

# • La Poste dans les airs

## Du pigeon à l'Aéropostale



La poste aérienne naît de l'urgence et du besoin impérieux de communiquer avec l'extérieur lors du siège de Paris pendant la guerre franco-allemande de 1870-71. La voie des airs est alors une des seules praticables, et le courrier s'envole par ballons et pigeons voyageurs. Dans les années 1910, les débuts de l'aviation ouvrent une ère nouvelle pour le transport des correspondances avec l'idéal constant d'un acheminement toujours plus rapide. Ce sera, après la Première Guerre mondiale, la grande épopée de l'Aéropostale aux acteurs légendaires : Mermoz, Saint-Exupéry, Guillaumet... Sans oublier son initiateur Pierre-Georges Latécoère. Cette aventure permet la mise en place d'un service d'exploitation aérien, utilisé par la Poste via différentes compagnies d'Air France à Europ Airpost jusqu'aux années 2000.

### LE COURRIER DANS LES AIRS : LES PREMIÈRES EXPÉRIENCES DE LA POSTE AÉRIENNE

**Ballons montés et pigeons voyageurs : le siège de Paris (20 septembre 1870-28 jan- vier 1871)**

C'est durant le siège de Paris que naît la première poste aérienne française. La guerre franco-allemande, souhaitée par Bismarck qui y voit l'unité de l'Allemagne, est déclarée le 19 juillet 1870 par Napoléon III dans un contexte diplomatique défavorable à la France. Après la chute de ce dernier à Sedan le 2 septembre 1870 et la proclamation d'un gouvernement républicain de défense nationale, les Prussiens assiègent Paris pour forcer le gouvernement à se rendre et terminer la guerre. Les liaisons



*Le Jean Bart traîné par les mobiles d'Orléans, se rend au camp de Chilleur, novembre 1870, Louis-Lucien d'Eaubonne d'après Albert Tissandier 19e siècle (2e moitié) peinture émaillée sur terre cuite*

### Le saviez-vous ?

En 1906, le monument « le Ballon des Ternes » a été érigé Porte des Ternes en mémoire des aérostatiers et des pigeons du siège de Paris. Par une cruelle ironie du sort, ce groupe sculpté en bronze, réalisé par Bartholdi (auteur de la Statue de la Liberté) fut fondu par les Allemands en 1941.

entre la capitale et le reste du pays sont coupées. Le photographe Nadar suggère alors d'utiliser la voie aérienne pour le transport des messages. Son ballon, le Neptune, s'envole le 23 septembre avec à son bord deux sacs de courrier et de journaux officiels. Il atterrit 3 heures plus tard près d'Evreux. L'administration postale s'organise et décrète le 29 septembre 1870 l'autorisation d'expédier « par voie d'aérostats montés les lettres ordinaires

à destination de la France, de l'Algérie et de l'étranger » avec affranchissement obligatoire des lettres et cartes postales. Le poids des dépêches emportées peut atteindre les 400 kg. En cinq mois, 66 ballons montés (c'est-à-dire avec équipage) pilotés par des « aérostatiers » (souvent d'anciens marins) sont lâchés dans le ciel de Paris et affrontent les aléas du vol, certains échouent dans l'Atlantique, d'autres se perdent en Norvège et

en Allemagne. Le voyage est souvent périlleux et les ballons menacés par les tirs ennemis. Les industries allemandes Krupp développent les premiers modèles de canons antiaériens qui s'avèrent peu efficaces en raison de l'altitude. Ce type de canon sera amélioré pendant la Première Guerre mondiale.

Si les ballons permettent à Paris de



*Grossissement et transcription des dépêches photographiques dans Paris assiégé, Siège de Paris (1870-1871) A. Jahandier - Lithographie*

communiquer avec l'extérieur, il faut une autre solution pour apporter des nouvelles de la province vers Paris. Les pigeons voyageurs (connus et utilisés depuis l'Antiquité) sont employés dans ce but et pris à bord des ballons dans des cages accrochées aux nacelles. A l'arrivée, ils sont convoyés à Tours d'où ils rejoignent leur colombier parisien, porteurs de messages : un petit tube contenant 20 à 30 000 dépêches microphotographiées attaché à leur queue. À Paris, ces dépêches - lettres

### Ils l'ont écrit

L'aéronaute Gaston Tissandier : « Il y a sous mes yeux trente mille lettres de Paris, trente mille familles vont penser au ballon qui leur a apporté au-dessus des nuages la missive de l'assiégé ! Que de larmes de joie, enfermées dans ces ballots ! Que de romans, que d'histoires, que de drames peut-être sont cachés sous l'enveloppe grossière du sac de la Poste ! » Souvenirs et récits d'un aérostatier militaire de l'armée de la Loire Victor Hugo : « Paris cerné, Paris bloqué, Paris supprimé du reste du monde, et pourtant à l'aide de ce ballon, de cette bulle d'air, Paris correspond avec le reste du monde ! »



*Timbre Colombophilie, 1957, Pierre Gandon*

particulières ou pages de journal - sont lues au moyen d'un appareil muni de lentilles grossissantes et transcrites sur papier. Presque 400 pigeons furent renvoyés vers Paris au péril de leur vie car les faucons et les tireurs prussiens guettent (57 pigeons arrivent à bon port).

### Les débuts de l'aviation postale, 1911-1913

Après ces expérimentations en ballon, la Poste va s'emparer de l'avion, le « plus lourd que l'air », pour acheminer le courrier. L'histoire de l'aviation « décolle » véritablement à la toute fin du XIXe siècle, avec les pionniers Clément Ader en France, et les frères Orville et Wilbur Wright aux Etats- Unis.. Au début du XXe siècle, les vols et les exploits se multiplient de chaque côté de l'Atlantique avec la construction de nombreux appareils, l'apparition des meetings aériens et les premières traversées maritimes (Louis Blériot franchit la Manche en 1909). Dès le 18 février 1911, le pilote français Henri Péquet aux commandes d'un avion biplan Sommer transporte 6 500

correspondances en Inde, sur 10 km entre Allahabad et Naïni. En France, une première liaison aéropostale est expérimentée le 31 juillet 1912 entre Nancy et Lunéville (27 km) par le lieutenant André Nicaud qui transporte 50 kg de courrier, - plus de 10 000 lettres- . Le vol dure 17 minutes. Enfin, le 15 octobre 1913, le lieutenant Ronin relie Vélizy-Villacoublay, en région parisienne, à Pauillac, dans le Médoc. A bord, des sacs de courrier à destination des Antilles et de l'Amérique du sud, qui une fois à Pauillac, sont transférés sur le paquebot-poste Le Pérou. Ces courriers portent pour la première fois la mention « par avion ».

### LA GRANDE ÉPOPÉE DE L'AÉROPOSTALE : LE TEMPS DES PIONNIERS 1919-1933

#### Les lignes Latécoère

Lors de la Première Guerre mondiale, l'avion, toujours plus perfectionné, devient un engin stratégique et militaire et nul ne lui imagine alors un avenir commercial si ce n'est l'entrepreneur Pierre-Georges Latécoère. Cet industriel, à la tête d'une usine de matériel aéronautique près de Toulouse fournit 800 avions à l'armée française. Après guerre, il élabore un projet de lignes aériennes commerciales entre la France et l'Amérique du sud, qu'il présente dès septembre 1918 au Ministère de l'Aéronautique. L'ambition de Latécoère, jugée trop utopique, n'emporte pas la conviction, et c'est seul qu'il fonde en 1919 les lignes aériennes Latécoère (LAL). Il récupère près de 200 avions de



*Henri Péquet à bord de son avion Sommer, 1911, © Coll. Musée Air France*



Le drame du 10 novembre 1926, Jame's Prunier, 2016 – Huile et résine sur toile

combat Bréguet XIV et les transforme pour constituer sa flotte aéro postale. Une première ligne reliant Toulouse à Rabat, puis Casablanca et Dakar, ouvre le 19 septembre 1919, avec à sa tête le pilote Didier Daurat, futur directeur d'exploitation. Aux commandes des avions, une équipe d'anciens pilotes de guerre, démobilisés et prêts à tout pour retrouver la voie des airs. Daurat qui les recrute et les forme ne souhaite pas de têtes brûlées mais des « ouvriers disciplinés » pour transporter le courrier coûte que coûte avec ponctualité, par tous les temps, toujours plus loin !  
« Vous allez partir. N'oubliez pas que la fantaisie, l'héroïsme n'ont pas de sens ici.

Vous êtes un ouvrier. Pas d'éclat, pas d'exploit possible. Le public doit toujours ignorer votre nom, sinon par une ligne dans le journal, le jour où vous serez assez maladroit pour vous faire tuer ».

Cette phrase de Daurat sera démentie par l'histoire de l'Aéropostale qui a retenu les noms et les exploits de ces pionniers du ciel, parmi les plus connus : Mermoz, Saint-Exupéry, Guillaumet... Pour ces pilotes, la route du ciel est semée d'embûches : la navigation se fait sans radio, avec pour seuls instruments de mesure les indicateurs au moteur et un altimètre, sans oublier un bon sens de l'observation. Il faut également des connaissances techniques pour effectuer des

réparations délicates avec un outillage minimum. Aux risques de pannes, d'avaries et de caprices météorologiques, s'ajoutent le danger de capture en cas d'atterrissage dans des régions non pacifiées. Les accidents mortels seront hélas fréquents. Sur décision de Didier Daurat, les avions volent deux par deux pour se prêter assistance en cas de nécessité. A chaque escale, un chef d'aérogare gère le site : approvisionnement en vivres, carburant, pièces de rechange, comptabilité, relations avec les autorités locales. Il supervise le transfert du courrier du bureau de poste à l'avion. Les escales sont loin des villes et les conditions de vie y sont souvent pénibles comme en témoigne la correspondance de Saint-Exupéry et de Daurat. « Quelle vie de moine je mène ici » (Saint-Exupéry à sa mère en 1928). « ... avec pour meubles quelques caisses, écrivant sur une table constituée par des planches, reposant sur des bidons d'essence vides... » (D. Daurat).

### L'Aéropostale à la conquête du ciel : de la Cordillère des Andes à l'Atlantique Sud

L'objectif premier de Latécoère était de relier l'Amérique du Sud. Pour cela, plusieurs obstacles géographiques majeurs sont à franchir : la Cordillère des Andes et la traversée de l'Atlantique Sud, mais aussi des difficultés financières. Ainsi, en 1927, Pierre-Georges Latécoère revend sa compagnie à l'industriel Marcel Bouilloux-Lafont, très implanté en Amérique du Sud, qui concrétisera son rêve, en fondant la Compagnie générale aéro postale, plus connue sous le nom d'Aéropostale. La compagnie crée plusieurs lignes en quelques années : la ligne sud-américaine, Natal-Buenos-Aires en novembre 1927 qui est prolongée vers la Patagonie grâce à Saint-Exupéry en 1929.

Quant à la ligne Argentine-Chili créée en

### Le martyre de Léopold Gourp

Léopold Gourp (1900-1926) pilote tristement oublié des lignes Latécoère, est affecté à la ligne Casablanca-Dakar en 1925, liaison redoutée des pilotes en raison de l'hostilité des Maures qui contrôlent le désert. Par sécurité, les avions volent par deux.

Le 10 novembre 1926, Léopold Gourp embarque avec son interprète, suivi par Henri Erable qui pilote le deuxième avion en compagnie du mécanicien Alonzo Pintado. Alors qu'ils survolent le désert mauritanien, un problème mécanique oblige les deux avions à se poser. Gourp, estimant qu'il peut faire la réparation seul, invite son compagnon à redécoller et lui confie le courrier. Erable s'exécute mais, inquiet, fait demi-tour et se pose à nouveau. Il est tué par les Maures ainsi que tous les compagnons de Gourp. Ce dernier est épargné afin d'être échangé contre une rançon, mais est gravement blessé à la jambe.

Ses ravisseurs cautérisent sa plaie avec du crottin et l'attachent à un chameau. Rongé par la gangrène et souffrant atrocement, il cheminera ainsi durant 8 jours, tentant même de mettre fin à ses jours en s'empoisonnant à la teinture d'iode. Finalement abandonné près de cap Juby, il est hospitalisé à Casablanca. Amputé, il succombe à ses blessures trois jours plus tard le 5 décembre 1926.



Poste aérienne, affiche et tarifs pour la Compagnie générale aéro postale vers 1930 – Lithographie

1928, elle représente une victoire sur la chaîne andine, en reliant en 1929 Santiago du Chili. Déjà vaincue par des aviateurs dont Adrienne Bolland en 1921, la Cordillère est un défi pour les appareils de l'époque plafonnant à 4500 mètres. Mermoz veut franchir l'obstacle par le plus court chemin, soit la partie la plus élevée de la chaîne montagneuse. L'objectif est atteint en mars 1929, non sans de nombreuses péripéties. Grâce à la mise en service quelques mois plus tard, de nouveaux avions, les Potez 25, qui peuvent voler à 7 000 mètres, les vols hebdomadaires sont officialisés entre Buenos-Aires et Santiago. Responsable de ce secteur, le pilote Henri Guillaumet effectue près de 350 vols entre l'Argentine et le Chili. Au cours d'une ses traversées, il est victime d'un accident qui contribue à sa légende : le 13 juin 1930, son avion est pris dans une tempête, forçant Guillaumet à se poser dans de mauvaises conditions. Complètement isolé, il se résigne prendre la route pour trouver du secours, et marche 5 jours et 4 nuits, dans la neige à plus de 3000 mètres d'altitude, les pieds gonflés et gelés. A Saint-Exupéry venu le chercher, il déclare « ce que j'ai fait, aucune bête ne l'aurait fait »



*Potez 25 de Guillaumet sur le dos © Coll. Musée Air France Don Jean-René Lefebvre*

Pour boucler la totalité de la ligne France – Argentine – Chili par la voie des airs, il faut encore assurer le survol de l'Atlantique Sud, reliant Saint-Louis du Sénégal à Natal au nord du Brésil. Le 13 mai 1930, c'est chose faite grâce à Jean Mermoz, à bord de l'hydravion « Comte-de-la-Vaulx » qui établit avec ses co-pilotes un nouveau record mondial en parcourant plus de 3000 km en 21 heures. Désormais, les 12 700 km de la liaison Toulouse – Santiago du Chili via Dakar, Natal et Buenos-Aires sont effectués en 4 jours et demi ! Enfin, parallèlement au développement des lignes vers et en Amérique du Sud,

d'autres liaisons sont mises en place vers l'Est : Belgrade, Bucarest, Moscou, Téhéran et jusqu'en Extrême-Orient par le Sud via le Liban. Le 17 janvier 1931, Maurice Noguès et André Launay inaugurent le premier service postal régulier France-Indochine aller-retour. Malgré ces conquêtes et sa flotte de 200 avions, l'Aéropostale touchée par la crise de 1929 dépose le bilan et est définitivement liquidée en 1933. Les lignes aéropostales internationales sont reprises par la toute nouvelle compagnie nationale : Air France.

## PORTRAITS DE PILOTES

### Didier Daurat

Né en 1891, Didier Daurat s'illustre comme pilote pendant la Première Guerre mondiale. Il entre aux Lignes Latécoère en 1920 comme pilote puis directeur d'exploitation. Pour lui, l'intérêt de la Ligne et l'esprit d'équipe doivent primer sur l'ambition personnelle des pilotes. Il n'accorde aucune place à la fantaisie. Sa rudesse lui vaut des inimitiés mais l'homme est, malgré tout, apprécié de ses subordonnés. En 1935, il fonde la compagnie Air bleu qui devient un département d'Air France après la guerre. Il occupe le poste de directeur jusqu'à sa retraite en 1953. Il s'éteint à Toulouse le 2 décembre 1969.



*Didier Daurat en 1920 © Coll. Musée Air France Don Matichard*

### Henri Guillaumet

Né en 1902, Henri Guillaumet, jeune aviateur militaire pendant la guerre 14-18, retrouve son ami Mermoz à la compagnie

Latécoère en 1926. Après avoir effectué des dizaines de liaisons entre Toulouse et Dakar, il rejoint Mermoz en Amérique du Sud en 1929 pour organiser le réseau. Il va effectuer près de 350 vols au dessus de la Cordillère des Andes et c'est au cours d'une de ces traversées, en 1930, que Guillaumet est victime de l'accident qui le fera surnommer « l'ange de la Cordillère ». Au début de la guerre, Guillaumet est mobilisé. Au lendemain de l'armistice de 1940, il sert a compagnie nationale Air France qui a uccédé à l'Aéropostale en 1933. C'est au cours d'un vol vers Beyrouth qu'il disparaît au large des côtes de l'Afrique du Nord le 27 novembre 1940, abattu par erreur dans une bataille aéronavale anglo-italienne.



*Henri Guillaumet, © D.R / Coll. Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget*

### Antoine de Saint-Exupéry

Antoine de Saint-Exupéry est né en 1900 à Lyon. Après avoir échoué au concours d'entrée à l'école navale, il renoue avec sa première passion, l'aviation, lors de son service militaire. Engagé chez Latécoère en 1926, il est nommé chef d'escale en 1927 à Cap Juby au Maroc où il se distingue rapidement. Aventurier de l'air, Saint-Exupéry passe à la postérité pour son œuvre littéraire humaniste, marquée par son expérience aérienne. Il publie *Courrier sud* en 1929 et est reconnu par la critique. La même année, il prend la tête de l'Aeroposta Argentina à Buenos-Aires, et participe comme pilote à la création de la ligne aérienne vers la Patagonie. Revenu à Paris il fait éditer le livre *Vol de Nuit* dont le manuscrit a été relu par son grand ami Henri Guillaumet. Il poursuit avec *Terre des Hommes* et effectue des reportages en

Russie, Espagne, Allemagne tandis que ses livres sont portés au cinéma et au théâtre. Au lendemain de l'armistice de 1940, il s'exile à New York. Il est désormais l'un des derniers survivants des pionniers de la ligne et brûle de reprendre le combat. Mobilisé en août 1943, il disparaît au large de Toulon en juillet 1944 lors d'une mission de reconnaissance. Le petit prince, son œuvre la plus connue, est publiée en 1943 à New-York, simultanément en anglais et en français, et reçoit des critiques élogieuses. En France, la première édition est posthume (1946) mais connaît un succès immédiat (10 000 exemplaires vendus en juin 1946)



Antoine de Saint-Exupéry dans son Caudron-Simoun © SAFARA / Coll. Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget

### Jean Mermoz

Né en 1901 dans l'Aisne, Jean Mermoz rêve dès l'enfance d'une vie d'aventures et de voyages. Il s'engage dans l'armée comme élève-pilote. En 1924, démobilisé, il tente de se faire engager dans la compagnie Latécoère. Il ne fait pas tout de suite bonne impression à Didier Daurat, mais la pugnacité de Mermoz finit par triompher. Daurat l'affecte dès 1926 sur le tronçon régulier Casablanca-Dakar, périple dangereux. D'une nature timide, Mermoz est connu pour son courage et en impose par son physique athlétique et ses boucles blondes qui lui valent son surnom « d'archange ». Il sera l'un des principaux artisans de la construction de la Ligne en triomphant du désert saharien, de l'Océan atlantique et de la Cordillère des Andes. En 1936, il devient inspecteur général d'Air France -qui a racheté l'Aéropostale- tout



Portrait de Jean Mermoz, sans date, © Coll. Musée Air France Don Vova Martinoff

en continuant les vols d'exploration. Mais la mer a raison de l'homme qui disparaît dans l'océan le 7 décembre 1936. A propos de lui, Didier Daurat témoigne : « Mermoz était d'un tempérament indiscipliné et anarchiste. Mais à notre contact, il avait vite compris la vérité et la beauté du travail. C'était un homme très généreux, fait pour répandre le bien autour de lui. Il y avait en lui comme un besoin de servir et de se dévouer pour les grandes causes. Voilà pourquoi, d'emblée, Mermoz est devenu chez nous comme une figure de proue que l'on trouvait dans tous les coups, chaque fois qu'il y avait une difficulté à vaincre ou un exemple à donner ».

## LE TEMPS DE L'EXPLOITATION INTÉRIEURE, LE SERVICE POSTAL AÉRIEN 1935-2010

### Air Bleu et la « Postale de nuit »

Après le temps des exploits et des drames aériens au-dessus des continents et des océans, vient le temps de l'exploitation en France métropolitaine avec la mise en place de lignes intérieures par la société Air Bleu créée en 1935 après la fin de la compagnie de l'aéropostale, à l'initiative de Didier Daurat. Les premières lignes à destination des grandes villes de province voient le jour dès juillet 1935. Chaque jour (sauf le dimanche), 6 avions Simoun quittent le Bourget à 11h30 du matin et arrivent en province en début d'après-midi, permettant à l'expéditeur de recevoir une réponse à sa lettre dans la journée. Si la société Air Bleu affiche de bons résultats aéronautiques –

défiant les scepticismes- son trafic reste faible en raison d'une surtaxe aérienne dissuasive qui est finalement supprimée en 1937, relançant le succès commercial. Trop déficitaire pour son principal actionnaire, l'entrepreneur Louis Renault, le service suspendu au bout d'un an. L'Etat reprend la société et les vols reprennent avec l'essai d'un premier vol de nuit en mai 1939. Interrompu par la guerre, la société sera intégrée à Air France à la Libération. Le service postal nocturne, la « Postale de nuit », est relancé par la direction des PTT et dirigé par Didier Daurat, toujours présent. Des Junkers 52, trimoteurs de guerre allemands sont utilisés pour démarrer le service qui se modernise au fur et à mesure des progrès mécaniques, des années 70 aux années 2000.

**AIR BLEU**  
SERVICE POSTAL AÉRIEN RAPIDE  
HORAIRES POSTAUX  
Service d'hiver à partir du 14 Octobre 1935

Heure Arrivée	Distribution à	VILLES DESERTES	Heure Départ	Reception à partir de
13 h. 15	15 h. 30	PARIS - LE HAVRE - PARIS	14 h. 20	16 h. 30
14 h. 20	16 h. 30	PARIS - POULLEY - PARIS	15 h. 30	17 h. 40
15 h. 30	17 h. 40	PARIS - LILLE - PARIS	16 h. 40	18 h. 50
16 h. 40	18 h. 50	PARIS - STRASBOURG - PARIS	17 h. 50	19 h. 00
17 h. 50	19 h. 00	PARIS - NANTES - PARIS	18 h. 00	19 h. 10
18 h. 00	19 h. 10	PARIS - TOULOUSE - PARIS	19 h. 10	20 h. 20
19 h. 10	20 h. 20	PARIS - BORDEAUX - PARIS	20 h. 20	21 h. 30

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX  
1° Les usagers de nombreuses localités comprises dans les régions voisines des Centres ci-dessus desservis par "AIR BLEU" peuvent mettre à la poste, dans 10 m. 140, des correspondances aérées d'être distribuées le même jour.  
En sens inverse, des localités comprises dans les mêmes régions bénéficieront d'une distribution des lettres transportées par "AIR BLEU" dans la soirée. Les gains de temps ainsi réalisés sont toujours importants.  
2° Se renseigner dans les Bureaux de Poste et au Siège de la Société "AIR BLEU".  
3° Les lettres transportées par "AIR BLEU" doivent être revêtues d'une étiquette triangulaire rouge fournie gratuitement dans les Bureaux de Poste et au Siège de la Société.

TARIF D'AFFRANCHISSEMENT  
Surtaxe de 2 fr. 50 par 10 grammes, en sus du montant de la taxe ordinaire.  
La lettre de 10 gr. Taxe ordinaire 0 fr. 50 Surtaxe 2 fr. 50 Total 3 francs

"SOCIÉTÉ AIR BLEU"  
6, Boulevard des Capucines, PARIS (IX<sup>e</sup>) - Tél. (2 lignes groupées) OPÉRA 82-35 à 2 - 10-35

Affichette publicitaire pour Air Bleu, Société Air Bleu, 1935 – Impression en une couleur

### La fin du courrier par les airs

En 1991, la Société d'Exploitation Aéropostale (SEA), une filiale du Groupe La Poste et d'Air France, reprend le service. Le système « quick change » est adopté : les avions, des Boeing 737, sont utilisés pour transporter des passagers le jour et du courrier la nuit. En moins de vingt minutes, les sièges des passagers sont remplacés par les conteneurs de courrier. Ce principe permet de rentabiliser la flotte aérienne

en évitant le maintien au sol des avions en dehors des rotations de fret. La poste aérienne peine toutefois à se maintenir, face à la baisse du trafic, conséquence du boom du numérique. En 2000, Europe Airpost succède à la SEA puis Air France cède ses parts de capital au Groupe La Poste qui devient le seul actionnaire. Chaque nuit, les avions d'Europe Airpost effectuent 40 vols pour le transport des lettres, des colis et de fret express. En 2007, Europe Airpost passe sous le contrôle d'une compagnie irlandaise et La Poste cède l'essentiel de ses parts. C'est la fin du transport du courrier par avion sur le territoire national au profit du transport par voie terrestre plus écologique, en fret ferroviaire et par camion.

## Repères chronologiques

**18 février 1911** : premier vol postal par avion, du pilote Henri Péquet en Inde

**1927 - 1931** : épopée de l'Aéropostale : Daurat, Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupéry, etc.

**1935** : création d'Air Bleu, compagnie postale d'aviation pour la desserte intérieure

**1939** : première essai de la « Postale de nuit » réseau postal aérien de nuit sur tout le territoire métropolitain : la ligne Paris-Bordeaux-Pau et retour, établie le 10 mai par Didier Daurat.

**1991** : A l'initiative d'Air France et La Poste, lancement de la société d'exploitation aéropostale (SEA)

**2000** : Europe Airpost succède à la SEA

**2008** : fin de l'engagement du Groupe La Poste dans l'aéropostale.

### POUR ALLER PLUS LOIN

Toute l'offre culturelle du Musée de La Poste à découvrir sur le site internet du Musée: <http://www.museedelaposte.fr>

### POUR PRÉPARER ET PROLONGER SA VISITE

Fiches pédagogiques en lien *Le courrier par tous les moyens, La poste aux chevaux* disponibles sur le site internet du Musée

### BIBLIOGRAPHIE

Frédéric Borel, *Paris à la conquête du ciel*, Parigramme, 2017

*Icare*, revue de l'aviation française, tomes n° 56 : les ballons du siège de Paris, La poste aérienne, n°83, la guerre franco- prussienne de 1870-71, n°124 et 126 L'aviation postale, Air bleu, (t.1) l'aviation postale, la Postale de nuit (t.2).

Gaston Tissandier, *En ballon pendant le siège de Paris, 1871*, disponible en ligne *Histoire et Art postal*, Catalogue du Musée de La Poste, Editions Musée de La Poste, Novembre 2019