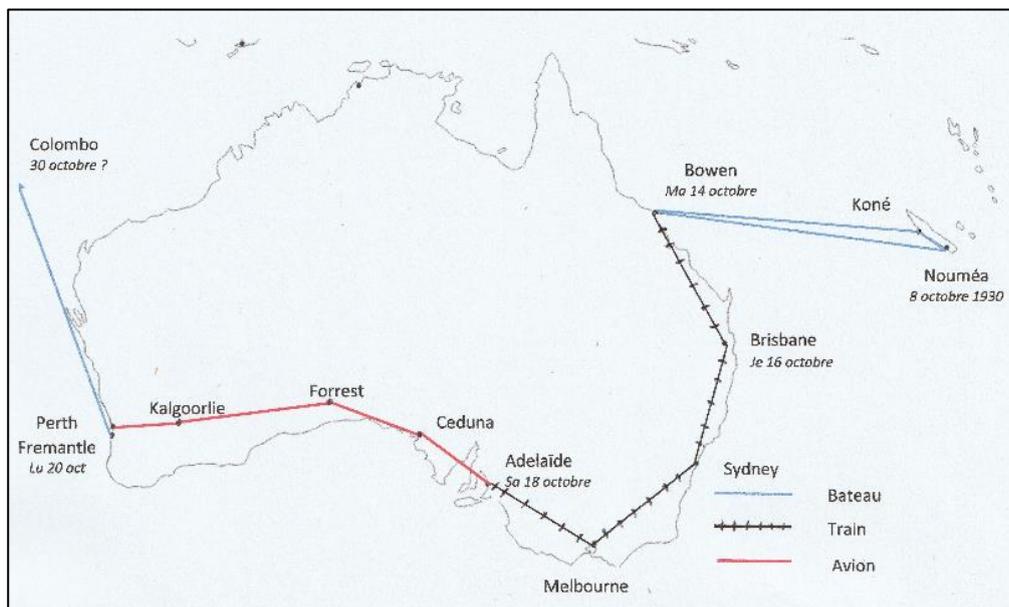


En bateau, en train, en avion et à vélo de Nouméa à Strasbourg en 1930

Jean-Daniel AYACHE

" PIÈCE DU MOIS " DU 6 MAI 2023



Cette lettre, postée à Nouméa le 8 octobre 1930, a mis 45 jours pour atteindre Strasbourg le 22 novembre 1930. Soucieux que cette lettre recommandée arrive rapidement à destination, l'expéditeur demande qu'elle soit acheminée via les nouvelles liaisons aériennes ouvertes à l'intérieur de l'Australie et entre l'Europe et les Indes britanniques. Nous avons la chance que l'expéditeur ait précisé cet acheminement au recto de sa lettre, jusqu'à sa livraison par exprès à Strasbourg. C'est ce voyage que nous racontons.

Le 5, puis le 8 octobre 1930, le Bulletin du Commerce, un journal bi-hebdomadaire de Nouvelle-Calédonie, annonce à ses lecteurs que le vapeur St-Vincent-de-Paul, en partance pour Bowen, prendra du courrier pour l'Europe. Le matin du 9 octobre, ce minéralier de la Société Le Nickel quitte le port de Nouméa pour aller chercher à Bowen, port du Queensland situé au nord de Brisbane, 1 750 tonnes de charbon destiné à l'usine de nickel de Doniambo à Nouméa. Arrivée à Bowen le 14 octobre, la lettre est acheminée par train jusqu'à Brisbane d'où chaque jeudi matin une dépêche spéciale part à destination de l'Europe par la voie la plus rapide : en train d'abord via Sydney, Melbourne et Adelaïde puis en avion jusqu'à Perth par la nouvelle ligne de la compagnie West Australia Airways et ouverte au trafic postal français depuis le 3 janvier.

Ce vol, de quatre étapes en deux jours, assure la correspondance à Fremantle (port de Perth) avec les lignes maritimes britanniques qui chaque lundi partent à destination de l'Angleterre. Dix jours plus tard, a priori donc le 10 octobre, le courrier à destination de l'Europe est débarqué à Colombo du paquebot Ormonde des Orient Lines, pour être transporté par train jusqu'à Karachi où il doit prendre la ligne aérienne Londres-Karachi ouverte au service postal français le 15 janvier. Sachant toutefois que cette lettre a été distribuée en France le 22 novembre, on en déduit qu'elle est partie de Karachi par le vol d'Impérial Airways (IW 84) du 12 novembre où elle est arrivée en retard. On apprend, en consultant la presse australienne qui reproduit un article du Morning Star de Londres du 21 octobre, que les retards sont habituels sur cette route théoriquement la plus rapide qui associe bateau et avion, à tel point que le General Post Office n'en fait plus de publicité.

À Karachi, l'avion des Imperial Airways, un De Haviland 66 à la vitesse de croisière de 160 km/h, atteint Djask (en Perse), puis Bassorah (en Iraq) et le troisième jour Bagdad où la correspondance avec Air Orient pour Marseille n'est possible que dans le sens vers l'Est. La lettre poursuit donc son voyage pour Le Caire où courrier et passagers sont acheminés par train jusqu'à Alexandrie pour embarquer sur un hydravion à destination du Pirée, le port d'Athènes. La route la plus simple consisterait à remonter vers l'Angleterre par l'Italie mais le gouvernement de Mussolini refuse d'accorder des droits de survol à la compagnie britannique. Imperial Airways choisit donc une route via les Balkans et l'Europe centrale mais en hiver les conditions météo ne permettent pas aux avions d'alors de franchir les montagnes. Il convient donc d'alterner parcours par train et par avion pour traverser l'Europe. Le courrier est ainsi transporté par train d'Athènes à Nish (en Serbie), par avion jusqu'à Vienne, puis par le train de nuit qui traverse les Alpes jusqu'à Nuremberg. Là, notre lettre est prise en charge par les postes allemandes qui l'expédie jusqu'à Strasbourg où, pour son tout dernier parcours, elle est délivrée par porteur spécial, en vélo, à son destinataire.

Il convient enfin de remarquer que l'affranchissement, à 11,50 F, a été minutieusement composé, en appliquant précisément les surtaxes aériennes définies au départ de France et, par extension, appliquées au départ de Nouvelle-Calédonie. La surtaxe aérienne pour le parcours entre Adelaïde et Perth est matérialisée par le timbre-poste à 2 F ; celle pour l'acheminement par Imperial Airways depuis Karachi est représentée par le timbre à 5 F. Le timbre à 1,50 F couvre la taxe de recommandation. Les trois figurines restantes (de 0,90 F, 1,10 F et 1 F soit 3 F) correspondent à la taxe d'exprès (de 2,50 F) et au port simple franco-colonial (de 0,50 F).

Malgré le paiement de deux surtaxes aériennes, la poste aérienne n'a pas tenu sa promesse d'un gain de temps annoncé d'une dizaine de jours. Un acheminement par la voie maritime normale ne mettait bien souvent « que » 40 jours, soit 5 jours de moins pour un tarif 20 fois moins élevé. Nous n'étions qu'à l'an I de la poste aérienne de Nouvelle-Calédonie !