

## SECRETARIAT ADMINISTRATIF.

---

### CRÉATION d'une Commission de l'aéronautique civile.

Par un arrêté en date du 6 janvier 1917, il a été créé, au Ministère du Commerce, de l'Industrie, de l'Agriculture, du Travail, des Postes et des Télégraphes, une Commission de l'aéronautique civile chargée de l'étude des questions relatives à l'utilisation et à l'extension de la navigation aérienne pour les besoins du service des postes.

---



Extrait du : *Bulletin mensuel des postes et des télégraphes* n° 4, janvier 1917 - p. 73.

---

# L'aéronautique civile au service des postes

Dès le début de l'aviation, au-delà des innovations et prouesses techniques, la question de l'utilisation commerciale est présente.

Le 7 novembre 1910, Orville et Catherine Wright livrent en avion un rouleau de ruban au plus grand magasin de Colombus (Etats-Unis) lors de la grande fête annuelle des soldes. Les jours suivants, les ventes explosent. La même année, Blériot conçoit l'Aérobis qui bat le record de transport de passagers avec 7 personnes à bord. Louis Blériot, un industriel de l'automobile qui a fait fortune

dans la construction de phares et s'est reconverti dans l'aéronautique, déclare dès 1911 qu'il faut préparer l'aviation commerciale de demain.

*Le 18 février 1911*, Henri Péquet à Allahabad (Inde) transporte au dessus du Gange du courrier sur 10 km, Il est considéré comme le pionner de la poste aérienne.

En Grande-Bretagne, des colis de tabac sont envoyés par voie aérienne. A cette époque, la plupart des transports aériens concernent des journaux ; en France une liaison s'établit entre Issy-les-Moulineaux et Deauville.

*Le 19 août* en Allemagne, le « Berliner Morgenpost » affrète un avion pour livrer les journaux de Berlin à Francfort ; ils arrivent une heure avant ceux transportés par train.

*En septembre*, au Maroc, le « Petit Journal » fait une démonstration utilitaire de poste aérienne en transportant quelques plis postaux de Casablanca à Rabat puis de Rabat à Meknès et enfin de Meknès à Fez, avec l'appui officieux des autorités.

De même, en Grande-Bretagne lors du couronnement du roi George V, un service postal régulier temporaire est organisé entre Londres et Windsor (9-26 septembre) avec l'approbation du Postmaster general qui cependant décline toute responsabilité en cas de perte, de dommage ou de retard, comme stipulé sur les enveloppes.



Aux Etats Unis en *septembre 1911*, lors d'un meeting aérien international, une liaison aéro postale est mise en place durant 9 jours à Long Island, près de New-York avec le soutien du Postmaster general, Franck Hitchcock, qui se fait photographier sur la piste du départ lors de la remise du sac de poste au pilote. Il écrit dans son rapport annuel de 1911 :

« Les progrès de la science de l'aviation alimentent l'espoir que le transport régulier de poste peut finalement être réalisable par ce moyen » et il demande au Congrès, dès janvier 1912, un crédit pour tester un service aéro postal dans une zone montagneuse d'accès difficile. Il réitère sa demande vainement chaque année jusqu'en 1916 où des fonds sont enfin accordés pour le projet de ligne aéro postale expérimentale Washington/New York.

*Le 18 février 1912* en Allemagne, dans la province de Brandebourg, Hermann Pentz effectue un vol postal privé entre Bork et Brück (près de Posdam). Parmi les 500 lettres transportées, celle portant le numéro 1 est destinée à l'Empereur Guillaume II. La poste aérienne naît officiellement en Allemagne au cours de la Quinzaine aéronautique du Grand-duché de Hesse, à Francfort-sur-le-Main *du 10 au 23 juin 1912*.

*En juin 1912*, le premier vol postal japonais est effectué par un hydravion Curtiss, durant 23 mn autour de Tokyo.

*Le 31 juillet 1912*, une manifestation aéronautique est organisée à Lunéville (France) avec un transport de courrier et la création d'une vignette spéciale, oblitérée par les postiers de Nancy.

*Le 15 octobre 1913*, le lieutenant Ronin convoie sur plus 500 km de Villacoublay (près de Paris) à Pauillac (Bordeaux) un sac postal de 10,6 kg, acheminé ensuite aux Antilles par voie maritime.

La première véritable ligne de transport de passagers est ouverte aux Etats-Unis durant *le premier trimestre 1914*. Un hydravion relie en une vingtaine de minutes deux villes balnéaires séparées par une zone marécageuse (Tampa / St. Petersburg en Floride).

C'est cependant avec la guerre que l'aéronautique « décolle » vraiment.

L'évolution de l'usage d'un avion en matière de reconnaissance, d'observation des lignes de front, puis de combat impulse une accélération des innovations sans précédent dans le secteur de l'aéronautique<sup>1</sup>.

Parallèlement certains pensent déjà à l'après-guerre. Louis Blériot fera sortir de ses usines 10 000 avions, Pierre-Georges Latécoère, à l'origine chef d'une entreprise de wagons ferroviaires obtient en 1917 une commande de l'Etat pour 1 000 monomoteurs Salmon, avions de guerre dont 800 seront livrés avant l'Armistice. Avec près de 200 000 avions construits et plus de 250 000 moteurs durant la Première Guerre mondiale, une question se pose : que faire de tous ces avions et pièces détachées qui deviendront inutiles dès l'après guerre ? Il semble vain de penser alors au transport de passagers trop aléatoire sur ces avions peu sûrs. C'est pourquoi d'autres pistes sont explorées, l'aéropostale en est une.

*Dès janvier 1917* en France, le ministère du Commerce, de l'Industrie, de l'Agriculture, du Travail, des Postes et des Télégraphes crée une Commission de l'aéronautique civile pour les besoins du service des postes.

*Le 22 mai 1917* en Grande-Bretagne, un Comité de transport aérien civil (Civil Aerial transport Committee) est institué.

*Au printemps 1917* en Italie, une Commission chargée d'étudier les possibilités d'établir des liaisons aériennes postales intérieures est nommée. De nombreuses expériences sont lancées au cours de l'année.

*En 1918*, Latécoère évoque la création d'une ligne postale : " J'ai refait tous les calculs. Ils confirment l'opinion des spécialistes : notre idée est irréalisable. Il ne nous reste plus qu'une chose à faire: la réaliser ". Il soumet le projet d'une ligne desservant les colonies d'Afrique et le Brésil au sous-secrétaire d'Etat de l'aéronautique *le 7 septembre 1918*.

*En mars 1919*, Pierre-Georges Latécoère part de Toulouse avec le pilote Lemaître pour le Maroc avec escale en Espagne. Il porte au Maréchal Lyautey le journal *Le Temps* arrivé le matin à Toulouse et un bouquet de violettes à la Maréchale.

Les premières lignes régulières voient le jour.

---

<sup>1</sup> Voir « Oswald Boelcke, un des grands as allemands, meurt en opération », 23/10/1916.