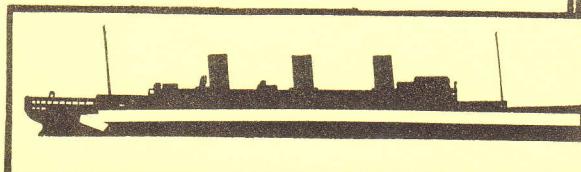


LES CAHIERS DE L'ACADEMIE

OPUS IV

# Présence étrange du paquebot « Ile de France » sur un timbre-poste canadien

par Denis Masse



# Présence étrange du paquebot « Ile de France » sur un timbre-poste canadien

**L**e grand nombre des philatélistes français autant que canadiens-- apprendront avec étonnement qu'un paquebot français, l'"Ile-de-France", un peu égaré hors de son sillage habituel, apparaît sur un timbre-poste canadien. Et le comble, frisant l'anomalie, c'est que l'océanique a été placé dans un décor de prairie et de montagnes absolument inapproprié pour la navigation maritime.

Certes, le grand navire qui fit l'orgueil de la marine marchande française au début des années "30, ne fait pas comme tel " le " sujet du timbre et ce sera seulement à l'aide d'une loupe qu'on pourra en découvrir les principales caractéristiques mais il est bel et bien là, au milieu de symboles divers de la poste, élément représentatif des moyens " dernier cri " utilisés il y a 60 ans pour transporter le courrier par voie de

mer, d'un continent à l'autre.

Et encore, les sceptiques auront beau fouiller les sources habituelles; ils ne trouveront le nom de l'"Ile-de-France" dans aucun catalogue, fut-il le plus spécialisé. L'identification du navire semblant naviguer sur terre, ne peut malheureusement reposer sur aucun document d'archives ayant pu entourer la naissance de ce timbre de " livraison spéciale " émis en 1927. Ces documents, hélas! n'existent plus dans les dossiers épars de l'ancien ministère des Postes d'Ottawa.

Son identification est donc le fruit d'une recherche personnelle par voie de comparaison avec les grands paquebots en service forcément avant 1928 mais elle a été reconnue par les observateurs experts qui établissent les fiches infaillibles des " navires sur timbres " (Ships on Stamps) au sein de l'importante association de théma-

MONSIEUR DENIS MASSE journaliste à LA PRESSE, un grand quotidien de Montréal. Depuis 25 ans, il rédige la chronique philatélique publiée chaque samedi dans ce journal. À ce titre, il a publié plus de 1 300 articles sur divers aspects de l'actualité philatélique, sans négliger l'histoire des timbres-poste.

Dans le domaine des publications, il a attaché son nom à la rédaction de la revue " Reflets de la philatélie au Québec " qui n'a, malheureusement, duré que cinq numéros. Mais il a fondé, en 1980, " Les Feuillets Philatéliques " dont il dirige toujours la rédaction et qui publient chaque mois 15 fiches documentaires sur différents aspects de la philatélie.

Il a fait partie du Comité consultatif des timbres-poste canadiens et a publié également plusieurs études sur les vignettes postales du Canada, pour le compte de la Société canadienne des Postes.



tistes américains, l'American Topical Association.

Depuis cette découverte faite il y a maintenant plus de vingt ans, le chapitre "Ships on Stamps" de l'ATA a inscrit le nom de l'"Île-de-France" sur ses listes de navires identifiés et en a classé la figurine dans la catégorie "B", c'est-à-dire un navire qui ne fait pas le sujet principal du timbre mais dont l'image est suffisamment nette pour le reconnaître positivement.

#### LE FRANÇAIS A ENFIN DROIT DE CITÉ

Ce timbre retiendra l'intérêt des philatélistes français à plus d'un titre car, en plus de montrer un paquebot qui a fait rejouir la gloire sur l'armement français tant par ses performances maritimes que par sa fiche de route exceptionnelle (i.e. la poste catapultée, de 1928 à 1931 et le dramatique sauvetage des naufragés de l'"Andrea Doria" en 1956), le timbre de 20 cents (sept fois le coût de l'envoi d'une lettre par la poste ordinaire), fait partie de la toute première série des figurines "bilingues" du Canada.

Certes, il y avait eu exceptionnellement, en 1908, des inscriptions descriptives en français sur les huit timbres commémorant le troisième centenaire de fondation de la ville de Québec par Samuel de Champlain -- et c'était bien pour faire "couleur locale" -- mais, cette fois-ci, en 1927, les timbres-poste canadiens, par loi interposée, deviennent bilingues de façon définitive. Pour la première fois, on y voit voisiner les mots "Postes-Post" et cette tradition (le plus souvent exprimée par la suite par les mots "Postes-Postage") va se perpétuer jusqu'à nos jours, du moins chaque fois qu'aucune autre légende inscrite sur le timbre ne pourrait faire état de leur caractère bilingue.

Ainsi, si la légende décrivant le

sujet d'un timbre est libellée dans les deux langues officielles du pays (par exemple : "Christmas-Noel" sur les timbres émis annuellement pour l'envoi des cartes de voeux), l'Administration postale estimera qu'il n'y a pas lieu de répéter les mots "Postes-Postage". Ces deux mots apparaissent donc uniquement dans le but de refléter le caractère bilingue des timbres-poste canadiens quand il n'y a pas d'autre indication.

#### LA CONFÉDÉRATION A 60 ANS

Mais l'année 1927, il faut s'en rappeler, marquait le 60e anniversaire de la Confédération canadienne et cette première série de timbres "bilingues" pouvait constituer l'affirmation de la coexistence du français et de l'anglais sur tous les documents officiels du gouvernement, y compris les timbres.

En tout cas, l'élément francophone du pays, toujours en minorité numérique, regarda cette "première" comme un cadeau du gouvernement King reporté au pouvoir depuis un an, à l'occasion du 60e anniversaire de la Confédération de 1867. D'autant plus que le bilinguisme des timbres avait fait depuis longtemps, au sein de la communauté francophone, l'objet de patientes et parfois âpres revendications.

L'anniversaire de la Confédération -- le 30e -- avait chevauché en 1897 le "jubilé de diamant" du règne de Victoria et cette double célébration avait donné lieu à une extravaganza de 16 timbres dont une faciale de \$5 jamais égalée par la suite...avant 1983!

La Première guerre mondiale avait assombri, en 1917, l'éclat des fêtes du 50e anniversaire de la Confédération et les Postes s'étaient contentées d'émettre une seule figurine, la seule émission, du reste, de toute la période de guerre (1914-1918) si l'on fait exception des quelques surcharges "taxes de guerre" portées sur les timbres d'usage courant à l'effigie du

roi George V apparaissant dignement dans son uniforme d'admiral de la Royal Navy.

Et encore, ce timbre du 50e reproduisant un tableau du peintre Robert Harris, " Les Pères de la Confédération ", avait été une gaffe monumentale que la nouvelle série de 1927 se chargeait de corriger par la reproduction du même tableau mais en lui restituant, cette fois, toute son intégrité.

Le motif de la nouvelle émission commémorative, en tout cas, ne saurait être équivoque. Sur chacun des six timbres de la série apparaît, en caractères tout juste moins gros que le nom du pays, la légende " 1867 Confédération 1927 " (sans accents).

#### UN VENDREDI CHARGÉ

Selon plusieurs sources autorisées, l'émission a vu le jour le 1er juillet 1927, un vendredi, en la fête du Dominion. Quelques plus oblitérés du 28 juin sont connus mais il s'agit de cas isolés où les maîtres de poste concernés ne se sont pas conformés rigoureusement aux directives reçues de l'Administration postale, soit par négligence, soit pour faire une faveur à certains clients.

Toutefois, le même jour -- il faut le noter car le cas est rare -- paraissait également trois autres timbres (5, 12 et 20 cents) appartenant à la série dite " historique " dont la composition avait été plusieurs fois remaniée et l'émission plusieurs fois reportée...jusqu'à ce jour. Nous sommes ici dans une période particulièrement agitée de la vie politique du pays.

#### PLUSIEURS PREMIÈRES

Le timbre de "livraison spéciale" rouge orangé inclus dans cette série, marque plusieurs premières et se distingue par plus d'un trait original.



Le "20-cents livraison spéciale" rouge-orangé de 1927 : un curieux dessin.

Dans l'ordre chronologique des émissions de timbres pour livraison spéciale, il s'agit du troisième, les deux premiers ayant été produits en 1898 et en 1922. Une inscription incorporée dans leur design précisait même l'usage assez restrictif de ces timbres : " à l'intérieur de l'enceinte urbaine " (within city limits).

Des onze timbres servant à l'affranchissement du courrier envoyé " par livraison spéciale " qui ont été émis par le Canada entre 1898 et 1946 (plus quatre " poste aérienne "), c'est le seul qui a un format vertical

et le seul qui ne comporte pas le mot "delivery". On s'est contenté ici des deux seuls mots " Special Exprès ", ce dernier en français, avec l'accent, dans le but évident d'affirmer le caractère bilingue de la série, d'autant plus que la mention " Postes-Post " y est curieusement absente sur ce timbre spécifique.

Jusqu'aux environs de 1960, les auteurs des timbres-poste canadiens (dessinateurs et graveurs) sont restés totalement inconnus ; il s'agit, dans chaque cas, d'artistes à l'emploi des compagnies à qui l'impression des timbres a été confiée par sous-traitance.

On ne sait donc pas qui sont les auteurs de ce timbre très figuratif produit par l'American Bank Note Company, d'Ottawa (devenue en 1935 la Canadian Bank Note Company). Mais c'est l'un des dessins les plus farfelus et les plus chargés qui aient vu le jour dans les annales des Postes canadiennes.

#### L'ÉVOLUTION DES MODES DE TRANSPORT DU COURRIER

Dans un arc gothique suggérant fortement l'architecture particulière du Parlement d'Ottawa (on aurait tort d'y voir l'évocation d'une structure ecclésiale qui ne se justifierait point), sont regroupés plusieurs éléments traduisant l'évolution des divers moyens de transport du courrier dans ce pays aussi vaste qu'un continent. L'auteur cherche manifestement à retracer l'histoire des Postes dans les régions reculées en plaçant au premier plan un postillon à cheval et un attelage de quatre chiens ; il fait un salut à la poste ordinaire par voie ferrée en incluant un train qui semble sortir tout droit d'un tunnel percé sous les Rocheuses, et, enfin, apporte une préfiguration des services postaux de l'avenir : un paquebot-poste moderne et deux " aéroplanes ". Ouf. C'est " un peu beaucoup " pour un seul timbre. si le cheval, le train, les chiens peu-

vent, à la rigueur, se trouver éventuellement réunis en même temps dans un même lieu, la présence du paquebot océanique est tout-à-fait incongrue dans un paysage qui respire celui de l'Ouest canadien avec ses chiens, ses chevauchées, son train transcontinental et son pic enneigé.

Les chroniqueurs de l'époque ont noté que c'était là le premier timbre-poste canadien à montrer des avions, un cheval, une locomotive, des chiens et un paquebot. Soit ! Mais quand on n'en est qu'au onzième timbre à image produite par une administration postale, il est facile de clamer un si grand nombre de premières.

#### UN CHOIX QUI S'EXPLIQUE

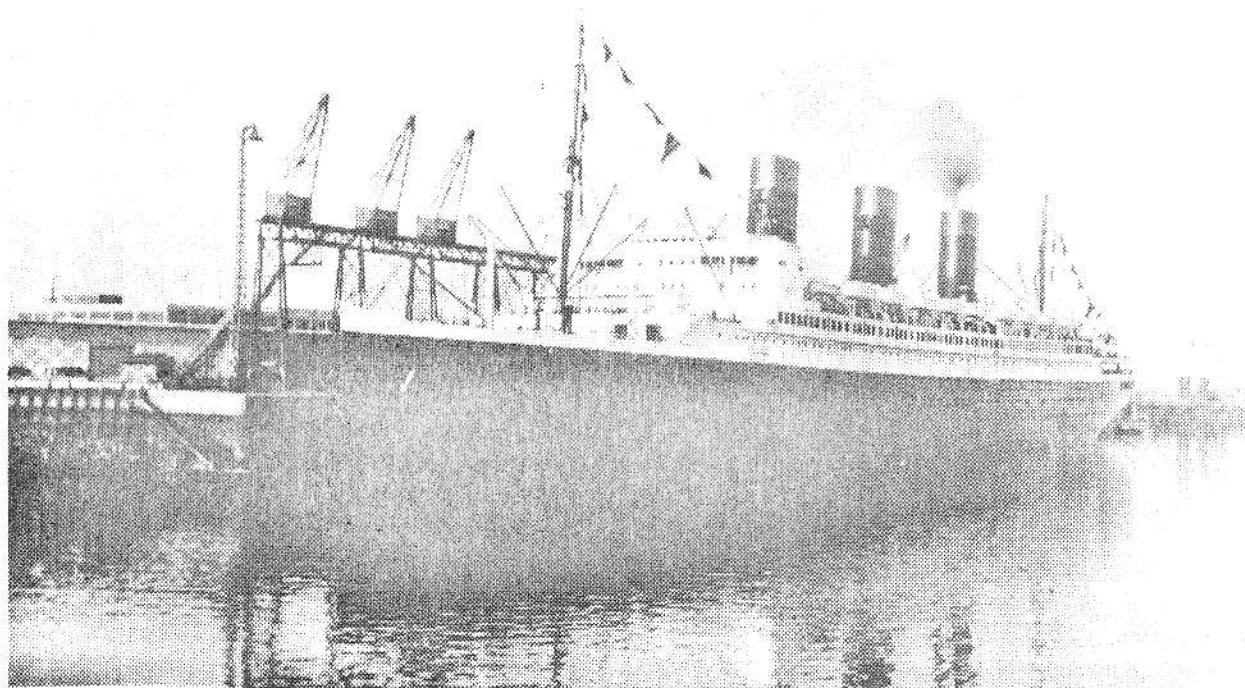
Laissons là, pour le moment, les autres éléments pour nous concentrer sur le paquebot qui crache ses fumées vers la cime majestueuse de la montagne, à l'arrière-plan.

Pourquoi les dessinateurs du timbre ont-ils arrêté leur choix sur un paquebot français, par quel tour de passe-passe l'"Ile-de-France" a-t-il fini par échouer dans ce décor surchargé de symboles, demande-t-on avec justesse.

Avec le recul du temps, on pourrait dégager deux raisons mais il n'y en a probablement qu'une seule. D'abord, les auteurs du timbre sont soucieux de montrer, dans un dessin figurant pour une certaine part la poste de demain, le paquebot le plus moderne de l'heure sur la ligne de prestige qui relie l'Europe à l'Amérique.

Et les artistes à l'emploi de l'American Bank Note ne sont pas insensibles à la publicité tapageuse qui a entouré le lancement puis la mise en service de ce nouveau palais flottant.

Construit pour la Compagnie Générale Transatlantique par les chantiers de Penhoët, à Saint-Nazaire, lancé le 14 mars 1927 (moins de quatre mois avant la date d'émission du timbre), l'"Ile-de-France" est non seulement



Le paquebot " Ile de France ", tout pavoisé, à son quai du Havre, en juillet 1927, peu avant sa traversée inaugurale de l'Atlantique.

l'un des plus gros steamers en service sur l'Atlantique avec ses 42 000 tonneaux de jauge brute (11 500 tonnes de port en lourd) mais il ouvre, par le luxe de ses salons, une nouvelle ère dans les voyages océaniques.

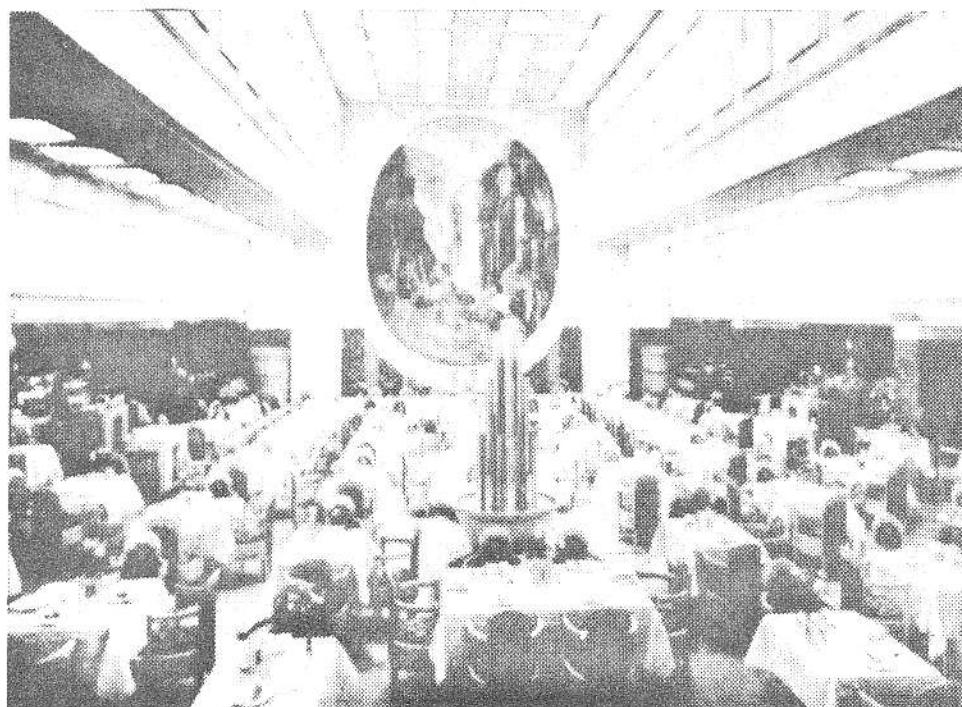
On le reconnaît bien sur le timbre avec son profil élancé, sa coque noire bordée d'une longue rambarde blanche, son château imposant, carré, masqué en partie par la fumée, ses deux mâts et surtout ses trois cheminées caractéristiques.

L'"Ile de France" qui vient d'être mis en service entre Le Havre et New York, en tandem avec le " Paris " (1), de six ans son aîné, a saisi l'imagination du monde entier ; les "années folles" vont trouver dans " Ile de France " un cadre moderne et charmant. Le nouveau paquebot français reflète le style qui a triomphé à Paris deux ans plus tôt, à l'Exposition des Arts décoratifs : expression sincère de l'art moderne, pureté des lignes dont rien n'interrompt la netteté...L



Le timbre illustré ci-dessus, " symbole de la lumière ", de 10 centimes, émis le 15 juin 1925, est l'une des sept figurines différentes qui ont commémoré cet événement par les timbres.

L'exposition de Paris qui a réuni en son enceinte toutes les sommités artistiques du monde, a mis à la mode du jour cette école ultra-moderne. C'est ce cadre idéal qui a inspiré les artistes auxquels on a confié la décoration du nouveau paquebot. Par exemple, dans la salle à manger, l'ossature du navire est soulignée par 112 motifs en verre moulé de Lalique.



La très belle salle à manger de l'"Île de France" où triomphe l'Art Déco confirmé à l'exposition de Paris.



L'une des nombreuses vignettes émises pour assurer la publicité de l'Exposition internationale des arts décoratifs modernes tenue à Paris, d'avril à octobre 1925.

On voulait décrire un paquebot-poste ultra-moderne sur ce timbre même s'il devait apparaître dans des dimensions infimes... Quoi de plus naturel alors que l'"Île de France" ait été retenu.

Voilà la raison -- la seule -- qui a présidé au choix du dessinateur du timbre.

Il y aurait pu y en avoir une autre qui aurait été tout-à-fait justifiable mais elle ne s'est manifestée que l'année suivante. Un an après sa mise en service, l'"Île de France" allait, en effet, écrire une page d'histoire dans les annales du transport postal, en co-

les annales du transport postal, en combinant, de façon originale, poste aérienne et poste maritime.

#### AVION CATAVULTÉ EN PLEINE MER

L'"Île de France" fut le premier paquebot à réaliser un ingénieux système de poste accélérée par le catapultage en pleine mer d'un avion embarqué sur sa plage arrière. À 400 milles des côtes, l'avion-satellite pouvait s'élancer dans l'espace et atteindre le rivage avec une journée d'avance sur le navire lui-même.

La première expérimentation du

système mis de l'avant par le président Dal Piaz, eut lieu le 13 août 1928.

À 14 heures, trois hommes dont le lieutenant de vaisseau Demongeot assumant les commandes, s'engouffraient dans le cockpit d'un biplan Loire et Olivier arrimé sur la plage arrière du transatlantique. Bientôt après, le jet de vapeur produit par les 32 bouilloires du vaisseau éjectait l'appareil qui prenait son envol entre ciel et mer vers la métropole américaine. Trois heures et 12 minutes plus tard, l'hydravion largué de l'"Île de France" se posait devant la Quarantine, dans la rade de New York avec le courrier destiné aux Américains.

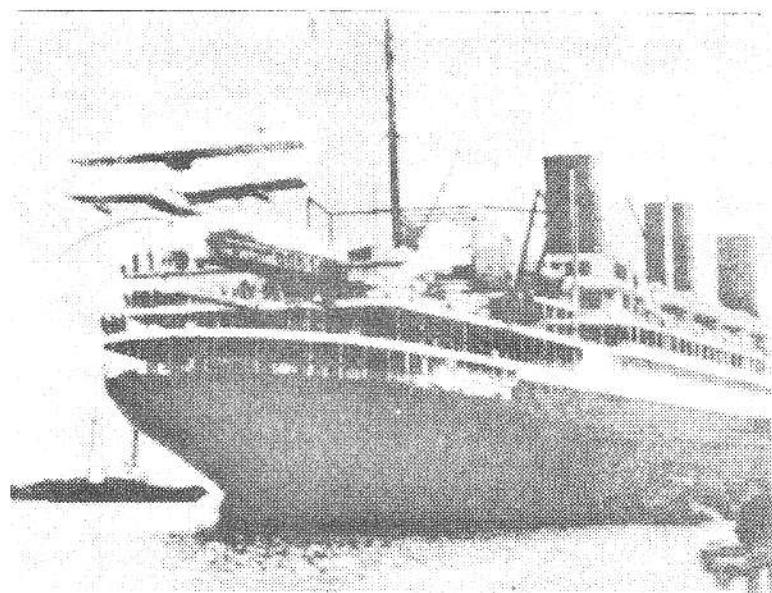
Le soir même, certains New Yorkais lisaient déjà des lettres provenant de l'"Île de France" dont la course en pleine mer, cap maintenu sur New York, se poursuivait entre 23 et 24 noeuds.

Le lendemain, les grands journaux de la métropole saluaient l'événement comme une marque indéniable du progrès. " Ship's plane saves 15 hours with mail ", titraient les manchettes. Le pilote Demongeot est le héros du jour et, dans une interview, il prédit même qu'il sera possible bientôt de gagner 24 heures sur le temps normal.

#### UN TIMBRE VISIONNAIRE

Non loin de là, sur le même continent, le hasard veut que des Canadiens affranchissent leurs lettres avec un timbre de " livraison spéciale " tout pâle dans sa robe orange, dont l'image décrit le plus adéquatement du monde le paquebot français " Île de France " surmonté de deux avions biplans assez semblables à ceux qui viennent de rallier l'Amérique à partir d'une base navigante. Quel visionnaire que ce timbre-poste canadien de 1927!

À l'intérieur des trois sacs de courrier déposés à la gare de la



Août 1928. Un hydravion biplan est largué de la plage arrière de l'"Île de France" avec le courrier destiné à New York.

#### UNE ESTAMPILLE SOULIGNE L'EXPLOIT

French Line, à la 14e Rue, qui parviendront à 6 h 15 au Bureau de Poste central de New York, un certain nombre de plis arborent une estampille en six lignes qui se lit comme suit:

ADUT-SEPTEMBRE 1928  
PREMIERE LIAISON POSTALE AERIENNE  
TRANSATLANTIQUE  
PAR HYDRAVION LANCE PAR CATAVOLTE  
DE L' « ILE-DE-FRANCE »  
PILOTE: LIEUTENANT DE VAISSEAU L. DEMOUGEOT

#### IMPRESSION À LA HATE DE SURCHARGES SUR TIMBRES

Pour le voyage de retour vers la France, alors que le même système d'envoi catapulté devait être réalisé vers Le Havre, il se produisit un événement philatélique hors du commun: le maître de poste de l'"Île de France" se rendit compte qu'il manquerait



Deux timbres, respectivement à l'effigie de Marcelin Berthelot et de Louis Pasteur, de 90 c et 1,50 F, furent surchargés à 10 francs, à New York, pour payer les frais supplémentaires exigés pour la poste catapultée.



de timbres de 10 francs pour affranchir correctement le courrier. Aussitôt, il négocia, durant l'escale, avec le consul général de France à New York, Maxime Mangendre, l'autorisation de surcharger un certain nombre de timbres de 90 centimes et de 1,50 franc (à l'effigie, respectivement, des chimistes et scientifiques Marcelin Berthelot et Louis Pasteur) avec une nouvelle valeur de 10 francs, la valeur nominale des timbres étant rayée de deux traits fins. La permission donnée, un imprimeur de New York, Emile Cabella, imprime les nouvelles valeurs sur les timbres. Trois mille exemplaires du "90-centimes" et mille timbres de 1,50 F sont alors revêtus de la surcharge spéciale pour la poste catapultée.

En France, le ministre des P.T.T. est irrité de l'initiative prise à son insu à New York. Devant contenir la fureur des philatélistes mécontents du petit nombre de figurines disponibles, il ordonne la destruction de tous les timbres qui n'avaient pas été vendus. Toutefois, presque tous les timbres surchargés survécurent, le bilan s'établissant finalement à 1 501 exemplaires neufs et 1 135 usagés de 90c, 750 neufs et 250 usagés du 1,50 F.

#### ATTRAIT POUR LES FAUSSAIRES

Naturellement, l'intérêt suscité par ces provisoires devait déclencher

l'activité des faussaires et les faux de cette émission abondent sur le marché.

Le catapultage du courrier à des centaines de milles des côtes américaine et française se poursuivit avec succès en 1929 et en 1930.

Edifiés par le système français, les Allemands l'imitèrent avec leurs paquebots transatlantiques "Bremen" et "Europa" et réussirent même à maintenir ce service encore plus longtemps que les Français, jusqu'en 1935.

Finalement, les performances rapides de l'aviation pouvant désormais accomplir des vols sans escales par-dessus l'Atlantique, eurent raison du système de catapultage inauguré par l'"Île de France" et mis de l'avant par le président de la Compagnie Générale Transatlantique, Dal Piaz.

Décriés, au début, par les philatélistes, à qui ils apparaissaient comme une forme d'exploitation, les timbres à surcharge de la poste catapultée sont devenus aujourd'hui des pièces recherchées qui commandent les prix les plus élevés de tous les "Poste aérienne" de France. Et que dire alors des timbres sur lettres ayant emprunté ce mode d'acheminement si peu ordinaire.

Le dernier Catalogue Marianne des Timbres de France (1985-1986) leur attribue les cotations suivantes :

Le 90c neuf : 10 000 francs  
usagé: 7 500 francs

Le 1,50 F neuf : 50 000 francs  
usagé: 42 000 francs

Le 1,50 F sur lettre peut grimper jusqu'à 45 000 francs.

(Taux de change actuel : 5 francs pour 1 dollar canadien).

### UN ÂGE VÉNÉRABLE

Entré tôt dans la légende, l'"Ile de France" allait s'illustrer encore par quelques pages exaltantes jusqu'à la toute fin de sa longue carrière, en 1959, ayant atteint l'âge de 32 ans, ce qui est vénérable pour un paquebot de ligne transatlantique.

Mais avant d'envoyer le vénérable bâtiment "ad patres", attardons-nous sur l'imprévisible et dramatique événement qui allait attirer sur l'"Ile de France" l'attention du monde entier,

### L'HEURE DE GLOIRE

À trois ans près de sa retraite définitive, l'"Ile de France" connut son heure de gloire dans la nuit du 26 juillet 1956.

Parti de New York, le 25, en même temps que le paquebot suédois "Stockholm", le navire français, plus gros, plus puissant, plus rapide, distança son concurrent européen dans l'opacité du brouillard qui enveloppait cette nuit là l'océan au large de la côte est des Etats-Unis, dans le voisinage du feu de Nantucket.

Mais le transatlantique français confié au commandement du baron Raoul de Beaudéan, 53 ans, avait rendez-vous cette nuit-là avec l'histoire.

Dans le brouillard, le magnifique paquebot italien "Andrea Doria" se dirigeant vers New York, n'avait pu éviter la collision avec le "Stockholm" venant en sens inverse. Les dommages étaient lourds et il fallait évacuer les deux transatlantiques.

L'"Ile de France" se trouvait à 44 milles des lieux de la catastrophe lorsque la radio de bord crépita les signaux de détresse du code morse. S.O.S. Andrea Doria...S.O.S. Stockholm

...

Strictement, le commandant de Beaudéan n'était pas "tenu" de porter secours aux navires en perdition; son bâtiment déjà bondé de 940 passagers et de 826 hommes d'équipage "était à la limite où serait engagé sa responsabilité" (2). Et l'"Ile de France", un vétéran dans la société des paquebots de luxe, n'était plus jeune ; "la grande dame sophistiquée des années 50", même poudrée de frais, était vieille.

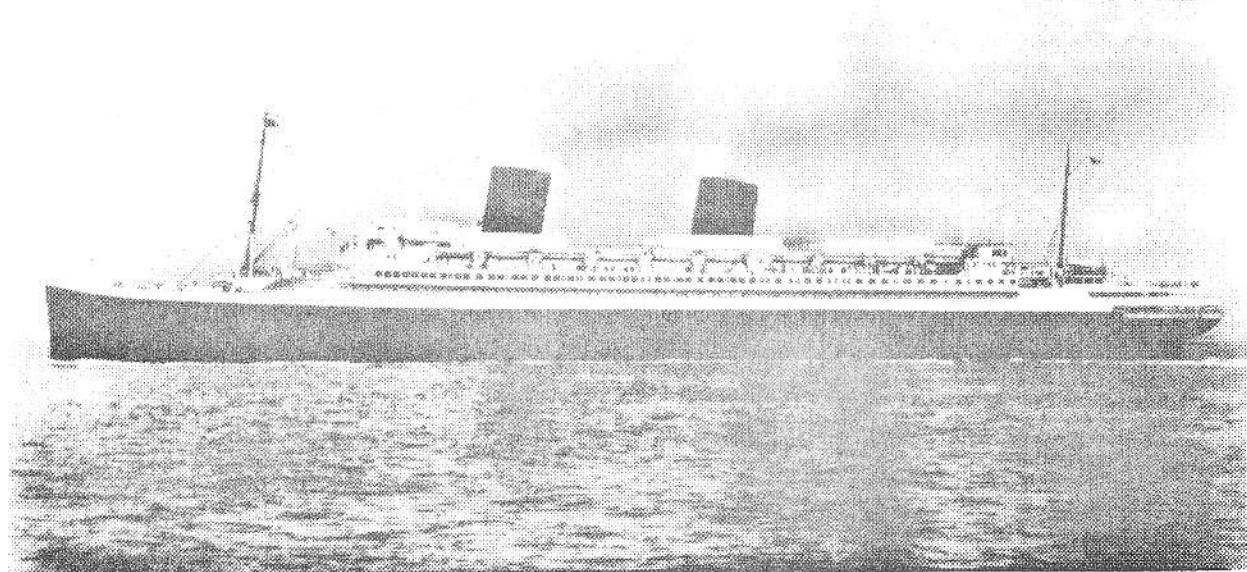
Mais la ligne du devoir l'emporte chez le marin-gentilhomme qui allait jouer cette nuit-là sa première opération de sauvetage. Le commandant de Beaudéan décide, en un instant qui a sans doute torturé sa conscience, de virer de bord et de foncer à la puissance maximale de ses machines vers le lieu de la catastrophe.

Aux approches de l'aurore, il pouvait enfin s'éloigner et rentrer triomphalement à New York avec 753 survivants recueillis à son bord à l'aide de ses canots de sauvetage.

Pour le courage déployé dans le sauvetage des passagers et de l'équipage de l'"Andrea Doria", le baron Raoul de Beaudéan fut fait officier de la Légion d'Honneur. En 1957, il se voyait confier le commandement en titre de l'"Ile de France" jusqu'à sa retraite, l'année suivante.

### UNE VIGNETTE FANTÔME

Il existe une vignette française représentant l'"Ile de France". La vue de l'élégant paquebot, beaucoup plus nette qu'elle n'apparaît sur le timbre-poste canadien, montre son flanc bâbord, contrairement à la figurine canadienne. Certains ont cru qu'il s'agissait d'un "non émis" français, d'autant plus que l'ancien catalogue Maury le décrivait comme tel. En réalité, il s'agit d'une vignette d'origine inconnue portant l'inscription "aeroposte", sans doute produite à l'époque où l'"Ile de France" catapultait le courrier au-dessus de l'Atlantique.



Après sa refonte en 1949, l'"Ile de France" paraît très différent de ce qu'il était à l'origine. Entre autres, il a perdu l'une de ses trois cheminées.

#### CHANGEMENT DE PHYSIONOMIE

L'"Ile de France" avait changé totalement de physionomie en 1949. Renvoyé à Saint-Nazaire où il avait été construit presqu'un quart de siècle auparavant, il fut complètement refait. Son apparence s'en trouva entièrement changée...jusqu'aux cheminées dont le nombre fut réduit de trois...à deux. Le paquebot rénové fut décoré dans un esprit plus jeune encore qu'en 1927. Contrairement aux paquebots de l'entre-deux guerres qui voulaient faire oublier aux passagers la présence de la mer, l'"Ile de France" s'ouvrait maintenant largement à l'air et au soleil, et l'oeil pouvait contempler librement les flots changeants de l'océan.

#### NAVIRE DE TROUPES

Au cours de la Seconde guerre mondiale, le paquebot français qui se trouvait dans le port de New York au début des hostilités, fut réquisitionné par l'Amirauté britannique en 1941 ;

converti en navire de troupes, à Singapour, il transporta pas moins de 626 000 soldats dans toutes les parties du globe.

Son palmarès comporte encore deux " citations " d'héroïsme : en 1950, il avait porté assistance au cargo anglais " Chiswick ", en détresse au milieu de l'Atlantique ; en 1953, il avait sauvé 24 hommes du cargo libérien " Grenville " emporté au fond par une violente tempête, à 800 milles à l'ouest de Land's End.

#### COQUETTERIE DES DERNIERS MOMENTS

L'heure de la fin allait sonner dès le 1er janvier 1959. Vendu pour la ferraille à une entreprise japonaise et rebaptisé " Furanzu Maru " (ce qui veut dire tout simplement " bateau français) pour son voyage vers le cimetière, l'"Ile de France" eut une dernière coquetterie. Il n'allait pas mourir bêtement comme l'éléphant qui, sentant sa fin prochaine, se di-

rigé de lui-même vers le cimetière. L'acheteur nippon trouva en effet à le louer à une compagnie cinématographique d'Hollywood qui s'en servit pour son film "The Last Voyage". Naviguant à l'écran sous le nom de "Olympus", l'ex-"Île de France" finit par toucher une mine et s'abîma à tout jamais dans la mer.

Voilà. Tout est dit sur l'"Île de France" égaré sur un timbre-poste canadien.

Voyons maintenant en détail les autres éléments qui composent le design de ce curieux timbre.

en effet, selon les annales des services postaux canadiens, que le gouvernement fédéral va inaugurer officiellement les livraisons régulières de poste aérienne.

#### 1927 : UNE ANNÉE MARQUANTE

L'année 1927 s'inscrit, du reste, en lettres d'or dans les annales de l'aviation canadienne. Pour plusieurs raisons,

Le 20 mai, le héros du jour, Charles Lindbergh, s'est assuré un triomphe en franchissant l'Atlantique, en solitaire, à bord de son petit avion,



Détail du timbre montrant les deux avions en gros plan.

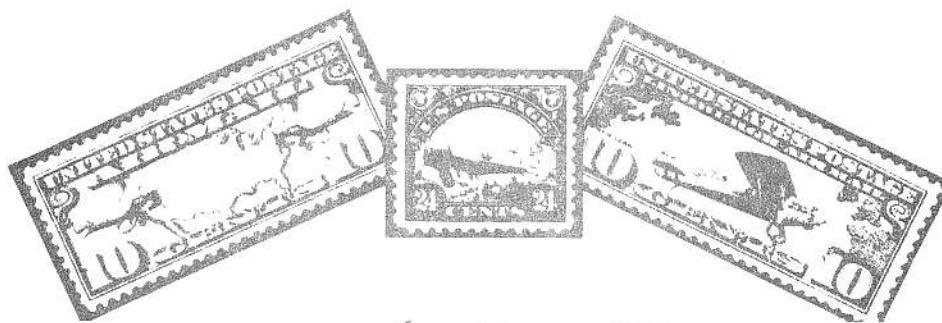
#### LES AÉROPLANES

Dans un timbre consacré aux différents modes de transport du courrier, la présence dans le ciel de deux avions -- des "aéroplanes", comme on disait à l'époque -- tient de la préfiguration. Car, au moment où le timbre est émis, le 1er juillet 1927, le gouvernement canadien n'assure pas encore la distribution du courrier par voie aérienne. Les débuts de l'aéropostale ne se feront plus attendre très longtemps, toutefois. Le projet est dans l'air puisque le lancement officiel de la poste aérienne suivra de deux mois seulement la date d'émission de ce timbre. C'est le 9 septembre 1927,

le "Spirit of St. Louis", devenu aussi légendaire que le pionnier lui-même. En 33 heures et 30 minutes, il avait réalisé, seul, le premier vol sans escale entre New York et Paris, ce qu'aucun autre être humain n'avait réussi avant lui.

À Londres, après l'exploit, Lindbergh avait été accueilli par la famille royale et, à son retour triomphal à New York, il avait été fait colonel et le président Coolidge avait épingle sur sa poitrine la médaille du Distinguished Flying Cross.

À quelques jours de l'envol de Lindbergh, le 8 mai 1927, deux aviateurs français, Nungesser et Coli, avaient aussi inscrit leurs noms dans



Timbres émis par les États-Unis en 1926, 1923 et 1927 rattachés à l'épopée de Lindbergh.

la légende de l'aviation en tentant de rallier l'Amérique depuis Le Bourget, à Paris. On ne les revit jamais et l'on présume qu'ils disparurent dans le brouillard opaque de Terre-Neuve ou de Saint-Pierre-et-Miquelon.



Timbre émis par la France en 1967 à l'effigie de Nungesser et Coli et montrant leur avion " L'Oiseau Blanc " disparu avec eux en 1927.

L'exploit de Lindbergh n'avait pas manqué de susciter la plus vive admiration chez le premier ministre canadien William Lyon Mackenzie King. Celui-ci n'a-t-il pas noté dans son journal des remarques louangeuses à l'endroit de ce " jeune dieu des airs ". Tout à ses sentiments d'admiration, l'excentrique chef d'Etat avoue dans les quelques lignes suivantes son désir de lui ressembler lui aussi par des actions d'éclat. Lindbergh est invité aux fêtes du 60e anniversaire de la Confédération, à Ottawa, et il arrive à bord de son célèbre " Spirit of St. Louis ". Il sera l'hôte personnel du premier ministre à Laurier House.

Déjà, le 1er janvier, Sir Alan Cobham, en visite à Ottawa, a laissé une profonde impression par une conférence sur les progrès de l'aviation et



L'une des photos les plus connues de Lindbergh montrant l'as-pilote devant son appareil.

l'essor promis à cette nouvelle forme de transport. Dès le lendemain, King l'avait prié de déjeuner avec lui et Sir Alan en avait profité pour persuader le chef d'État de soutenir les efforts des sociétés aériennes et de fonder, surtout, des écoles d'aviation.

Il ne fait aucun doute que les idées de Cobham et la démonstration spectaculaire de Lindbergh ont grandement contribué à modifier l'attitude du gouvernement d'Ottawa envers l'aviation.



Il ne faudra donc pas s'étonner de reconnaître sur le premier timbre-poste aérien du Canada, en 1928, une réplique de l'avion de Lindbergh, un monoplan Ryan, survolant le globe terrestre, flanqué de deux anges auxquels des malins ont prêté une malencontreuse infirmité : il leur manque une aile.

#### UNE INVENTION CANADIENNE

Le 6 juin 1927, W.R. Turnbull, pionnier de la technique aéronautique canadienne, fait effectuer avec succès des essais en vol de son hélice à pas variable, à Camp Borden, en Ontario.

Cette invention sera justement soulignée en 1986, le 27 juin (pour la Fête nationale) des premiers timbres consacrés aux grandes inventions réalisées par des Canadiens et celle de l'hélice à pas variable sera comprise au nombre des quatre inventions choisies.

Encore, c'est en 1927 que James A. Richardson, de Winnipeg, donne, dans le district de Red Lake, l'essor véritable à la Western Canada Airways Ltd qu'il a fondée quelques mois aupar-

ravant.

En septembre, aussi, le gouvernement canadien annonçait son programme d'aide à l'établissement d'écoles d'aviation.

Enfin, c'est encore en août 1927 que le gouvernement canadien acquérait à Saint-Hubert, près de Montréal, 620 acres de terrain pour y aménager le premier aérodrome du pays. Utilisé pour la première fois en novembre pour des vols expérimentaux de l'aéropostale, l'aéroport de Saint-Hubert demeurera pendant des années le plus grand terrain d'aviation du Canada.

C'est donc dans tout ce contexte des débuts fébriles de l'aviation qu'il faut regarder la présence des deux biplans sur ce timbre de "livraison spéciale" du courrier.

#### MODÈLES HYBRIDES

Les deux appareils sont probablement des modèles hybrides imaginés par l'artiste qui a conçu cette très curieuse figurine mais ils ressemblent par plusieurs points caractéristiques au "Martinsyde", de construction britannique, dont s'est servi le major Cotton, le premier pilote à avoir volé à Terre-Neuve...en 1919. Ils ressemblent aussi au de Havilland DH-9C dont la Laurentide Air Service, de Montréal, se servait à Trois-Rivières en 1924 et 1925 ou encore au Vickers Viking qui fit le premier vol Vancouver-Montréal en 1925. Ce dernier appareil se voit très bien, par exemple, sur les timbres de poste privée émis par la Elliot-Fairchild Air Service, en 1926.



Plusieurs sociétés aériennes autorisées à transporter du courrier, ont eu le privilège d'émettre des timbres spéciaux.

### DÉTAIL INVISIBLE À L'OEIL NU

L'une des particularités de cette figurine peu ordinaire est de présenter une inscription dans les caractères les plus petits qui aient jamais été gravés sur un timbre-poste.

Le graveur a fait montre d'une habileté peu commune en inscrivant, par pure fantaisie, les lettres " CANADA P.O. " sur la sacoche déjà minuscule posée devant le coursier à cheval qui caracole à l'angle inférieur gauche du timbre. Il faut une très bonne loupe -- ou mieux, un microscope! -- pour déchiffrer ce prodigieux exercice du graveur sur le timbre.

Cette curiosité a été signalée pour la première fois dans le " Gibbon's Stamp Monthly ", de mars 1928, page 103.

### SUPPRESSION DES TIMBRES PAR EXPRES EN 1952

Comme il a été mentionné précédemment dans cet article, les Postes canadiennes ont émis onze timbres de livraison spéciale entre 1898 et 1946, plus quatre autres de livraison spéciale par avion, ces derniers ayant été les plus grands à avoir été émis jusqu'à là.

Notre timbre de 1927 est la seule de ces vignettes à avoir eu un caractère commémoratif, rattachée à une émission essentiellement commémorative, soit le 60e anniversaire de la Confédération canadienne. Elle est la seule aussi à avoir été produite dans un format vertical.

Les services de livraison spéciale existent toujours mais il n'est plus nécessaire d'apposer un timbre spécial sur ce courrier.

La nécessité d'affranchir le courrier par expès avec un timbre de livraison spéciale, a cessé en février 1952. Le ministère des Postes a justifié sa décision en expliquant que le timbre spécial n'était pas assez fréquemment demandé aux comptoirs et

qu'il devenait onéreux d'en assurer l'approvisionnement continu.

Des instructions précises aux maîtres de poste publiées dans " Le Guide officiel du service postal canadien " de février 1952 explique que les postiers devront recommander aux clients d'utiliser le timbre de 10 cents ordinaire lorsque l'approvisionnement actuel du timbre par expès sera épuisé, pour acquitter les frais de ce service.

Toutefois, continue le communiqué, dans tous les cas, les lettres pour la distribution par expès devront porter l'indication claire PAR EXPRES, de préférence au moyen de l'étiquette gommée, rouge foncé, "S.D.8" qui est



Étiquette S.D.8 des Postes en usage au moment où le timbre spécial fut retiré.



Étiquette en usage actuellement. Rouge clair et non plus bourgogne. Le numéro du formulaire n'y apparaît plus.

fournie par les bureaux de poste.

L'usage de ces timbres ayant cessé, on a dû modifier l'article 225 du Guide postal en biffant les mots : " Timbres de livraison par expès - 10 c. chacun ".

### MAUVAIS CENTRAGE

Comme tous les timbres-poste canadiens de cette époque, les images bien centrées sont rares dans cette émission de 1927, et c'est particulièrement le cas pour le timbre de 20



Paire non dentelée comme l'Administration des Postes en émettait à l'époque et qu'elle distribuait à quelques personnalités de son choix. Celle-ci pourrait valoir environ \$250 actuellement.

cents de livraison par exprès. Les marchands accordent une plus-value aux timbres présentant de belles marges sur les quatre côtés.

Le timbre de 20 cents, rouge orangé, de 1927, a eu un tirage de 6 710 000 copies. Sa cote actuelle - généralement sous-estimée - peut varier de \$8 à \$15, selon l'état général du timbre, surtout du centrage de l'image. Cette cote de base vaut autant pour les timbres neufs que pour les oblitérés. Mais un timbre neuf, bien centré, sans charnière, commande facilement une cote majorée de 75 p. cent.

Ces timbres existent en paires non dentelées. Une telle pièce vaudrait actuellement quelque \$250.

(1) - Curieusement, le "Paris" allait crever l'écran entre les portraits de La Fayette et de Washington sur deux timbres au dessin identique émis par la France le 15 septembre suivant (1927) pour rendre hommage à la Légion américaine.

(2) - Tiré de " S.O.S. Andrea Doria", page 155, édité par Inedi, Longueuil, 1981, dans une traduction de René-Jean Trabat de l'oeuvre originale de William Hoffer : " Saved! the story of Andrea Doria, the greatest sea rescue in History, Summit Books, New York, 1979.

Denis Masse  
Fauteuil Sir Rowland Hill.

Écrit spécialement pour l'Académie québécoise d'études philatéliques et l'Académie d'Etudes postales de France,

Mars 1986.

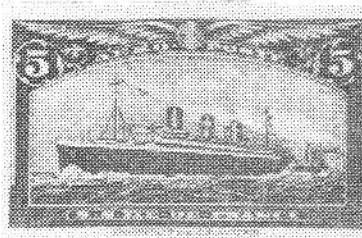


Illustration de la vignette para-philatélique montrant l'"Île de France" dont on ne connaît pas exactement l'origine mais qui est parue en France à l'époque où le célèbre paquebot français suscitait l'admiration.



Autre vignette commémorant l'Exposition " Art Déco " de 1925 à Paris.