andes

15 juillet 1929 : ouverture au service aérien de la ligne Buenos Aires-Santiago du Chili sur des avions *Laté 26* jusqu'à Mendoza, puis, sur *Potez 25*, de Mendoza à Santiago. Pilotes Mermoz et Guillaumet.

• Traversée de l'Atlantique

Le 12 mai 1930, Mermoz, à bord de l'hydravion *Laté 28.3 Comte de Lavaux*, traverse l'Atlantique et permet, avec Dabry, navigateur, et Gimé, radio, la première liaison postale entièrement aérienne entre la France et l'Amérique du Sud.



Timbre-poste hydravion Laté 300
"Croix du Sud" de Mermoz (1932).

5. Les difficultés

Les conséquences du krach boursier américain de 1929 se répercutent rapidement sur l'économie mondiale. Le Brésil n'y échappe pas, les entreprises de Marcel Bouilloux-Lafont sont particulièrement touchées.

Face à une situation financière devenue difficile et en présence d'une politique française parfois incompréhensible, l'Aéropostale se bat pour éviter sa disparition. Même non payés, les pilotes et mécaniciens continuent leur travail.

6. Les derniers vols.

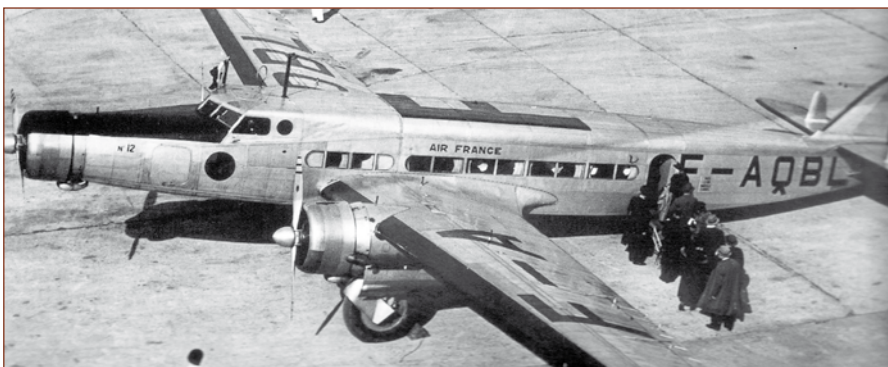
1931. En France, Marcel Bouilloux-Lafont doit faire face à des intrigues politiques sans précédent. Les subventions promises ne sont pas versées. À l'étranger, la concurrence étrangère – surtout allemande – se fait de plus en plus vive.

La Compagnie Générale Aéropostale doit déposer son bilan puis entrer en liquidation judiciaire le 31 mars 1931.

Seules, les exploitations de la ligne principale France-Amérique du Sud et celles du Venezuela peuvent poursuivre leur activité.

En 1933, quatre compagnies aériennes existantes sont regroupées en une Société Centrale pour l'Exploitation des Lignes Aériennes qui deviendra Air France.

Le 26 juillet, la CGA est acquise pour 77 millions de francs.



Les vols réguliers Air France.

VII. Air France

1934

Entre 1928 et 1934, les traversées postales maritimes de l'Atlantique Sud ont été effectuées exclusivement par bateau.

À partir de 1934, les techniques évoluant, des essais sur avions ou hydravions sont réalisés.

Les services officiels hésitent entre les deux formules. Le ministère finit par décider l'emploi de l'hydravion.

1935

Il y aura 22 traversées complètement aériennes (dans les deux sens) alors que le dirigeable allemand Graf Zeppelin en effectuera 40.

1936

On note 44 voyages (aller et retour).

Le 45^e est interrompu le 7 décembre.

À 10h40, l'hydravion quadrimoteur *Croix du Sud* envoie son dernier message. Jean Mermoz, celui que l'on surnomme "l'archange", vient de disparaître dans l'océan, avec quatre compagnons.

La ligne devient désormais la ligne Mermoz.

1937-1938

Les hydravions, jugés dangereux, sont interdits sur la ligne.

100 traversées sont effectuées chaque année.

1940

La compagnie fête la 500^e traversée le 3 juin.

Malgré l'interdiction des vols, conséquence de la signature de l'armistice, Guillaumet réalise le dernier vol entre Natal et Dakar le 2 juillet.



Timbre-poste Saint-Exupéry
"Courier Sud 1928" (1945).



TEXTES D'ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY

Dans "Terre des hommes" (La Pléiade, p.145)

[À l'hôtel du Grand Balcon, près de la place du Capitole]

... Il était trois heures du matin quand on me réveilla.

Je poussai d'un coup sec les persiennes, observai qu'il pleuvait sur la ville et m'habillai gravement.

Une demi-heure plus tard, assis sur ma petite valise, j'attendais à mon tour, sur le trottoir luisant de pluie, que l'omnibus passât me prendre...

Il surgit enfin au coin de la rue, ce véhicule d'autrefois, qui répandait un bruit de ferraille, et j'eus droit, comme mes camarades, à mon tour, à me serrer sur la banquette, entre le douanier mal réveillé et quelques bureaucrates.

Cet omnibus sentait le renfermé, l'administration poussiéreuse, le vieux bureau où la vie d'un homme s'enlise.

Il stoppait tous les cinq cents mètres, pour charger un secrétaire de plus, un douanier de plus, un inspecteur.

Ceux qui, déjà, s'y étaient endormis, répondaient, par un grognement vague, au salut du nouvel arrivant, qui s'y tassait comme il pouvait et, aussitôt, s'endormait à son tour.

C'était, sur les pavés inégaux de Toulouse, une sorte de charroi triste ; et le pilote de ligne, mêlé aux fonctionnaires, ne se distinguait d'abord guère d'eux... Mais les réverbères défilaient, mais le terrain se rapprochait, mais le vieil omnibus branlant n'était plus qu'une chrysalide grise, dont l'homme sortirait transfiguré.

Dans "Courier Sud" (La Pléiade, page 4)

Toulouse, 5 heures 30 [à Montaudran]

La voiture de l'aéroport [venant de la gare] stoppe net à l'entrée du hangar ouvert sur la nuit mêlée de pluie...

"Pressons, messieurs, pressons!"...

Sac par sac, le courrier s'enfonce dans le ventre de l'appareil

Pointage rapide : "Buenos Aires ... Natal... Dakar... Casa... Dakar... Trente neuf sacs : exact?"

"Exact!"

Le pilote s'habille... Un mécanicien monte à lui :

"Six cent trente kilos"

"Bien - Passagers?"

"Trois"

Il les prend en consigne, sans les voir...

Ce livret a été réalisé avec le concours de
la délégation régionale du Groupe La Poste Midi-Pyrénées

Maquette : La Poste - ANCI SO - Août 2011