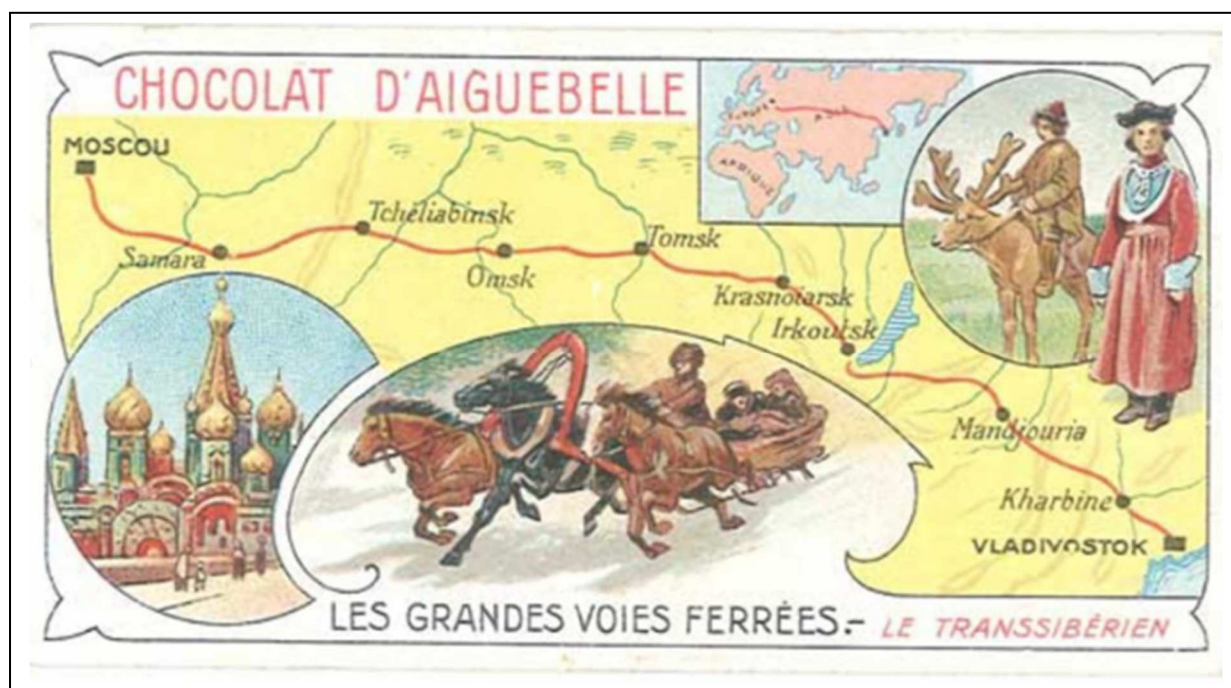


## VOIE TRANSSIBERIENNE : UN COURRIER DU MAROC ACCIDENTE

Par Khalid Benziane

Cette pièce rare de ma collection m'a amené à me poser quelques questions sur le trajet effectué par cette lettre en 1933. Avant de décrire la pièce elle-même, nous allons nous pencher sur la voie transsibérienne utilisée par la poste ferroviaire française.

**La construction du transsibérien et les problèmes politiques.** Tout d'abord un petit rappel historique : les travaux du transsibérien commencent en 1894. La société de construction du chemin de fer va entreprendre les travaux par les deux extrémités, à savoir de Vladivostok en Russie orientale vers l'Europe, puis de Moscou vers l'océan Pacifique, traversant des montagnes, des fleuves, la taïga et contournant le lac Baïkal. A cette époque, ce fut la plus longue ligne de chemin de fer du monde. Il a fallu près de 100.000 ouvriers pour poser les rails et la construction des différents ouvrages d'art nécessaires à la réalisation de ce projet. La distance entre Moscou et Vladivostok est de 9288 Kms. En 1897, un autre chantier est ouvert avec un embranchement vers Pékin en Chine. La ligne est terminée entre Vladivostok et la région occidentale de la Russie en 1900, mais la ligne chinoise est interrompue par le problème du lac Baïkal et des températures très basses en hiver qui empêchent la poursuite de cette construction ; finalement après bien des péripéties (le lac sera contourné par le Sud), la ligne est terminée en 1904.



Chromolithographie Aiguebelle avec le trajet du transsibérien entre Moscou et Vladivostok.

## Le Maghrebophila

La ligne postale est utilisée dès la fin de la construction. Mais son utilisation n'est ouverte au début qu'aux lettres déposées dans les bureaux de poste russes, et après des tractations avec l'Administration postale russe, la ligne est ouverte au trafic international. La guerre russo-japonaise de 1904-05 va momentanément interrompre le trafic postal, mais le courrier russe continue à circuler. Cette ligne va servir pendant la guerre russo-japonaise à transporter des troupes et du matériel vers le front oriental. Des révoltes internes vont également interrompre le trafic postal et en particulier français jusqu'en 1907. La Révolution russe de 1917 va à nouveau stopper le fonctionnement de cette ligne postale, puis reprendre théoriquement en 1922. Comme nous le voyons, l'exploitation de cette ligne postale a eu au début de nombreux arrêts liés aux problèmes politiques internes de la Russie.



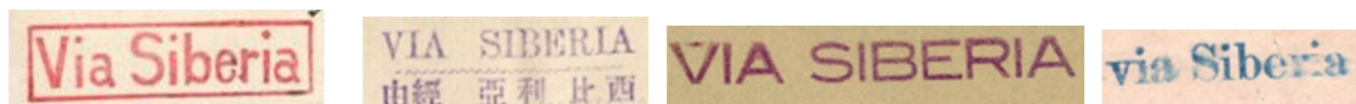
*Pose de rails de chemin de fer du transsibérien*

Le transsibérien eut un concurrent à cette époque : le transaméricain. En effet cette voie permettait au courrier de réduire la durée habituelle du trajet ; par exemple une lettre envoyée du Japon vers l'Europe ne mettait que 26 jours. Ce courrier portait la griffe postale VIA VANCOUVER ou encore VIA VANCOUVER NEW YORK.

**Transport postal.** Dans ce paragraphe, nous allons étudier le transport de l'Ouest vers l'Est, puis de l'Est vers l'Ouest. Nous pouvons raisonnablement dire que le trafic postal de cette ligne transsibérienne est ouvert au transport du courrier international le 1<sup>er</sup> octobre 1903. Nous nous limitons à l'étude de la correspondance entre la France et l'Asie, en sachant que le transsibérien desservait l'ensemble des pays européens.

## Le Maghrebophila

1. Transport du courrier de la France vers l'Asie : le volume de courrier traité dans ce sens est nettement plus rare que dans le sens Asie –France. Le délai du trajet est habituellement de 20 à 30 jours ; ce délai peut paraître long pour l'époque mais il faut savoir qu'il existait une obligation de passage par un pays neutre, en l'occurrence un pays scandinave, puis par les différentes censures. Il y eut également les différentes périodes d'instabilité politique et de la Révolution russe de 1917. En 1922, le trafic peut reprendre normalement vers l'Asie (vers les bureaux français de Chine, le bureau de Yokohama, etc.).
2. Transport du courrier de l'Extrême Orient vers la France : le courrier était revêtu d'une griffe VIA SIBERIA (comme nous allons le voir dans notre lettre accidentée) ou encore VIA SIBERIE ou VIA TRANSSIBERIEN. Ces marques étaient frappées au tampon (encre noire, violette, bleue ou rouge) ou manuscrites ou parfois imprimées sur l'enveloppe. Nous avons vu une lettre envoyée du bureau français de Tientsin en 1903 pour la France et qui a mis 23 jours pour arriver. Si les lettres civiles sont peu courantes (fonctionnaires, représentants de commerce, employés de sociétés diverses, particuliers en voyage, etc.), le courrier militaire en revanche est nettement plus courant. Le courrier militaire mettait en moyenne 34 à 35 jours et était revêtu de la griffe : Corresces d'Armées ou du timbre à date Corresces aux Armées ; nous signalons les bureaux chinois que nous avons rencontré : Tientsin, Shanghai, Pékin et Yunnanfou. Le courrier civil est surtout représenté par des cartes-postales, de Canton, Shanghai, Tientsin portant la griffe Via Sibérie. Il existe des lettres en provenance d'Indochine qui étaient transportées par la voie transsibérienne, via la ligne de chemin de fer Amitchéou – Lao Kay. La ligne transsibérienne va devenir progressivement moins intéressante au début des années 1920 en raison du développement de la voie aérienne. Cependant de 1930 à 1939, on connaît de nombreuses lettres en provenance du Japon et de Chine, et donc affranchies avec des timbres japonais ou chinois.



*Quelques griffes linéaires au tampon du transsibérien*

**Etude de notre lettre accidentée.** Ce pli a été envoyé de Casablanca pour Shizuoka (Japon) le 8 Mai 1933. Il est transporté par avion de Casablanca jusqu'à Toulouse le lendemain, mais en cours de son trajet, le Laté 28 de la C.G.A. s'écrase au sol à Villagrande en Catalogne (Espagne) et prend feu. Cet avion piloté par Emler et Riguette, et assisté par le radiotélégraphiste Guyomar déplorera la mort du chef pilote Riguette.



## Le Maghrebophila

Le courrier récupéré porte la griffe (violette) apposée à Toulouse Rebutis :

**Correspondance avion  
retardée et détériorée  
par suite de l'accident d'avion  
survenu le 9 mai 1933**



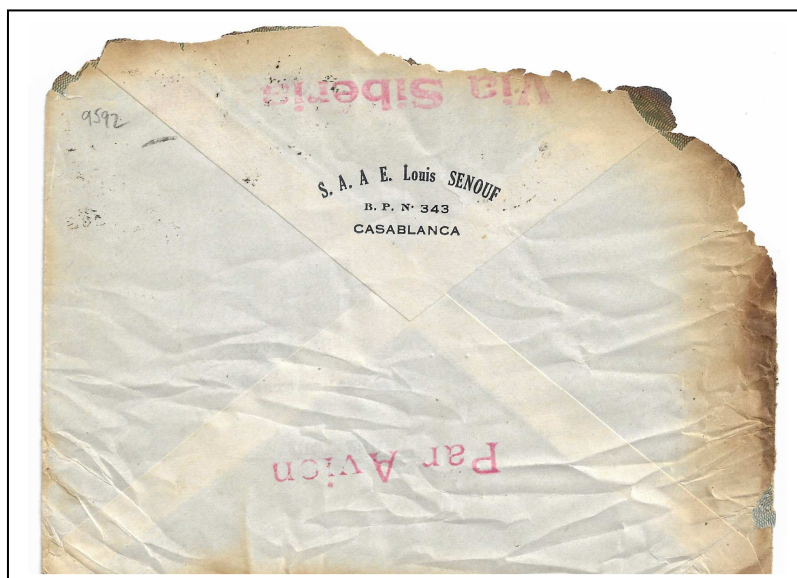
*Accident d'avion de Villa Grande du 9 mai 1933. Marque Via Sibéria.  
Affranchissement 3,25F dont 1F de surtaxe aérienne pour la France et 2,25F,  
tarif lettre 1<sup>er</sup> échelon Etranger.*

La date est marquée par un composteur. Timbre à date de Toulouse du 12/5/33. Le courrier en provenance du Maroc est mis sous enveloppe de réexpédition des P.T.T.

Intéressons-nous maintenant au trajet supposé et effectué par cette lettre : trajet aérien de Casablanca à Villagrande (accident), récupération du courrier et transport par voie terrestre ferroviaire espagnole jusqu'à la frontière française, puis par voie ferroviaire jusqu'à Toulouse où le courrier accidenté est centralisé avec apposition de la griffe spéciale. Le 12 mai 1933, le courrier est transporté jusqu'à Paris, puis de Paris jusqu'à Moscou où il est pris en charge par le Transsibérien (griffe rouge : Via Siberia).

## Le Maghrebophila

De Moscou il suivra le trajet jusqu'à Vladivostok, là il sera confié à la voie maritime jusqu'au port japonais de Shizuoka. Aucune date au verso de la lettre pouvant nous informer sur le transit de la lettre et pas de cachet d'arrivée.



*Verso de la lettre*

En conclusion, non seulement le courrier du Maroc à destination du Japon est rare, mais en plus cette lettre fut accidentée lors de son trajet en Espagne. Ce qui fait que cette pièce est exceptionnelle et probablement unique.

### **Bibliographie :**

A. Camboulives : La Poste française par le transsibérien. L'Echo de Timbrologie N°1592, novembre 1987, p : 70-74.

M. Soulie : Transsibérien et voie de Sibérie. Février 2021. <https://www.asso-philatelique-montpellier.fr/>

K. Benziane : Sur les traces de Mermoz et de Saint-Exupéry : l'Aérophilatélie au Maroc, première édition, 2015.