

L'acheminement par avion des correspondances bateau-avion de la ligne maritime d'Extrême-Orient (1934-1940)

Jean-Daniel AYACHE

CONFERENCE DU 4 AVRIL 2026

L'Académie définit ainsi les correspondances bateau-avion : « Une correspondance avion remise au guichet d'un bureau flottant français et devant être ensuite acheminée par avion après avoir acquitté une surtaxe aérienne. L'existence officielle de ce type de correspondance résulte du décret du 8 juin 1934 ».

Les plis bateau-avion sont surtout collectionnés comme des documents de la poste maritime, en cherchant à déterminer le navire emprunté, l'escale concernée et le tarif appliqué.

Notre étude porte plus particulièrement sur l'aspect aérien de ces plis. Quels ont été les acheminements par avion de ces correspondances une fois déposées à terre, plus spécifiquement au départ des escales de la ligne maritime d'Extrême Orient de la Compagnie des Messageries Maritimes : Port-Saïd, Djibouti, Colombo, Singapour, Saïgon, Hong-Kong et Shanghai.

Durant la période concernée (de juin 1934 à juin 1940) trois grandes compagnies européennes opèrent entre l'Europe et l'Asie à destination de leurs empires coloniaux : Imperial Airways vers Singapour, Hong Kong et l'Australie, KLM vers les Indes néerlandaises et Air France vers l'Indochine. Il convient toutefois de constater que lors de certaines périodes (Air France à Hong Kong en 1938/1939 ou KLM à Marseille en 1935/1936) ces compagnies ont pu ne pas être autorisées à emporter du courrier, faute d'accords postaux.

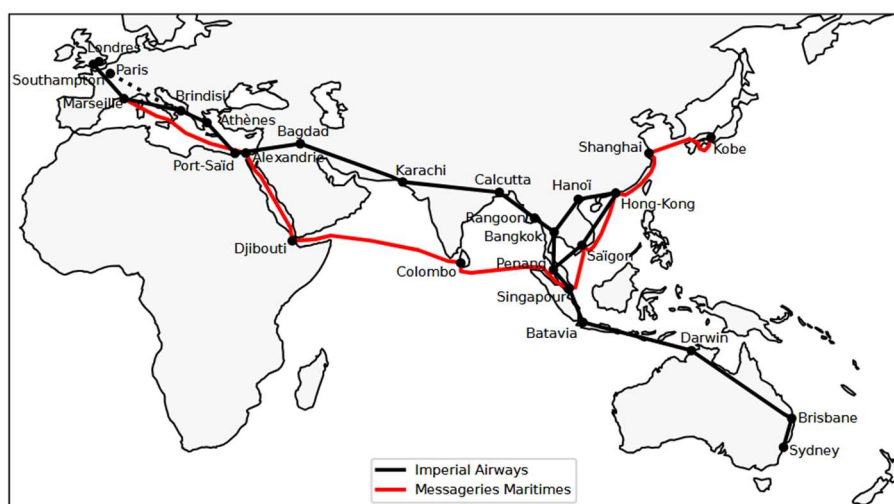


Figure 1.

Réseau d'Imperial Airways.
Ecales de la ligne maritime
des Messageries Maritimes.

1/ De Port-Saïd le courrier est acheminé jusqu'à Alexandrie par voie de surface puis par avion, d'Imperial Airways ou de KLM. La desserte par Air France de l'Égypte est plus tardive (février 1939).



Figure 2.

Lettre déposée à l'escale de Port-Saïd le 6.10.1936. Elle est remise à l'agent postal du *Felix Roussel*.

Transportée par *KLM* au départ d'Alexandrie le 7 octobre, arrivée à Rome le 8 octobre. Bien que poursuivant son trajet par Marseille (conformément à son programme d'hiver) *KLM* n'est pas autorisée par les postes françaises à y déposer du courrier. Le pli est acheminé par train de Rome jusqu'à Bordeaux. Arrivée le 12 octobre.

Tarif du 1.09.36 : 50c de port + 2F de surtaxe aérienne, lettre de 5 à 10g (1F/5g x2) = 2F50.

2/ Au départ de Djibouti, le courrier n'est accepté qu'à compter du 5 décembre 1935. Vers la France, les plis sont acheminés par la compagnie italienne *Ala Littoria* à destination de Rome, sur une ligne en provenance de Mogadiscio, puis en décembre 1936 via Addis Abeba.

3/ Colombo, capitale de l'île de Ceylan, est un point de transit important des services maritimes entre l'Europe et l'Asie ou l'Australie. En revanche, sa position géographique excentrée n'en fait pas une escale sur les grandes routes aériennes. Au départ de Colombo, le courrier doit donc tout d'abord être transporté par bateau et chemin de fer jusqu'à Madras puis rejoindre Karachi par un vol de la compagnie *Tata Sons Ltd* afin d'emprunter une des trois compagnies européennes qui exploitent des vols vers l'Europe.



Figure 4.

Lettre recommandée de l'*Athos II* déposée à l'escale de Colombo le 29.12.1935

Acheminée par bateau et train de Colombo à Madras.

Départ de Madras le 3 ou le 6 janvier par le vol de *Tata Sons Ltd* pour Hyderabad, Bombay, Ahmedabad et Karachi.

Correspondance le mercredi 08 janvier avec le vol *Air France* en provenance de Saïgon :

- mercredi 8 jan Karachi-Djask
- jeudi 9 jan Djask-Bouchir-Bagdad
- vendredi 10 jan Bagdad-Damas puis par car Damas-Beyrouth
- samedi 11 jan Beyrouth-Castelrosso-Athènes-Corfou
- dimanche 12 jan Corfou-Naples-Marseille.

Arrivée à Marseille le 12.01.1936, soit trois jours seulement avant celle du paquebot des *Messageries-Maritimes* !

Tarif du 8 juin 1934 : 0F50 port simple+ 1F50 recommandation + 2F50 /5g surtaxe aérienne au départ de Colombo = 4F50.

4 / De Singapour, *Imperial Airways* et *KLM* proposent deux à trois fréquences hebdomadaires, souvent directes jusqu'à Marseille.

5 / Au départ de Saïgon, le seul transporteur direct, donc prédominant pour le transport du courrier, est bien évidemment *Air France*... jusqu'en mars 1939, époque où *Imperial Airways* obtient le droit de charger à son escale d'Hanoï du courrier pour la France, en contrepartie d'un accord similaire donné à *Air France* d'embarquer du courrier à Hong Kong.

6/ L'acheminement du courrier aérien depuis Hong Kong a été beaucoup plus compliqué. Selon les périodes le courrier a été transporté de bout en bout par Imperial Airways, par Air France en correspondance avec une compagnie chinoise entre Hanoï et Canton, par la liaison maritime régulière des Messageries Maritimes jusqu'à Singapour ou, en fin de période, par Air France de bout en bout.



Figure 5.

Lettre « trouvée dans la boîte du bord : non admis par avion, signé le Contrôleur des Services Maritimes Postaux » oblitérée à bord du paquebot *Président Doumer* avec le cachet français Kobe à Marseille n° 6 le 3 janvier 1936.

Acheminement par avion refusé car la lettre a été affranchie avec un timbre-poste de Hong Kong. Or seuls les plis affranchis avec des timbres-poste français sont valables puisque les bureaux flottants sont considérés comme des bureaux de la poste française.

La lettre est conservée à bord et remise dans le circuit postal à l'arrivée du navire à Marseille le 26 janvier.

Affranchissement 1 \$ de Hong-Kong : tarif par avion pour la France.

7/ Shanghai : c'est dans cette ville que la période d'application de ce régime des « bateau-avion » a été la plus courte. Elle n'a duré qu'un an, du 1er septembre 1936 (date d'application du décret bateau-avion à l'escale de Shanghai) au 25 septembre 1937 (date d'arrêt des vols de la CNAC entre Shanghai et Hong Kong à la suite de l'invasion japonaise). En dehors de cette période, les plis de Shanghai sont conservés à bord et déposés à l'escale de Hong Kong.

Après le 10 juin 1940, les bateaux de la ligne Marseille à Kobe sont contraints de contourner l'Afrique pour se rendre à Saïgon, via Madagascar. On trouve, jusqu'en juillet 1941, des plis de cette ligne maritime déposés aux escales de Casablanca ou de Dakar pour rejoindre Marseille par les lignes du Réseau Aérien Français.