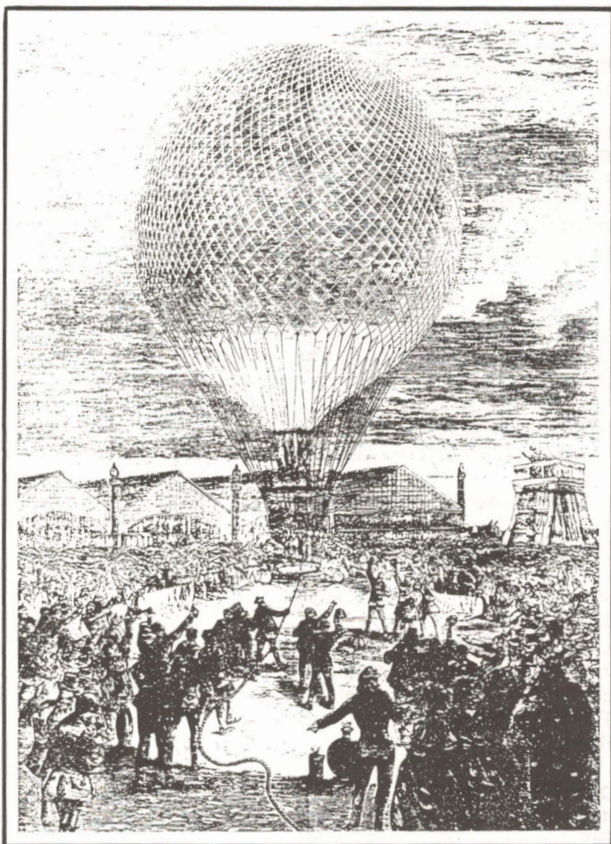


# LES BALLONS MONTÉS

GUY DES RIVIÈRES



Gravure reproduisant un départ nocturne d'un ballon poste à la gare du Nord à Paris.

## Le siège de Paris du 18 septembre 1870 au 28 janvier 1871 et ses traces philatéliques.

Avant d'aborder le siège de Paris, il est bon de rappeler les événements qui ont précédé l'encerclement de Paris par les armées prussiennes. Dès le début des hostilités, le 15 juillet 1870, les armées prussiennes envahissaient la France et après une série ininterrompue de revers l'empereur Napoléon III fut fait prisonnier à Sedan le 1er septembre et l'impératrice Joséphine fuit en Belgique, pour éventuellement gagner l'Angleterre. Le même jour la troisième république est proclamée à Paris. Moins de quinze (15) jours plus tard, les armées prussiennes sont aux portes de Paris et l'encerclement de Paris et son siège devait commencer le 18 septembre pour durer 132 jours.

Dès le début, un problème de communication se posa entre Paris et le reste du pays. Il en résulta des traces d'un intérêt philatélique très grand, particulièrement les communications par ballons montés.

Une des premières conséquences de la chute de l'empire fut l'émission de trois nouveaux timbres connue comme étant l'émission du Siège de Paris. L'inventaire des timbres courants à l'effigie de l'Empereur étant épuisé à Paris, le nouveau gouvernement de la République désirant à tout prix éviter d'utiliser les maquettes des timbres à l'effigie de Napoléon III et n'ayant pas le temps de préparer un nouveau timbre, sortit de l'entrepôt les planches de l'émission de 1849, soit la tête de Cérès avec l'inscription Répub. Franc., fit imprimer de nouveaux timbres lesquels cette fois furent dentelés à 14 x 13.5 alors que le timbre de l'émission de 1849 était non dentelé.

Les autorités agirent rapidement car dès le 11 octobre les timbres de 10 et de 20 centimes furent émis, suivis le 18 octobre d'un timbre de 40 centimes.

Les deux premiers timbres furent retirés le 1er septembre 1871, après moins d'un an de service, à cause de l'augmentation du tarif à 15 centimes pour le tarif local et à 25 centimes pour le tarif de bureau à bureau; mais le timbre de 40 centimes fut en cours jusqu'en 1878.

Le problème de communication était urgent, en effet, dans la soirée du 18 septembre, 1er jour où Paris fut complètement encerclé, des vans des postes quittèrent le bureau central de Paris avec du courrier pour tenter d'atteindre la zone non occupée mais sans succès. Le dernier train avait quitté Paris la veille.

En prévision du siège, une ligne télégraphique avait été posée dans la Seine mais fut découverte par les Prussiens et détruite avant même qu'elle ne puisse être utilisée.

Les autorités postales envisagèrent alors la possibilité de transmettre les lettres et les dépêches officielles par ballons. Ils s'adressèrent alors à la Compagnie des Aérostats qui depuis 1856 expérimentait avec des ballons et dont le siège à Paris était sur la Place St-Pierre à Montmartre. Le dirigeant de cette Société était un nommé Félix Tournachon, photographe de métier, plus connu sous son nom professionnel de Nadar. Ici encore vu l'urgence, on procéda avec une diligence remarquable; en effet dès le 21 septembre, soit seulement trois jours après l'encerclement de Paris, on tenta de lancer un ballon, mais au cours du gonflement, ce dernier éclata.

Deux jours plus tard soit le 23 septembre à 7.45 hres du matin, un premier ballon s'envola de la Place St-Pierre; le pilote était Durof, propriétaire du ballon et membre de la Compagnie des Aérostats. Il transportait 125 kilos de courrier composé presque uniquement de plis officiels et très peu de lettres privées. Il atterrissait trois quarts d'heure plus tard à Evreux, ainsi la poste aérienne était désormais fondée.

Ce ballon, le premier des 67 ballons à quitter Paris, portait le nom de Neptune; d'ailleurs chacun des 67 ballons qui se succédèrent portaient un nom. On prit beaucoup de précautions pour gonfler le ballon, pour ne pas renouveler le désastre du premier ballon d'autant plus que les premiers ballons étaient de vieux aérostats qui avaient vieilli par plusieurs années d'ascension, mais le pilote qui avait une grande expérience et habileté accepta de tenter l'aventure. Les voitures de la poste arrivèrent un peu avant sept heures et immédiatement on lâcha le ballon. Heureusement que le vent soufflait très fort, car dans l'état piteux du ballon, il est peu probable que ce dernier ait pu franchir les lignes prussiennes. Volant à une altitude plutôt basse, il subit le feu de l'artillerie et des fusils prussiens, toujours poussé par un fort vent et suivant la vallée de la Seine. Vers 11 heures, le pilote se crut assez loin de Paris pour atterrir; il atterrit donc dans le parc du Château de Cracouville dans la Municipalité de Evreux. Le pilote et son courrier furent accueillis par



le préfet du Département qui avait été prévenu par les habitants de la descente du ballon; comme il était porteur de messages importants du Ministère de la Guerre et d'autres ministères, le préfet dirigea immédiatement le courrier vers la gare la plus proche pour prendre le chemin de fer et le courrier arriva à Tours quelques heures plus tard: ce fut un succès remarquable.

En passant au-dessus de Versailles occupée, le pilote avait lancé ses cartes de visite, rendant hommage ironiquement au roi Guillaume, et a aussi lancé quelques journaux de la capitale et les Versaillais se précipitèrent pour recueillir. Lorsqu'on tenta de plier l'enveloppe du ballon après l'atterrissage, l'étoffe était arrivée au dernier point de l'usure et craqua de toute part; Durof peut se compter chanceux d'avoir effectué un voyage dans des conditions aussi difficiles dans un ballon dans un état aussi piteux. Il faut rendre hommage à cet intrépide aérostatier, un pionnier du transport aérien du courrier, car, avant lui, jamais aussi grande quantité de matière postale n'avait voyagé par les airs.

Les lettres identifiées comme ayant été transportées par le Neptune sont parmi les plus rares de toutes les lettres transportées par ballons. Vu le succès de cette première envolée et, d'une deuxième le 25 septembre, le Ministre responsable des postes publia le 27 septembre un avis officiel que des lettres par ballons montés seraient acceptées aux conditions suivantes;

- a) affranchissement obligatoire.
- b) lettre d'un poids maximum de 4 grammes, affranchissement 20 centimes pour la France et l'Algérie.
- c) carte postale poids maximum 3 grammes, affranchissement 10 centimes pour la France et l'Algérie.
- d) lettre pour l'étranger, maximum 4 grammes, affranchissement suivant le tarif en vigueur pour chacun de ces pays.

Les cartes postales étaient surtout destinées à être transportées par ballons libres, c'est-à-dire sans pilote; mais après quelques tentatives infructueuses le projet fut abandonné. Les cartes postales, quoique non permises par le règlement, ont été transportées par ballons montés mais comme peu de ces cartes furent ainsi expédiées, toutes cartes identifiées comme ayant voyagé par ballons sont rares.

Des 67 ballons qui quittèrent Paris, presque tous transportaient du courrier à l'exception de 6 ou 7 qui ne transportaient aucun courrier mais seulement certains plis transportés par complaisance par le pilote.

Les ballons, en plus du courrier, transportaient assez souvent des personnages importants; le plus important fut Léon Gambetta, récemment nommé ministre de la guerre qui se trouvait dans Paris assiégé. Il décida de partir en ballon pour rejoindre le gouvernement alors à Tours avant son déménagement à Bordeaux. On a eu recours à un aérostat professionnel Alexandre Trichet qui avait l'expérience de 78 ascensions antérieures. Le ballon, nommé Armand Barbès, quitta Paris le 7 octobre à 10.50 hres du matin, il s'agit là de l'envolée la plus importante tant au point de vue politique que histori-

que. Il semble donc opportun de décrire, d'après le pilote lui-même, les péripéties de ce vol donnant ainsi aux lecteurs l'occasion de réaliser les difficultés et dangers de ces vols. Trichet le pilote, après l'armistice, dans une lettre publiée dans le Petit Journal de Paris en avril 1871, donna un long récit de ce vol, j'en passe certains passages pour m'arrêter au plus intéressant. Trichet écrit comme suit: "nous fîmes l'ascension le 7 octobre à 10.50 hres du matin de la Place St-Pierre à Montmartre dans l'aérostat l'Armand Barbès, gonflé depuis trois jours; il avait perdu sa force ascensionnelle lorsque je commandais de le larguer. J'avais pour compagnon de voyage Monsieur le Ministre Gambetta et Monsieur Spuller, son secrétaire, et trois cages de pigeons, un sac de dépêches de l'administration des postes, plus un paquet de prospectus en Allemand et en Français que Monsieur Nadar m'avait chargé de jeter en passant sur les lignes prussiennes; ce que j'ai fait. Plusieurs milliers de personnes assistaient à notre départ. Arrivés à une hauteur de 600 mètres, nous filions à une vitesse de 6 lieues à l'heure, c'était bon, nous passons au-dessus de Clignancourt, de St-Ouan et de l'Île St-Denis. Nous traversâmes la Seine deux fois et je commençais à jeter quelques prospectus au-dessus d'Épinay où se trouvaient les avant-postes prussiens, mais le vent commença alors à s'apaiser et nous restions presque stationnaires; une vive fusillade s'est fait entendre pendant que nous réalisions que c'était contre nous." Monsieur Trichet, après avoir expliqué qu'étant donné l'atmosphère chaude, humide, et le brouillard, le ballon resta presque sans bouger pendant 1.30 hre, décida alors de tenter d'atterrir. Près de terre, des personnes accoururent tenant déjà la nacelle; il demanda s'il y avait des Prussiens aux alentours. Avisé qu'ils étaient à deux lieues, Monsieur Gambetta donna ordre de remonter; un demi-sac de lest fut jeté afin de reprendre une nouvelle force ascensionnelle. Trichet continue son récit à l'effet qu'ils remontèrent à 1000 mètres d'altitude et qu'ils prirent une collation y compris du rhum et qu'ils tentèrent une nouvelle descente. Trichet reprend son récit: "je commence à descendre mon guide rope, une corde de 100 mètres qui permettait d'arrêter la descente de l'aérostat par la main des personnes qui se trouvaient sur les lieux. Arrivés à 300 mètres au-dessus de Creil, je vois des soldats sortir d'une redoute; croyant que ce sont des mobiles, je me dis c'est bon, tout-à-coup j'entends parler allemand, c'étaient des Prussiens, je coupe aussitôt la moitié de la corde qui tomba en serpentant. Nous montons aussitôt après avoir essuyé une fusillade, après avoir plané plus d'une heure et demie au-dessus des marécages tourbières près du pont St-Maxence, je montrai à ces messieurs un petit bois à une certaine distance; ce bois, dis-je, va nous servir; nous y descendions et toutes les personnes des environs coururent nous prêter la main, ce bois appartenait à Monsieur de Morgan, la descente ne rencontra aucun obstacle; quelques difficultés seulement par rapport au cordage qui s'était accroché aux branches d'un chêne." Il continue son récit et dit: "Nous étions à Épineuse, soit cinq lieues des lignes prussiennes. Notre voyage n'a été que de lignes brisées, nous descendîmes à 3 heures de l'après-midi."



Trichet ne le mentionne pas, mais le ballon était accroché à un arbre et les paysans durent aider Gambetta pris dans les branches. Ce dernier, dès le soir, était rendu à Tours.



Fig. 1 En usage avant le 31 octobre, couleur vermillon

Avant de continuer l'histoire des ballons montés, regardons le côté philatélique. Comme nous l'avons vu plus haut, une bonne partie des ballons était affrétée par la Compagnie des Aéroliers et certains plis confiés à ses membres portaient un cachet spécial permettant l'identification des lettres confiées à cette compagnie; les plis portant le cachet spécial sont très recherchés et très rares. Deux types de cachets furent utilisés tels qu'illustrés aux figures un et deux.



Figure (2)  
En usage à partir du 1er novembre, couleur rouge ou bleu

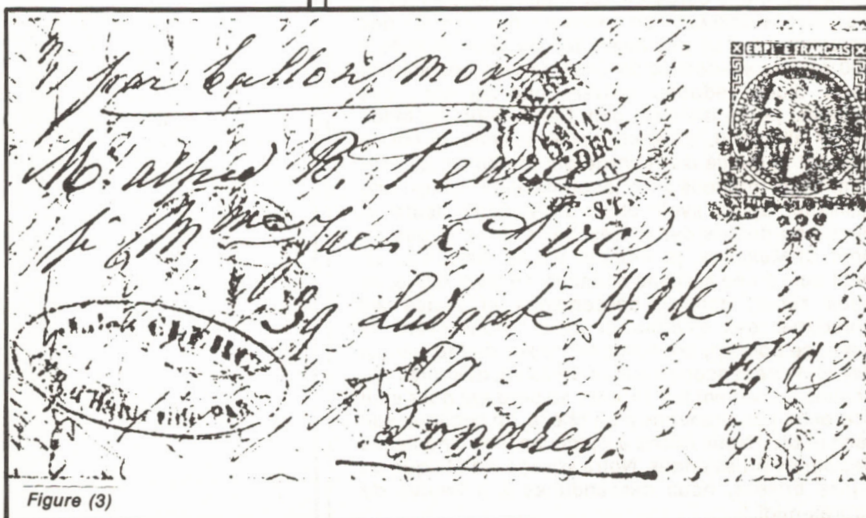


Figure (3)

Comme très peu de lettres confiées à des passeurs réussirent à traverser les lignes prussiennes qui encerclaient Paris qui d'ailleurs n'étaient postées qu'après avoir traversé les lignes, on peut en conséquence prendre pour acquis que toutes les lettres oblitérées de Paris pour l'extérieur entre le 18 septembre 1870 et le 28 janvier 1871 ont été transportées par ballons. De plus, la très grande majorité de ces lettres portaient l'indication imprimée ou manuscrite **par ballon monté**; la figure 3 montre l'une de ces lettres.

Sur cette lettre, avec l'inscription manuscrite "par ballon monté", le timbre a été oblitéré de l'étoile de Paris no 14 du bureau rue de Strasbourg; le cachet de ce bureau indique la cinquième levée le 15 décembre 1870. Nous pouvons conclure que ce pli fut transporté par le ballon Le Parmentier qui s'envola le 17 décembre à 1 hre de la nuit pour se poser à 9 hres le matin à Gourgauçon sur la Marne en territoire sous contrôle français après avoir parcouru 150 kilomètres, d'où elle fut confiée à la poste locale pour expédition à Londres où elle arriva le 22 décembre. L'affranchissement de 30 centimes par voie d'un timbre de cette dénomination à l'effigie de l'Empereur lauréat est le tarif exact d'une lettre pour l'Angleterre.

Les vols des ballons étaient dangereux non seulement parce qu'ils étaient très difficiles à contrôler par fort vent aussi à cause des difficultés d'atterrissage, de plus les Prussiens les considéraient comme des objectifs militaires et menaçaient de fusiller les occupants. Ces menaces ne semblent pas avoir été exécutées. Certains ballons atterrirent en territoire occupé, mais dans la plupart des cas la malle et les occupants furent cachés par les citoyens locaux et subséquemment acheminés vers des territoires non occupés. Mais deux ballons, les Ville de Paris et Général Chanzy, eurent cependant l'infortune à cause des vents contraires d'atterrir en Allemagne. Deux ballons, le Jacquard et le Richard Wallace, tombèrent en mer, l'un près de Falmouth Angleterre et l'autre au large de La Rochelle; quelques-uns des plis transportés par ces ballons furent récupérés et constituent une grande rareté. Le plus long trajet fut accompli par le Ville d'Orléans, qui, parti de la Gare du Nord le 24 novembre à 23.40 hres, atterrit en Norvège après avoir parcouru 1214 kilomètres et 15 heures de vol. Pour ne pas tomber à la mer plusieurs sacs de malle furent jetés pour délester le ballon.

Le dernier ballon à quitter Paris s'envola le 28 janvier, soit la veille de la capitulation de Paris; il a été nommé le Général Cambronne. Les Parisiens voulaient sans doute répéter aux Prussiens, dans un dernier soubresaut de défi, le mot du célèbre général à Waterloo.

Le ballon Général Chanzy a été cité plus haut; ce dernier a une histoire assez intéressante. Vu qu'il a atterri en Allemagne, toutes les dépêches ayant été détruites par le pilote suivant les instructions que tous pilotes recevaient au cas d'atterrissage en pays ennemi, mais le pilote Léopold Verrecke avait oublié dans son veston une lettre remise de main à main par Georges Clémenceau, laquelle fut saisie par les



Allemands lors de son arrestation. Il s'agissait d'une lettre adressée à son épouse qui s'était réfugiée en zone non occupée à Séoul; cette lettre est maintenant conservée au Musée Georges Clémenceau à Paris. À cette époque, Georges Clémenceau commençait sa vie politique, il était maire du XVIII<sup>e</sup> arrondissement, soit la mairie de la butte Montmartre. Cette lettre était écrite en anglais à son épouse Mary qui était une américaine et cette lettre, qui a été publiée dans l'une des biographies de Georges Clémenceau, montre ses sentiments de tendresse et d'amour pour son épouse.

La quantité de malle transportée par ballons variait de 25 à 40 kilos, comprenant dépêches officielles et lettres privées; c'est donc dire que beaucoup de lettres ont été transportées par ballons montés. On trouve beaucoup de lettres, sans indication ballon monté, inscrites au recto, malgré les prescriptions de la poste à cet effet.

Dès les premières semaines, des imprimeurs et des libraires alertes ne tardèrent pas à mettre en vente des feuillets très minces, de petits formats, sur lesquels étaient imprimés les mots "par ballon monté", quelquefois ornés de drapeaux, de slogans patriotiques et en certains cas un résumé des règlements concernant les lettres par ballons. La figure 4 démontre l'une de ces lettres sur papier très mince à format réduit avec l'inscription imprimée "par ballon monté."

Cette lettre est identifiée comme ayant été transportée par ballon Le Lavoisier qui quitta Paris Gare Orléans à deux heures du matin le 22 décembre avec 175 kilos de courrier et qui dut se poser violemment en territoire non occupé au lieu dit Les Remous entre les hameaux le Canada Buzet. Le pilote et deux des passagers furent blessés.

Il est à remarquer que malgré la chute de l'empire, les timbres n'ayant pas été dévalués, les expéditeurs pouvaient encore affranchir avec les anciens timbres qui n'étaient plus en vente aux Postes.

La lettre figure 5 cependant est affranchie d'un 20 centimes de l'émission siège de Paris.

Cette lettre aussi, transportée par Le Parmentier, telle que la lettre figure 3, avait toutefois une destination en France d'où l'affranchissement de 20 centimes au lieu de 30 centimes.

Pour informer les gens à l'extérieur de Paris, on utilisa différentes méthodes pour transporter les nouvelles de Paris, par exemple, des éditions spéciales à caractère réduit photographiquement dont le poids n'excédait pas 4 grammes furent publiées par des journaux de Paris qui les expédièrent par ballons à leurs agents en province qui imprimaient une édition élargie pour leurs abonnés en province.

Le premier de ces journaux à format réduit, Le Gaulois, parut le 2 octobre et parut à intervalles irréguliers jusqu'à la fin du siège, il est aussi le plus connu. Toutes les éditions des journaux qui parurent durant le siège de Paris, surtout ceux transportés par ballons, sont très rares.

Dans un but différent, un Monsieur Jouast imagina un procédé pouvant servir pour la correspondance et en même temps donné des nouvelles de Paris; il commença donc le 29 octobre la publica-

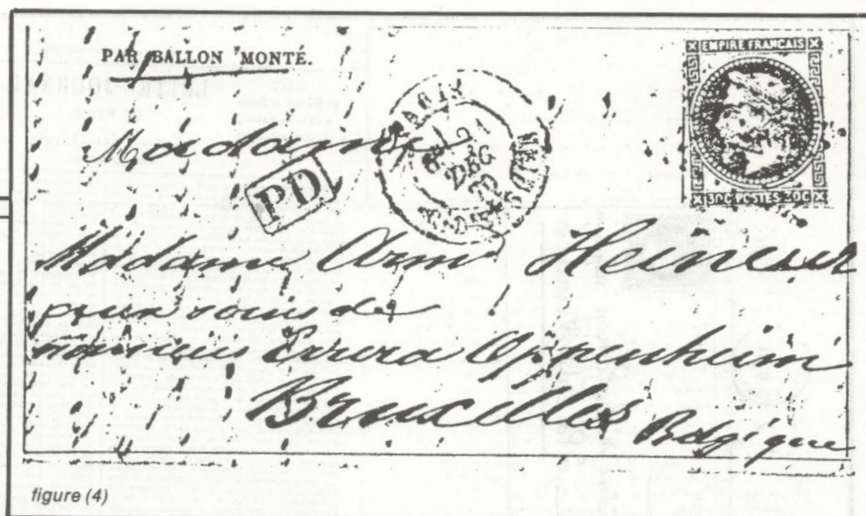


figure (4)

tion du numéro 1 de la lettre Journal de Paris ou mieux connu comme La Gazette des absents. Il s'agissait d'une feuille pliée en deux dont deux pages imprimées contenaient les nouvelles, une autre pour l'adresse et une en blanc destinée pour la correspondance. Le but était d'adresser aux parents et amis une lettre en même temps qu'un journal des nouvelles de Paris. L'idée eut un succès immédiat. La gazette des Absents continua d'être publiée régulièrement deux fois par semaine jusqu'en janvier alors qu'il parut 3 fois par semaine. En tout 33 numéros de La Gazette des Absents furent publiés dont 32 furent transportés par ballons, le 33<sup>ème</sup> parut juste au moment de la capitulation et après le départ du dernier ballon.

Même après la capitulation, La Gazette des Absents continua à être publiée cette fois sur papier ordinaire avec 4 pages de nouvelles; mais vu la diminution de la demande, la publication cessa avec le numéro 40 soit le 22 février 1871. L'éditeur Jouast publia aussi huit suppléments racontant l'histoire du siège de Paris.

Les exemplaires de La Gazette des Absents ayant été transportés par ballons valent en général le double d'une lettre ordinaire, les exemplaires n'ayant pas été transportés par ballons ne sont pas rares. La figure numéro 6 est un exemplaire du numéro 3 de La Gazette des Absents.

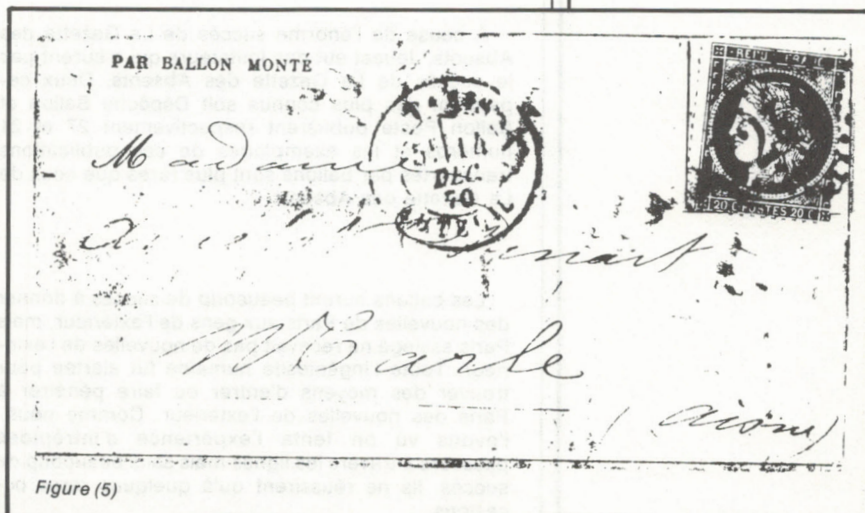


Figure (5)



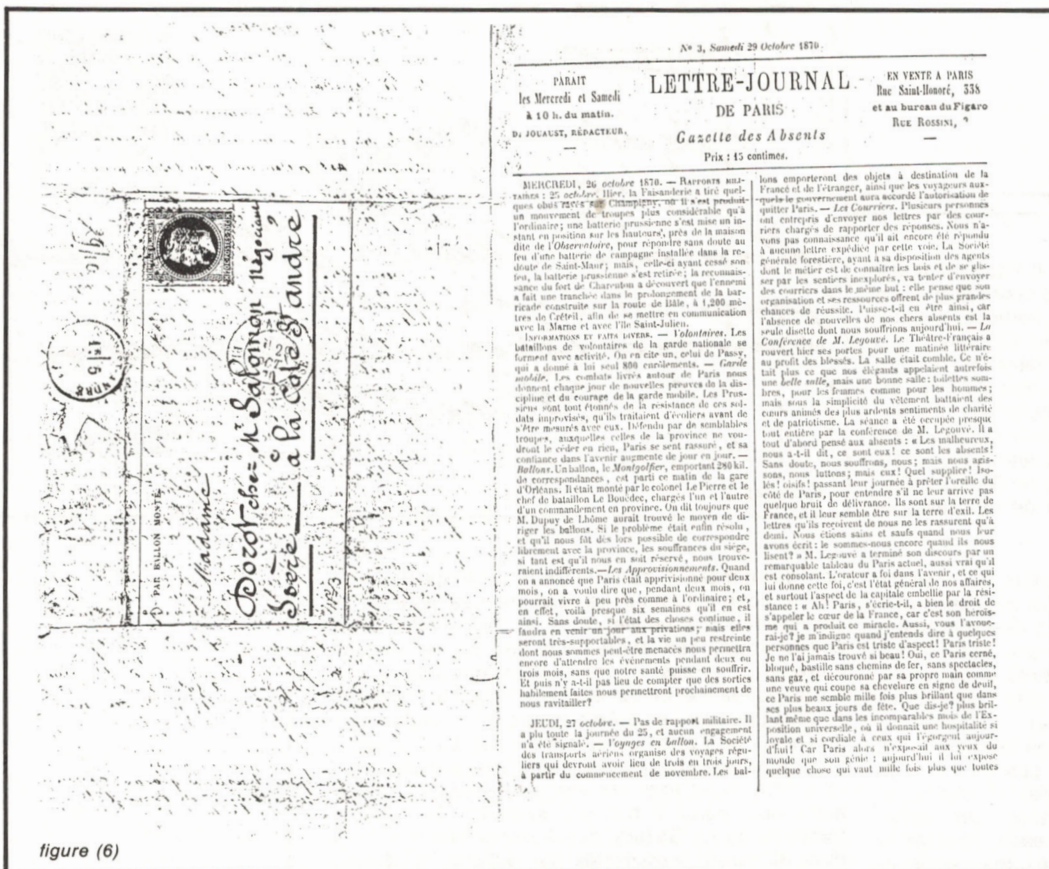


figure (6)

Cette lettre journal fut transportée par le ballon le Fulton qui quitta Paris le 2 novembre à 9 hres du matin, les vols de nuit n'ayant pas encore débuté, avec 250 kilos de lettres et dépêches. Il a atterri à 2 hres p.m. à Chanzeaux à 290 kilomètres de Paris près d'une voie ferrée et le soir même le pilote et les dépêches étaient rendus à Tours. D'autre part, son assistant, un marin, contracta une pneumonie et mourut 8 jours après à Tours. A l'endos de ce numéro de la Gazette des Absents on note l'oblitération d'arrivée à Côte St-André le 5 novembre.

À cause de l'énorme succès de La Gazette des Absents, Jouast eut des imitateurs qui n'eurent pas le succès de La Gazette des Absents. Deux cependant des plus connus soit Dépêche Ballon et Ballon Poste publièrent respectivement 27 et 21 numéros et les exemplaires de ces publications transportés par ballons sont plus rares que ceux de La Gazette des Absents.

Les ballons eurent beaucoup de succès à donner des nouvelles de Paris aux gens de l'extérieur, mais Paris assiégé ne recevait pas de nouvelles de l'extérieur. Toute l'ingéniosité humaine fut alertée pour trouver des moyens d'entrer ou faire pénétrer à Paris des nouvelles de l'extérieur. Comme nous l'avons vu on tenta l'expérience d'intrépides passeurs à travers les lignes mais sans beaucoup de succès. Ils ne réussirent qu'à quelques rares occasions.

On tenta l'expérience de transporter des pigeons par ballons pour ensuite les libérer près de Paris avec des messages microscopiques attachés à leurs pattes. Ce mode de communication était très irrégulier et très peu fiable. Des quatre cents pigeons transportés, 300 furent libérés pour retourner à Paris mais seulement environ 50 retournèrent à leur pigeonnier à Paris. Ces messages ramenés par pigeons furent à peu près les seules nouvelles de l'extérieur reçues à Paris durant les 4 mois de siège.

Les premiers messages étaient des dépêches officielles chiffrées écrites aussi finement que possible sur papier pelure qui étaient subséquemment projetées sur un écran pour lecture. Par suite on imagina de réduire les dépêches par photographie réduisant les caractères de 1/300 permettant ainsi la transmission de plus de messages.

D'autres méthodes de communication furent expérimentées dont une tentative de faire pénétrer des lettres à Paris au moyen d'une boule de zinc scellée de 20 centimètres de diamètre qui devait suivre le courant de la Seine pour être recueillie à Paris au moyen de filets. Le point de rassemblement du courrier pour Paris était Moulins sur l'Allier, en conséquence toutes lettres devaient être adressées à Paris et porter l'indication par Moulins sur l'Allier et de là elles étaient confiées à une boule de zinc pour être ensuite mises dans la rivière pour descendre le courant de la Seine.

Ce service commença le 4 janvier 1871 mais n'eut aucun succès, aucune boule n'atteignit Paris avant



la capitulation; plusieurs furent interceptées par les Prussiens et d'autres se retrouvèrent au fond de la Seine.

En fait, la première boule recouverte fut trouvée le 26 mars 1871 près de deux mois après la chute de Paris à Quillebeuf bien en amont de Paris. Des boules furent trouvées pendant de nombreuses années, soit échouées, soit au fond de la Seine, mais la plus extraordinaire trouvaille fut la découverte récente d'une boule intacte dans la Seine près de Paris lors de travaux de construction; cette boule avait séjourné près de cent ans dans la Seine. Elle fut remise aux PTT qui en ouvrant la boule trouvèrent des centaines de lettres dont plusieurs, quoiqu'endommagées par l'humidité, étaient encore très lisibles.

Les PTT profitèrent de Philexfrance pour montrer au public la boule complète ainsi qu'un grand nombre des lettres qu'elle contenait. Cet exhibit fut l'objet de beaucoup d'intérêt et de nombreux commentaires.

Toutes les lettres transportées par ballons montés sont d'un grand intérêt philatélique en plus de l'intérêt historique. Elles ont été le sujet de nombreuses recherches et études mais le plus gros intérêt pour un philatéliste réside dans la recherche pour l'identification du ballon ayant transporté la lettre. Il faut en premier lieu connaître la date de départ de chaque ballon et étudier l'oblitération du bureau du départ. Si cette dernière est postérieure au départ du ballon précédent et avant la date du ballon suivant on peut affirmer assez positivement que la lettre a pris le premier ballon suivant la date d'oblitération. Dans certains cas on peut trouver des éléments additionnels d'identification comme le cachet du bureau d'où la lettre a été confiée à la poste après l'atterrissage, aussi le cachet du bureau de destination peut aider. Cependant, dans bien des cas, il est difficile d'affirmer catégoriquement que la lettre a pris un ballon particulier lorsqu'il y a eu des départs rapprochés. À quelques occasions des ballons sont partis des jours consécutifs et même à quelques reprises des ballons partirent le même jour par exemple les 12 et 14 octobre.

Voyons comment nous pouvons identifier le ballon; prenons par exemple la figure 3, nous voyons que la lettre porte l'oblitération du bureau de la rue Strasbourg à Paris, 5<sup>ème</sup> levée, le 15 décembre. Cette lettre est identifiée comme ayant été transportée par le ballon Le Parmentier qui quitta Paris le 17 décembre, la lettre fut postée trop tard pour prendre le ballon Ville de Paris qui quitta Paris le 15 en soirée. Ce ballon fut d'ailleurs capturé par les Prussiens et les sacs retournés à Paris en juillet 1871. Cette lettre ayant été délivrée à Londres le 22 décembre démontre qu'elle n'a pas pris le ballon Ville de Paris qui avait quitté Paris le soir même où la lettre fut malée. L'oblitération 5<sup>ème</sup> levée montre qu'elle fut postée tard dans la journée. Il ne fait donc pas de doute que la lettre prit le premier ballon après le 15 décembre soit Le Parmentier qui s'envola le 17 décembre à 1.15 hre. Un autre ballon partit le même soir, 10 minutes après Le Parmentier, soit le Gutenberg; ce dernier cependant ne transportait pas de courrier sinon l'identification du ballon transportant cette lettre aurait été presque impossible à identifier.

Tel est le cas de la lettre figure 7. Cette lettre a été postée à Paris le 5 décembre 1870, 5<sup>ème</sup> levée au bureau de la Gare St-Lazare, l'identification du ballon est compliquée dû au fait assez rare que deux ballons s'envolèrent dans la nuit du 7 décembre, soit les premiers ballons à s'envoler après le dépôt de la lettre.

Il est donc presque impossible d'identifier le ballon qui a transporté cette lettre. En effet, le Denis Papin s'envola à une heure du matin de la gare d'Orléans pour atterrir à 6.30 hres du matin à Laferté Bernard (Sarthe) après avoir parcouru 150 kilomètres et transportait 55 kilos de dépêches, 3 pigeons et 3 passagers. Tandis que l'autre ballon, l'Armée de Bretagne, partit à 6 heures du matin de la gare du Nord pour atterrir à 2 heures de l'après-midi à Bouille-Loretz (Deux Sevres) après avoir parcouru 355 kilomètres transportant 400 kilos de dépêches, 6 pigeons et un passager.

Aucune marque me permet d'identifier le ballon, ni la correspondance intérieure, ni les marques postales, la seule marque postale à l'endos en est une de Suisse. Les probabilités sont à l'effet que la lettre s'envola sur l'Armée de Bretagne, ce dernier ayant transporté sept fois plus de dépêches que le Denis Papin. Cette lettre est donc un exemple de l'impossibilité d'identifier le ballon, heureusement la grande majorité est identifiable tel qu'expliqué plus haut.

Il est difficile de rappeler dans un article aussi bref et factuel les épisodes de cette extraordinaire aventure des pionniers de la poste aérienne par ballons montés et qui ont transporté des milliers de lettres plusieurs décades avant le début de la poste aérienne telle qu'on la connaît de nos jours. Cette extraordinaire aventure de quatre mois improvisée en quelques jours dans la capitale assiégée et coupée de l'extérieur a ouvert les yeux du monde sur les immenses possibilités de la poste par voie des airs et fut en fait la seule victoire humaine et morale de cette guerre.

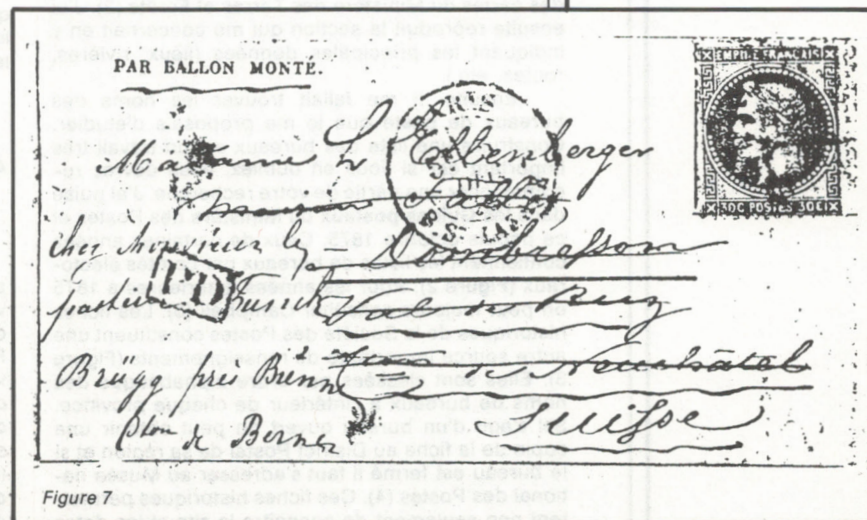


Figure 7