

**POSTE AERIENNE
CASABLANCA (Maroc) – PARIS (France).**

Par Jean DE BAST

Ce projet de transport aérien a été réalisé en plusieurs étapes et plusieurs années.

Vol CASABLANCA – RABAT – MEKNES – FEZ et retour : 13 au 20 septembre 1911

Le premier transport aéropostal eut lieu le 18 février 1911 à ALLAHABAD (Inde) et le second le 9 septembre 1911 en Grande-Bretagne, mais le premier vrai raid aéropostal se déroula au Maroc, à l'initiative du directeur du quotidien "**Le Petit Journal**", qui voulait prouver que l'avion pouvait se substituer au transport postal terrestre, dans les pays manquant d'infrastructures, comme le Maroc.

L'avion fut fourni par le constructeur Breguet, et transporté à CASABLANCA par bateau.

Le 13 septembre 1911 à 6h45, l'avion décolla de CASABLANCA avec Bregi comme pilote (fig. 1), qui se posa à RABAT vers 7h45. L'avion repartit de RABAT le 19 septembre 1911 à 5h35. Après avoir été pris comme cible, en vol, par les berbères, il arriva à MEKNES en retard à cause du sirocco et d'une panne d'essence. Le lendemain, l'avion décolla de MEKNES à 5h45 et atterri, sans aucun incident durant le trajet, à FEZ à 6h15 (fig.2). Le courrier fut remis au receveur des Postes Françaises.



Fig.1 : CP illustrant le biplan Breguet du « Petit Journal » sur la plage de CASABLANCA.

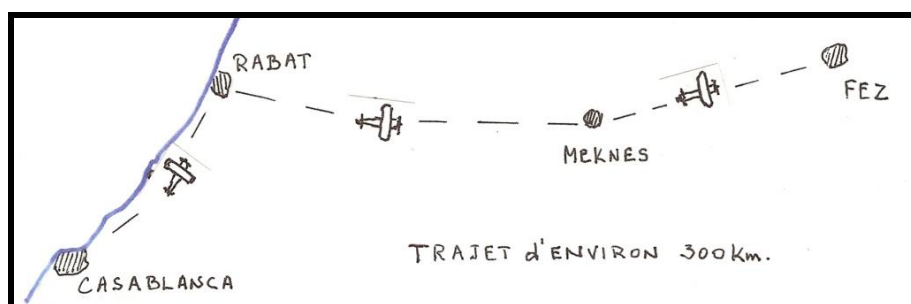


Fig.2 : Trajet de 300 km : CASABLANCA – RABAT – MEKNES – FEZ.



Fig. 3 : CP illustrant le timbrage des correspondances avant le départ de CASABLANCA pour FEZ.

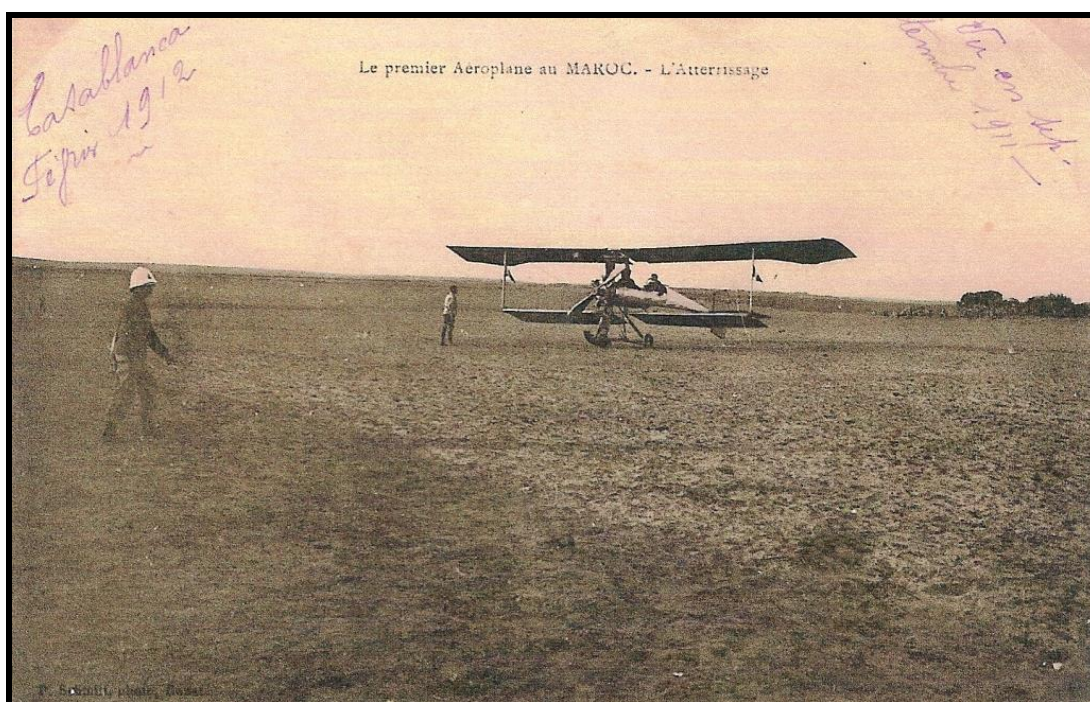


Fig. 4 : CP datée de CASABLANCA, FEVRIER 1912. L'expéditeur explique : « voici le premier aéroplane qui est venu au Maroc. Je l'ai vu voler au-dessus de CASABLANCA et atterrir à la plage d'où il est reparti sur FEZ. C'est celui de Brégi. En ce jour il vient d'arriver une section du génie aérostatier des aéroplanes des officiers, dont un japonais ». Indication au verso : « vu en septembre 1911 ».

Vol d'essai par la L.A.L. (Liaisons Aériennes Latécoère) de TOULOUSE – CASABLANCA et retour : du 8 au 13 mars 1919.

Après la guerre 1914 – 1918, des industriels de l'aéronautique eurent l'idée d'exploiter le parc de l'aviation militaire désarmé, pour créer des compagnies de transports aériens avec des pilotes militaires démobilisés.

C'est ainsi que l'avionneur Latécoère projeta de réaliser une ligne aérienne reliant la France à l'Amérique du Sud : de TOULOUSE à CASABLANCA – CASABLANCA au Sénégal – Sénégal à l'Amérique du Sud.

Un vol d'essai aller – retour fut effectué du 8 au 13 mars 1919 entre TOULOUSE et CASABLANCA.



Fig. 5 : trajet de 1850 km : TOULOUSE

CASABLANCA



Fig. 6 : Lettre envoyée de CASABLANCA le 12 mars 1919, vers Paris, via le premier courrier par avion : CASABLANCA – TOULOUSE.

Décollage de Toulouse le 8 mars à 12h. Escales à BARCELONE, ALICANTE, MALAGA et RABAT. Atterrissage à CASABLANCA le 9 mars 1919 à 16h15. Retour : CASABLANCA vers TOULOUSE avec le même appareil, mêmes pilote et passager, mêmes escales. Le vol fut interrompu du fait d'une forte tramontane, et l'avion doit atterrir sur l'aérodrome militaire de CANET-PLAGE (Perpignan). P.G. Latécoère assure le transport du courrier (4 plis connus) par chemin de fer jusqu'à TOULOUSE.

Le 7 juillet 1919, Latécoère obtint un contrat de 5 ans, pour l'exploitation de la ligne TOULOUSE – CASABLANCA, avec transport gratuit des dépêches postales. L'Etat pourvoyait la ligne de 14 hangars.

Vol TOULOUSE - RABAT et RABAT - TOULOUSE : été 1919

Avant l'ouverture officielle de ces vols, il y eu deux essais, les 13 juillet et 11 août 1919, avec un avion **Salmson 2A2**. Du courrier aurait été emporté ?

Ouverture officielle le 1^{er} septembre 1919, du vol TOULOUSE – RABAT, avec un avion **Bréguet 14**, sur le trajet TOULOUSE, ALICANTE, MALAGA, RABAT, piloté par Beauté de TOULOUSE à ALICANTE et par Daurat d'ALICANTE à RABAT.

Départ de Toulouse le 1^{er} septembre 1919 à 7h et arrivée à Rabat le lendemain à 17h.

Le sac postal contenait un exemplaire du journal « La Dépêche » et des états des PTT.

Le retour officiel s'effectuait de Rabat le 3 septembre 1919 à 11h avec le pilote Daurat de Rabat à Alicante et avec Beauté d'Alicante à Toulouse, où l'avion atterri le 4 septembre 1919 à 15h.

La surtaxe aérienne était fixée, à partir du 25 septembre 1919 à 1,25 FF par 20 g., à 2,50 FF de 20 à 100 g. et à 3,75 FF de 100 à 200 g.

Dès l'ouverture de cette ligne, plusieurs incidents et accidents sont survenus sur le trajet de ces vols, suite aux intempéries, forçant les avions à atterrir.

Vol TOULOUSE - CASABLANCA et retour : décembre 1919

Ouvertures officieuses (essais) des vols de TOULOUSE à CASABLANCA le 1^{er} décembre et de CASABLANCA à TOULOUSE le 3 décembre 1919.

Suite à un avenant à la convention de juillet 1919, le point de départ de la ligne au Maroc, était officiellement porté de Rabat à Casablanca, le 13 juillet 1920.

Les départs étaient bihebdomadaires : départs de Toulouse les mardis et samedis et de Casablanca les mardis et vendredis. La durée totale du voyage ne pouvait excéder 41 heures.

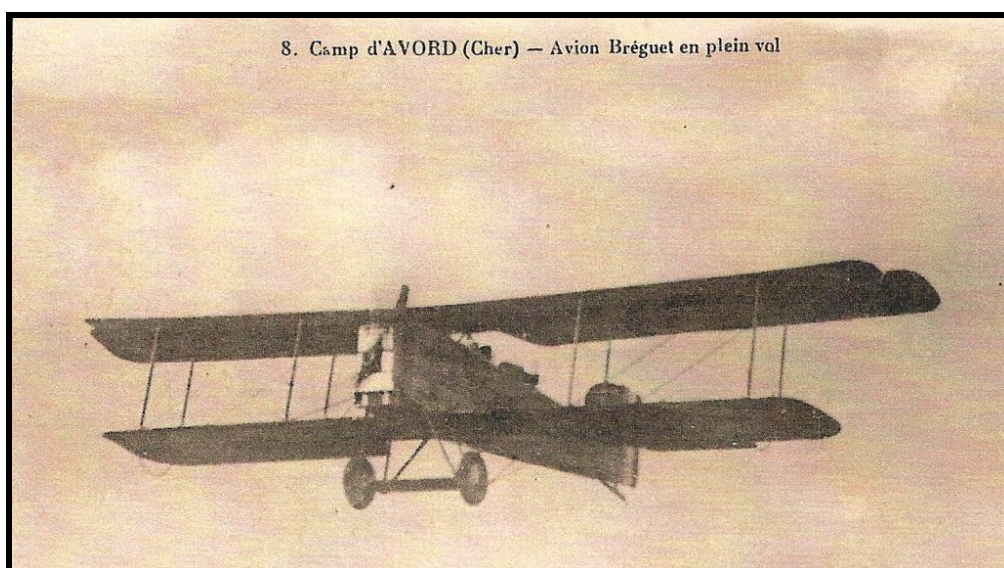


Fig. 7 : CP illustrant l'avion Bréguet en plein vol.

Tableau des vols – 1 ^{er} jour :	Toulouse	7h	-	Barcelone	10h30	:	380 km	
	Barcelone	11h	-	Alicante	14h30	:	480 km	
	– 2 ^e jour :	Alicante	6h30	-	Malaga	10h	:	505 km

	Malaga	11h	-	Rabat	14h	:	390 km
	Rabat	14h45	-	Casablanca	15h30	:	90 km
AMICALE PHILATÉLIQUE			- 11 -				N° 560 / DECEMBRE 2010

Fin 1920, le service est trihebdomadaire, les lundis, mercredis et samedis (OS belge 245/14.12.90). La flotte est renforcée avec des appareils Bréguet et Salmson.

A partir du 1^{er} février 1921 la taxe aérienne est abaissée : 0,75 FF /20 g., 1,75 FF de 20 à 100 g. et + 1,0 FF par 100 g.

Etant donné que les vols s'arrêtent à Toulouse, le courrier pour Paris est acheminé par voie ferrée de Toulouse à Paris, et ce pour plusieurs années.



Fig. 8 : Lettre envoyée de KENITRA le 30 août 1921 vers PARIS, ayant voyagé sur la ligne CASABLANCA – TOULOUSE.

Au dos, cachet de passage



La lettre (fig. 8) est affranchie à 1,00 FF (bande de 4 x 0,25 FF – type Mouchon surchargé « 25 / protectorat français »). Annulée « KENITRA / 6 * / 30 8 / 21 / MAROC », vers PARIS. Tarif métropole du 1^{er} avril 1920 : 0,25 FF + PA du 1^{er} février 1920 : 0,75 FF. Voie terrestre de KENITRA à RABAT (par facteur Rekkas), passage « RABAT R.P. / 14 30 / 30 – 8 / 21 / MAROC ». Voie aérienne de RABAT à TOULOUSE, puis chemin de fer de TOULOUSE à PARIS. Arrivée « PARIS XI^e / 02.sept. 1921 ».



Fig. 9 : Lettre *PAR AVION* affranchie à 0,75 FF et annulée par « CASABLANCA / 21 * / 18 6 / 22 / MAROC ». Tarif métropole du 1^{er} avril 1920 : port 0,25 FF/20 g ; + PA du 15.01.1922 : 0,50 FF/20g. Expédition par voie aérienne de CASABLANCA à TOULOUSE puis par chemin de fer de TOULOUSE à PARIS.



Fig. 10 : Lettre « Par avion » en Franchise Militaire (« Territoire d'Agadir – Le Général Commandant »), affranchie à 0,50 FF à destination de PARIS 9^e. Annulation par « CASABLANCA POSTES / 4 * / 12 - 3 / 23 / MAROC ». Tarif métropole : franchise de port + PA du 15.01.1922 : 0,50 FF/20g. Application de l'étiquette rouge « Par Avion ». Acheminement par avion de CASABLANCA à TOULOUSE puis par voie ferrée de TOULOUSE à PARIS.

Etant donné que le volume de courrier devenait de plus en plus important, une enveloppe à bordures rouges (fig. 11) était réalisée spécialement, en 1922, par P.G. Latécoère, et mise gratuitement à la disposition des usagers des « lignes Aériennes Latécoère » (L.A.L.). Au dos, indications tarifaires (du 15.02.1922) sur le transport des passagers, du fret et du courrier.



Fig. 11 : Recto et verso de l'enveloppe « Latécoère » affranchie à 0,50 FF, annulée « MARRAKECH-MEDINA / 19 * / 24 – 1 / 23 / MAROC », vers PARIS. Cachet militaire «Hôpital Maisonnave / Marrakech ». Tarif métropole : franchise de port + PA 0,50 FF du 15.01.1922. Au dos, les indications tarifaires.

Georges GUYNEMER

Né le 24 décembre 1894, il entre dans l'aviation le 21 novembre 1914 et fut affecté à l'escadrille « M.S. 3 – Capitaine Brocard » comme caporal. Lors de la guerre 1914-1918, il se distingue lors de combats aériens, en abattant plusieurs appareils ennemis. En 1915/17, après 31 victoires aériennes et blessé par deux fois, il fut nommé capitaine, par le Président Poincaré.

Le 11 septembre 1917, il fut retrouvé mort, criblé de balles, au pied de son appareil abattu.

Le 18 octobre 1917, il est cité à l'ordre de la Nation « Le Commandant de l'Escadrille des Cigognes, Georges Guynemer », héros légendaire surnommé « l'As des As » avec ses 57 avions allemands abattus.

Vignette GUYNEMER : Vignette présentée comme le premier timbre de la Poste Aérienne Française. Feuilles de 75 en deux couleurs (bleu et rouge). Imprimé à plat comme les types « Merson ». Projet soumissionné au Ministre des P.T.T. le 3 mars 1920, rectifié le 20 mars pour le papier et émis en mai 1920.

Cette vignette comportait tous les caractères spécifiques des timbres-poste. Retiré du Service Postal en mars 1941. Conjointement à cette vignette, une étiquette « PAR AVION » fut émise en février 1923, pour les envois par la poste Aérienne.

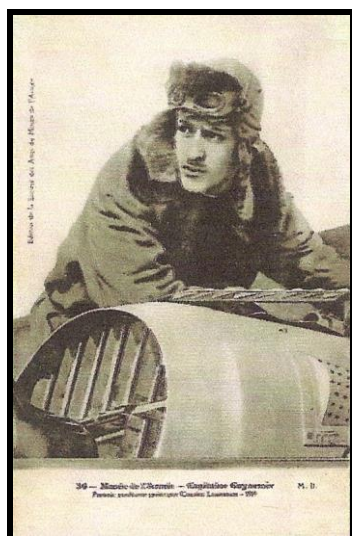


Fig. 12 : Lettre affranchie à 1,00 FF et annulée « CASABLANCA / 19 * / 22 3 / 21 / MAROC », vers MONTAUBAN (F). Tarif métropole du 01.04.1920 : port : 0,25 FF/20 g. + PA du 01.02.1921 : 0,75 FF / 20 g. Acheminée par avion Bréguet de CASABLANCA à TOULOUSE. Arrivée « TOULOUSE – GARE / 25 – 3 / 21 / H^{IE} GARONNE », puis par chemin de fer de TOULOUSE à MONTAUBAN. Pas de cachet d'arrivée.

A partir du 1^{er} février 1921, le trafic aérien prenant de plus en plus d'ampleur, il était prévu un abaissement de la taxe aérienne : 0,75 FF/20 g , 1,75 FF de 20 à 100 g. et 1,00 FF en plus par 100 g.

TANGER ayant acquis le statut de ville internationale en 1923, une escale de la ligne TOULOUSE à CASABLANCA y fut prévue à partir de 1^{er} janvier 1923.

Suite aux tracasseries concernant le survol des territoires espagnols (RIO DE ORO, CAP JUBY, VILLA CISNEROS), un accord fut conclu avec l'Espagne le 22 mars 1928. Des améliorations furent apportées et en 1931, l'infrastructure du réseau de l' **AEROPOSTALE** comprenait 46 aérodromes – 5 en France, 5 en Espagne et 5 en Afrique du Nord (TANGER, RABAT, CASABLANCA, AGADIR et ALGER). Les avions utilisés étaient des **Bréguet 14**, en 1929, des **Laté 25** et **Laté 26**. En 1930, la flottille était renforcée par 20 **Laté 28**.

En 1930, il était question au Gouvernement de légiférer l'aviation commerciale. Le 6 décembre 1932 fut voté au Sénat, le Statut de l'Aviation Marchande, officialisée par la loi du 11 décembre 1932. Le 1^{er} avril 1933, les nouvelles conventions entrèrent en vigueur.

Entre-temps, la Cie **AEROPOSTALE** eut des déboires et fut mise en liquidation judiciaire.

Suite à une négociation avec les sociétés consoeurs **AIR UNION**, **CIDNA**, **SCATA** et **AIR ORIENT**, il avait été conclu le 1^{er} juin 1933, avec le ministère de l'Air, la création d'une société unique. Depuis le 1^{er} septembre 1933, cette société s'appelait **AIR FRANCE**, dont les statuts furent déposés le 30 août 1933. Les 15.176 km de l'ex-**AEROPOSTALE** furent absorbés par la nouvelle société, dont la ligne Toulouse – Casablanca. La compagnie **AIR FRANCE** reçut à l'époque, du Gouvernement du Protectorat Marocain, une subvention de 3 millions de francs plus 2 millions provenant de la surtaxe aérienne, versée par l'Office chérifien des P.T.T. Le trafic postal était passé de 115.000 objets en 1920 à 2.116.000 en 1935.

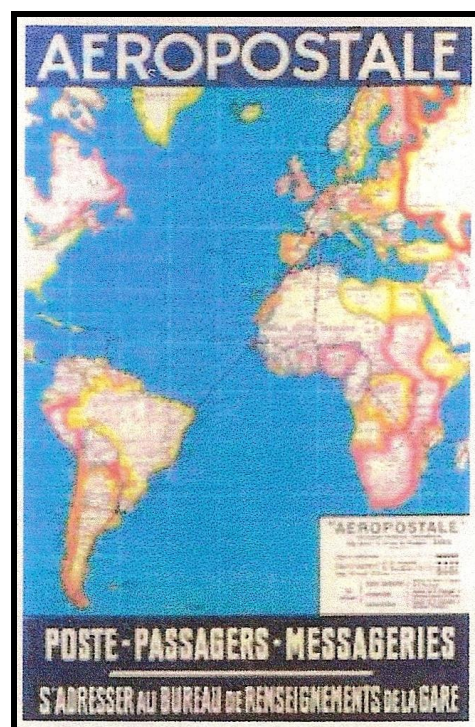
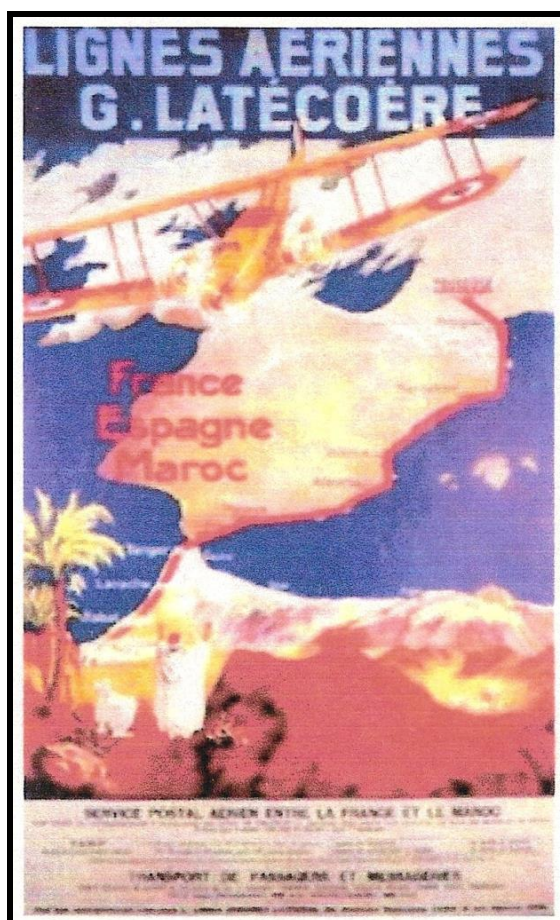


Fig. 13 : Reproductions d'affiches publicitaires des « LIGNES AERIENNES G. LATECOERE »

qui deviennent officiellement C.G.E.A. (Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques) en 1921, avec 4 liaisons hebdomadaires (les lundis, mercredis, jeudis et samedis) sur la ligne de Toulouse à Casablanca, depuis le 1^{er} février 1921.
 AMICALE PHILATÉLIQUE - 16 - N° 560 / DECEMBRE 2010

En avril 1927, la C.G.E.A. devient l' AEROPOSTALE, suite à la vente par G. LATECOERE de ses parts, à Marcel BOUILLOUX.

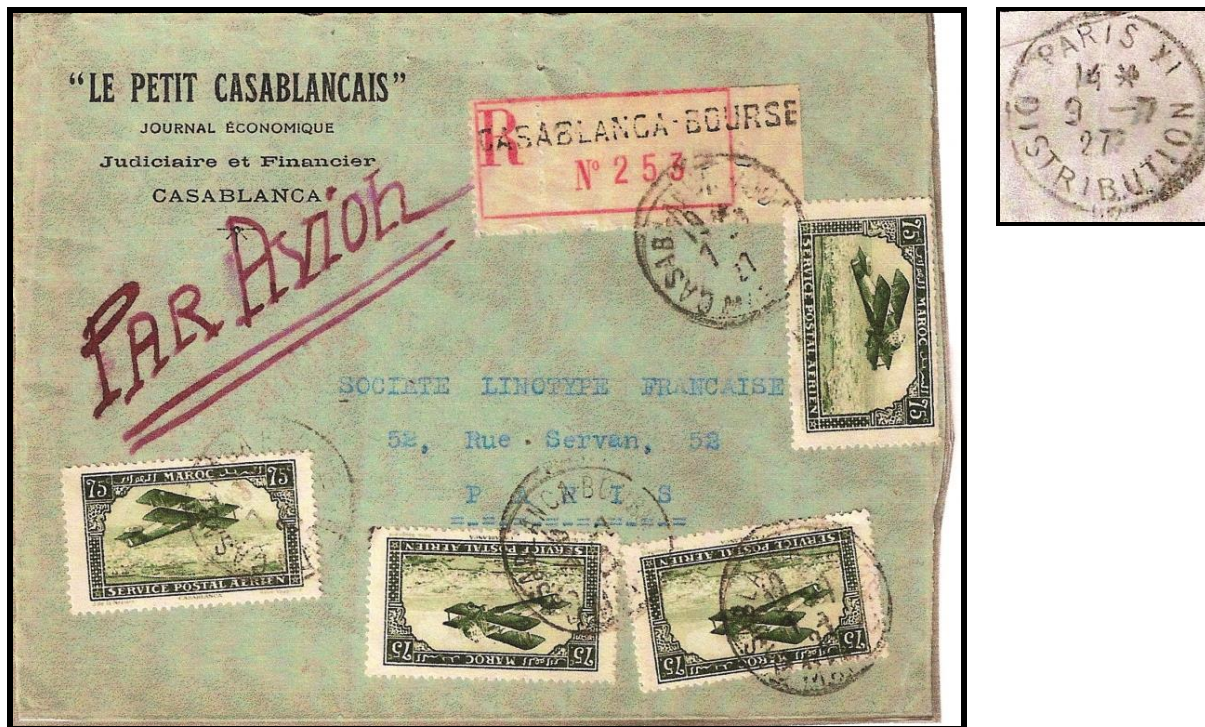


Fig. 14 : Lettre (10 à 20 g.) recommandée, affranchie à 3,00 FF et annulée « CASABLANCA – BOURSE / 19 * / 7 - 7 / 27 / MAROC », à destination de Paris. PAR AVION manuscrit. Tarif métropole du 9 août 1926, port : 0,50 FF/20 g. + recom. 1,00 FF + PA du 29.03.1926 : 1,5 FF. Total : 3,00 FF. Au dos, arrivée « PARIS XI / 14 * / 9 – 7 / 27 / DISTRIBUTION ».

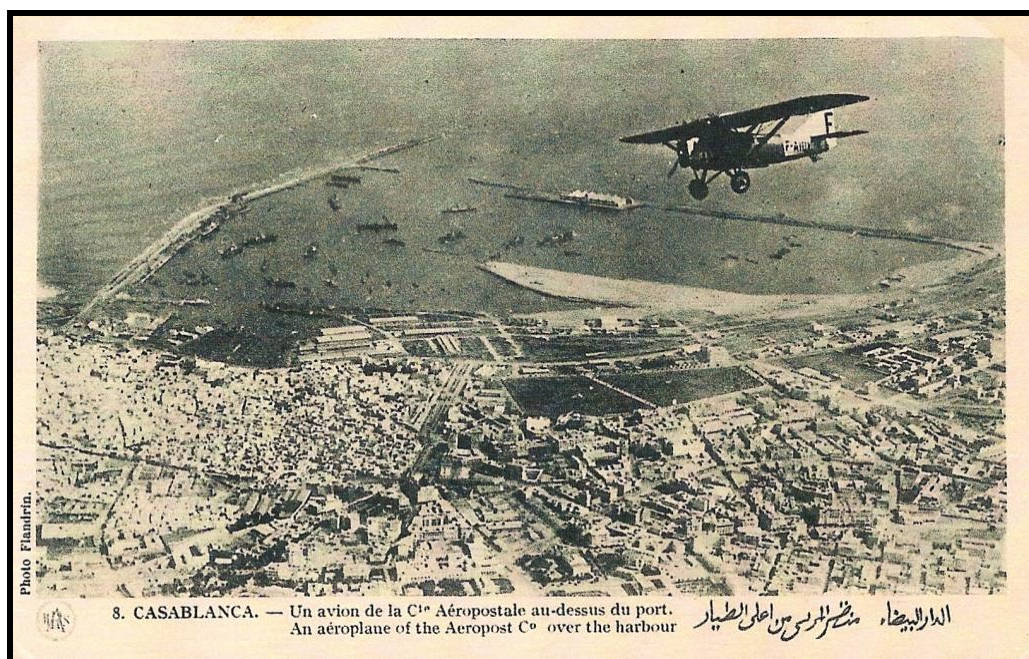


Fig. 15 : Carte postale illustrant un avion de l'Aéropostale survolant le port de CASABLANCA.

AFFRANCHISSEMENT INSUFFISANT pour la Poste Aérienne

Il faut que l'affranchissement représente au moins la valeur de la surtaxe aérienne pour que l'envoi soit expédié « par avion », si non, l'envoi est transmis par voie terrestre.



Fig. 16 : Lettre affranchie à 0,75 FF, annulée « CASABLANCA –BOURSE / 18* / 16 - 5 / 30 / MAROC », vers PARIS 5è. Tarif du 21.04.1926, port : 0,50 FF/20 g. + PA du 01.08.1929 : 1,00 FF/10 g.. Total : 1,50 FF (manque 0,25 FF en PA)



Fig. 17 : Lettre en FM (10 à 15 g.), affranchie à 0,80 FF et annulée « MEKNES VILLE NOUVELLE / 12.40 / 27 - 6 / 32 / MAROC », vers PARIS 16è. Cachet « AFFRANCHISSEMENT INSUFFISANT PAR LA VOIE AERIEENNE ». Surtaxe réduite pour militaire pour lettre n'excédant pas 10 g., si non, surtaxe aérienne normale calculée sur le poids total. Tarif du 01.08.1929 : 1,00 FF/10 g. (manque 0,20 FF). Expédiée par voie terrestre.



*Fig. 18 : Enveloppe (10 à 20 g.), affranchie à 2,50 FF, annulée « FEZ VILLE NOUVELLE / 20 * / 21 - 5 / 31 / MAROC », vers PARIS. Tarif du 21.04.1930 : 0,50 FF/20 g.+ PA du 01.08.1929 : 1,00 FF/10 g. Dos cachet d'arrivée « PARIS R.P. / 11 * / 23 - 5 / 1931 / 8 DISTRIB^{on} 8 ».*



*Fig. 19 : Lettre en FM (5^{ème} régiment étrangers), étiquette « PAR AVION » (couleur solferino) affranchie à 1,00 FF et annulée « FEZ VILLE NOUVELLE / 12 * / 12 - 7 / 35 / MAROC », pour PARIS 16^e. Tarif métropole, port en franchise + PA du 29.03.1926 : 1,00 FF/10 g. Dos cachet de passage « TOULOUSE-GARE / 19 * / 13 - 7 / 1935 / HTE GARONNE ». Devant cachet d'arrivée « « PARIS R.P. / 15.7.35 / DISTRIB^{on} ».*

Tarification au 1er février 1928	
C^{ie} Générale Aéropostale	
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 20 MILLIONS	
Tél.: Passy 52-71. 52-72 . 79, avenue Marceau, PARIS Tél. : Passy 52-71. 52-72	
R. C. Seine n° 124.039	
TOULOUSE-MARSEILLE-CASABLANCA	TOULOUSE-MARSEILLE- CASABLANCA-DAKAR
<i>Départs tous les jours</i>	<i>Départ de Dakar le mercredi</i> <i>Départ de Casablanca le samedi</i>
Surtaxe postale pour 10 grammes.... 1 fr. »	En correspondance avec Toulouse-Casablanca
— 20 — 1 fr. 50	
Militaires bénéficiant de la franchise postale	
Surtaxe postale jusqu'à 10 grammes... 0 fr. 80	
Au-dessus de 10 grammes, mêmes surtaxes que pour les correspondances civiles	Surtaxe postale pour } 10 grammes... 3 fr. » 20 grammes... 6 fr. »
RENSEIGNEMENTS DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE	

A partir de 1^{er} avril 1936, la ligne PARIS à CASABLANCA et retour est ouverte.



Fig. 20 : Lettre pour militaire (10 à 20 g.), affranchie à 0,80 FF et annulée « PARIS / 9 / 11H45 / AVRIL / 36 / 24 RUE DES PYRENEES », vers MEKNES. Acheminement au dos « PARIS R.P. / 13* / 9 - 4 / 36 / AVION », passage « RABAT R.P. / 1635 / 10 - 4 / 36 / MAROC », et arrivée « MEKNES VILLE NOUVELLE / 23 50 / 10 - 4 / 36 / MAROC ». Chiffres-taxe pour 2,40 FF annulés « MEKNES VILLE NOUVELLE / MAROC ». Détail de la taxe : franchise pour le port, surtaxe PA pour militaire : 0,80 FF/10 g.

Du fait que la lettre (fig. 20) a plus de 10 g. la surtaxe normale est appliquée, soit PA du 01.03.1935 : 1,00 FF/10 g. X 2 = 2,00 FF moins 0,80 FF de TP apposés soit 1,20 FF X 2 = 2,40 FF de taxe. La lettre est transportée par le vol de PARIS à RABAT, puis par chemin de fer de RABAT à MEKNES.



Fig. 21 : Lettre (10 à 20 g.), affranchie à 0,80 FF et annulée « VERSAILLES R.P./11*/6-4/1939/SEINE et OISE », vers MEKNES. Acheminement par vol de PARIS à CASABLANCA. Au dos « PARIS - AVIATION / 14* / 6 - IV / 1939 / S^{CE} ETRANGERS ». Passage « RABAT R.P. / 7 / 16H30 / AVRIL / 39 / MAROC », et arrivée « MEKNES VILLE NOUVELLE / 23 25 / 7 - 4 / 39 / MAROC ». Chiffres-taxe pour 2,40 FF annulés « MEKNES VILLE NOUVELLE / date illisible ». Tarif : port en franchise (adressée à un tirailleur marocain) + PA du 01.03.1935 : 1,00 FF X 2 = 2,00 FF moins 0,80 FF de timbres-poste apposés = 1,20 FF X 2 = 2,40 FF représentés en chiffres-taxe..



Fig. 22 : carte-vue écrite par un militaire français en poste à Dar-Bel-Hamri, à 50 km au nord-ouest de Meknès.



Fig. 23 : Lettre (10 à 20 g.), affranchie à 2,65 FF et annulée « CASABLANCA-BOURSE/16 15 / 26 - 9 / 38 / MAROC », vers PARIS. Tarif métropole du 12.07.1937 : port 0,65 FF / 20 g. + PA du 01.03.1935 : 1,00 FF/10 g. X 2, total 2,65 FF. Transport aérien de CASABLANCA à PARIS. Arrivée « PARIS R.P. 2 / 10 * / ... IX / 1938 / DISTRIBUTION ».

Durant la guerre 1940-45, les lettres à destination de l'Afrique du Nord étaient non admises. Le transport aérien normal repris peu à peu à partir de la fin de 1944.



Fig. 24 : Carte « Office Chérifien des P.T.T. », affranchie à 2,70 FF, annulée « CASABLANCA-BOURSE/16 30 / 31 - 10 / 44 / MAROC », vers poste restante à MERIEL (S. ET O.). Griffes « REPRISE du service postal aérien avec la FRANCE ». Chiffre-taxe à 0,50 FF pour les frais de poste restante.

SURTAXE AERIENNE SUPPRIMEE LE 12 JUN 1945.

Fig. 25 : Lettre affranchie à 2,00 FF et annulée « CASABLANCA-BOURSE /17 40 / 21 - 7 / 45 / MAROC », vers PARIS 9^E. Tarif du 01.03.1945 : port 2,00 FF / 20 g. Surtaxe aérienne supprimée le 12.06.1945, pour lettres et cartes postales vers ou venant de l'Afrique du Nord.

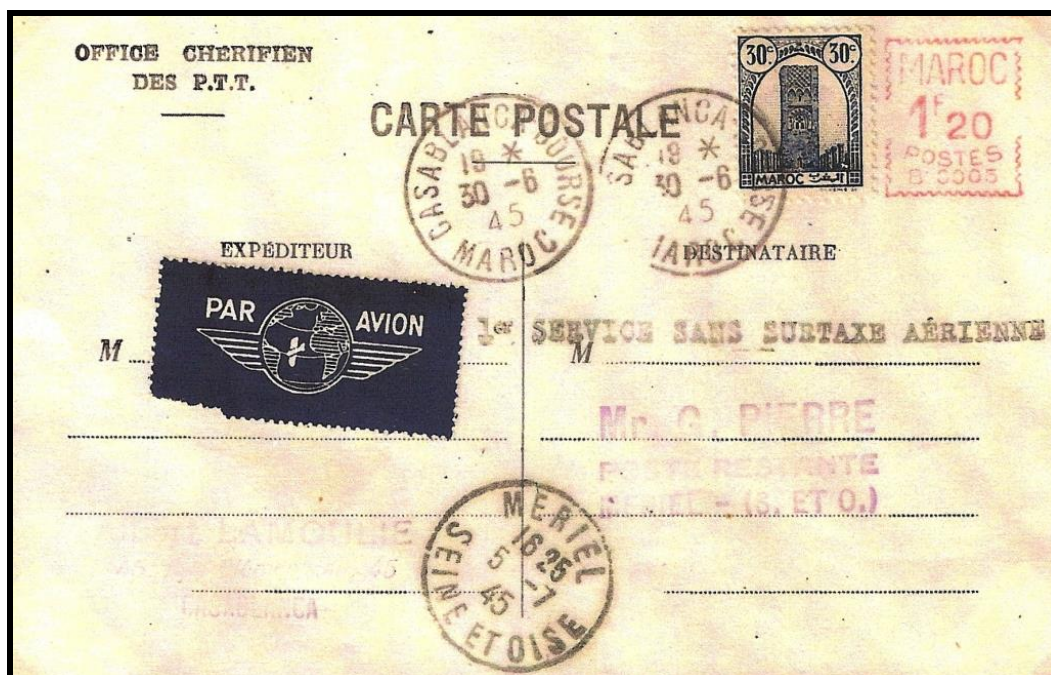


Fig. 26 : Carte « Office Chérifien des P.T.T. », affranchie à 1,50 FF, annulée « CASABLANCA-BOURSE / 19 * / 30 - 6 / 45 / MAROC », vers Poste Restante à MERIEL (S. ET O.). Griffes « 1^{ER} SERVICE SANS SURTAXE AERIENNE ». Taxe à 0,50 FF pour les frais de poste restante.

Après la reprise du trafic aérien, on rencontre rarement le cachet d'arrivée de PARIS.



Fig. 27 : Lettre affranchie à 3,00 FF et annulée « CASABLANCA-POSTES / 10 H / 1 AOUT / 1946 / MAROC », vers PARIS 1^{ER}. Tarif métropole du 01.01.1946 : port 3,00 FF / 20 g. Pas de Cachet d'arrivée.



Fig. 28 : Lettre affranchie à 15,00 FF (tarif métropole du 06.01.1949 : port = 15,00 FF/20 g.). Annulation par « RABAT RESIDENCE » (recette ouverte en 1915) / 11 * / 9 3 / 1949 / MAROC », vers PARIS VIII^{ème}.