

## **« PAR AVION » : GENÈSE SÉMIOTIQUE DE LA POSTE AÉRIENNE INTERNATIONALE**

Le transport aérien du courrier, en d'autres termes la poste aérienne, est moins une innovation technique qu'organisationnelle. Avec elle, il ne s'agit pas seulement, oserait-on dire, de faire voler des avions, mais de les insérer dans un système de collecte, de transport et de distribution du courrier à travers des territoires, suivant des contraintes fortes, propres au service postal. L'impératif bien connu selon lequel « le courrier doit passer » suppose de dompter deux fois les éléments et la mécanique : contrairement à ce que laissent penser les histoires écrites à la gloire des héros et de leurs aventures<sup>1</sup>, l'exploit du vol en lui-même ne suffit pas, il doit aussi être régulier, sûr et en somme s'articuler au mieux au reste de la chaîne postale pour satisfaire, *in fine*, les usagers. Seule une coopération, au sens strict, une opération en commun, entre les acteurs concernés le permet : les offices postaux d'une part et les compagnies aériennes d'autre part ont à travailler en étroite relation, et donc à communiquer.

C'est ce que montrent les débuts difficiles puis le développement de la poste aérienne en Europe.

L'inauguration des échanges postaux réguliers par voie aérienne a lieu immédiatement après la Première Guerre mondiale. Jusque dans le dernier tiers des années 1920, le service, essentiellement international, ne trouve cependant pas son public. Le sursaut vient d'une phase de multilatéralisation de la coopération entre offices postaux et compagnies aériennes.

En se détachant du déterminisme technique habituel, nous verrons comment la genèse de la poste aérienne durant les années 1920 en Europe est donc à relier à la construction d'un espace de sens commun entre les principaux acteurs. Cet espace est fait de surfaces institutionnelles qui se croisent, selon des dynamiques techniques, politiques ou encore économiques, en des points de rencontres où se jouent la négociation, l'échange, la confrontation des intérêts et, parfois, l'entente. Cet article s'attachera à montrer que celle-ci génère une langue nécessaire pour mettre en forme et comparer les visions, ainsi qu'une signalétique pour mettre en œuvre les projets. Tels sont les canaux sémiotiques qui structurent l'innovation d'organisation par la coopération.

## **Une innovation d'organisation : lieux et temps de la multilatéralisation**

### *L'espace de la coopération postale*

Des hommes des quatre coins du monde attendent de se retrouver autour d'un déjeuner. Auparavant, ils ont inauguré un monument à la gloire du passé, du présent et de l'avenir de leur entreprise : la coopération postale. La scène a lieu en octobre 1909 et en terre neutre, à Berne, où se trouve le bureau international permanent de l'Union postale universelle (UPU). Les délégués sont venus représenter leur administration postale respective. Ils découvrent un globe imposant, coiffant une colonne de nuages, autour duquel cinq messagères se transmettent des lettres, en une farandole suspendue<sup>2</sup>. L'orateur qui prend la parole se félicite des bienfaits de l'œuvre accomplie depuis la création de l'institution, en 1874. Pour le futur, il insiste sur l'intérêt de l'avion, qui vient avec Blériot de traverser la Manche, en imaginant « qu'un jour la poste se ferait peut-être dans les airs, par des véhicules légers, par lesquels il n'y a plus de frontières »<sup>3</sup>. Aux côtés du navire, du train, de l'auto, du cycle et du piéton, l'avion semble appelé à renforcer l'arsenal des moyens quotidiens de faire circuler le courrier et à réaliser l'idéal de la coopération postale, symbolisé par la sculpture anniversaire, d'affranchir des obstacles physiques et politiques la communication entre les hommes du monde entier.

Dans les faits, des essais plus ou moins ponctuels ont lieu avant 1914 puis sont gelés. Ils reprennent durant la seconde moitié du conflit. Mais ce n'est réellement qu'après guerre, avec les avions, les moteurs et les pilotes qui ont servi au front, que se tissent les premières fils aériens d'un réseau continental de transport postal. La maille est irrégulière et l'ensemble ressemble

plutôt à un patchwork. Les frontières sont encore bien présentes, chaque pays développant une approche particulière : les Allemands sont contraints de se concentrer sur les lignes domestiques, les Français jettent des ponts à travers l'Europe, les Anglais visent l'Empire. Partout en revanche sur le continent, ce sont des compagnies privées créées pour donner un débouché aux industriels qui se lancent dans le transport aérien. Il s'agit pour elles d'amorcer un trafic de voyageurs et de marchandises. Pour cette dernière catégorie, la poste est un client de choix : elle travaille un produit à la fois léger à l'unité, avide de gains de temps car support d'un produit périssable (l'information) et donc prêt à payer un service nécessairement plus onéreux que le transport de masse.

De leur côté, les offices postaux organisent, dès 1920, un nouveau congrès de l'UPU, à Madrid, pour essayer d'opérer un retour à la normale dans les relations postales internationales. La priorité n'est pas l'avion, mais une place lui est déjà accordée dans les discussions. Les résultats du congrès restent en réalité élémentaires. La poste aérienne est en effet déclarée service « extraordinaire »<sup>4</sup>. Ne pouvant s'appliquer à la masse du courrier, du fait des capacités d'emport limitées des appareils, tenant quasiment du luxe, elle ne saurait relever des engagements tarifaires pris par les États membres au titre de la convention postale universelle. Il n'est donc pas question d'imposer un tarif ou une fourchette tarifaire contraignante, réservée aux services ordinaires, ni même de prendre des mesures communes à tous les offices. Les relations aéropostales s'établiront au contraire selon des accords de gré à gré, bilatéraux, et les offices auront toute latitude pour établir une tarification spéciale, sur le mode de la surtaxation. Ainsi le privilège de l'accès à l'avion, qui doit permettre de gagner du temps sur l'acheminement, sera réservé à ceux des usagers qui seront prêts à en payer le prix. La surtaxe prélevée sur l'usager viendra couvrir le surcoût

occasionné à l'office postal par le paiement des entreprises de transport. Ce surcoût varie en fonction des distances, mais aussi en fonction des lignes<sup>5</sup>.

### **Les compagnies aériennes en réseau**

Les compagnies privées créées pour exploiter le transport aérien sont soutenues par les pouvoirs publics, pour des raisons économiques et stratégiques. Dans la période de l'entre-deux-guerres, on estime en fait que les recettes commerciales couvrent les frais d'exploitation, comme le personnel, les escales et le carburant, tandis que l'argent public finance les installations au sol et le matériel volant<sup>6</sup>.

Les entreprises ne tardent pas à se concentrer, certaines finissant par jouir de position de quasi-monopole dans leur pays. Sabena (Belgique, 1923), Imperial Airways (Grande-Bretagne, 1924), Deutsche Lufthansa (Allemagne, 1926), KLM (Pays-Bas, 1928), Air France (1933) : autant de porte-drapeaux, à la très forte dimension symbolique, qui consacrent l'identification de l'aéronautique à la puissance nationale.

Ces compagnies entretiennent entre elles des liens robustes et institutionnalisés. Dans le cadre d'une organisation professionnelle non gouvernementale, l'International Air Traffic Association (IATA, 1919), elles se réunissent deux fois par an pour harmoniser les conditions d'exploitation et défendre leurs intérêts. Certaines poussent plus loin la coopération, opérant des lignes en *pool*, pour partager les charges d'exploitation et les recettes réalisées sur des secteurs et selon des règles convenues à l'avance<sup>7</sup>. L'absence d'accord global entre administrations postales rend l'opération délicate pour ce segment de leur activité : comment partager les recettes lorsque les règles qui prévalent changent d'un pays à l'autre, voire d'une ligne à l'autre ?

La complexité de la réglementation postale, qui n'évolue guère après le congrès de Madrid, est dénoncée

par les entreprises dans le cadre d'un autre forum de discussion, plus ouvert que l'IATA : la Chambre de commerce internationale (CCI), véritable « parlement international des affaires ». Les compagnies y trouvent l'appui de commerçants, banquiers et industriels, critiquant le montant jugé excessif des surtaxes imposées au courrier aérien. Dans ces conditions, ils n'estiment pas étonnants que la poste aérienne ne convainque pas les usagers. En 1927, une lettre sur mille seulement passe par les airs entre Paris et Berlin ; entre Paris et Londres, ce ne sont guère que cinq lettres sur mille qui suivent cette voie<sup>8</sup>.

La CCI adopte une résolution appelant à « provoquer, par toutes mesures utiles, une entente générale pour l'acheminement des correspondances internationales par voie aérienne pour toutes les destinations ; [...] des ententes internationales pour l'étude et la mise en exploitation de lignes aériennes sur les principaux courants d'échanges postaux internationaux »<sup>9</sup>. Manière d'appeler les offices postaux à baisser les surtaxes et à réformer la réglementation internationale en accord avec les vues des transporteurs, sous l'angle d'une profonde uniformisation. Une enquête est lancée en 1926 auprès des administrations postales et des compagnies aériennes, dont il est prévu que les résultats seront analysés par une conférence spéciale.

### **La conférence aéropostale de La Haye, septembre 1927**

Négocier les tarifs avec la compagnie prenant en charge l'acheminement, fixer les surtaxes à prélever sur les usagers et s'entendre avec les administrations correspondantes pour ce qui concerne la gestion des dépêches aéropostales une fois qu'elles sont sorties des avions : telles sont les missions qui incombent aux services postaux s'agissant des échanges aériens. Tout s'est mis en place jusqu'alors selon des procédures bilatérales.

Les postiers savent de leur longue tradition de coopération multilatérale que le meilleur moyen de développer un service international est d'en faciliter l'accès et l'exécution en harmonisant les procédures et les tarifs et en réduisant de manière générale la complexité des dispositifs mis en place. Ils sont désormais prêts à s'atteler à ce chantier pour la poste aérienne : ils y sont fortement invités par les compagnies et leurs relais gouvernementaux, l'après-guerre (avec ses difficultés géopolitiques, en particulier sur le plan aérien entre la France et l'Allemagne) est passé, l'exploitation aérienne se professionnalise et répond mieux à leurs attentes. Celles qui sont encore insatisfaites seront mieux entendues, espèrent-ils, si elles sont exprimées de façon collective.

En septembre 1927, les administrations postales, essentiellement européennes, organisent une conférence extraordinaire à La Haye. La capitale néerlandaise est le siège de l'IATA, qui est bien sûr représentée, ainsi que la CCI et 14 compagnies<sup>10</sup>. À partir des discussions émane un nouvel ensemble de règles et d'accords qui dessinent un régime international pour la poste aérienne. Le congrès de l'UPU de 1929 en valide les termes et en fait officiellement une partie annexe à la Convention postale universelle. Dès 1928, la poste aérienne enregistre en Europe une croissance marquée, à peine ralentie ensuite par la crise économique.

Les intérêts des compagnies et la logique de l'exploitation aérienne internationale ont poussé au passage d'un dispositif de gestion bilatérale de la poste aérienne internationale (par des accords entre administrations correspondantes, et entre administration et compagnie assurant le transport) à un dispositif multilatéral. Ce processus a trouvé dans la tradition et le besoin de coopération des offices postaux une niche institutionnelle et une culture propices. Lorsque les deux catégories d'acteurs se croisent en 1927, un espace de communication s'ouvre et la poste aérienne inter-

nationale connaît, après une phase de lancement délicate, un nouveau départ.

## **Une communication simplifiée : métrique et signalétique**

Dans les années 1920, période de genèse où le système aéronautique ne connaît pas de rupture technique radicale, les dynamiques de l'innovation en matière aéropostale sont davantage déterminées par les questions d'organisation.

Pour intégrer pleinement l'avion dans le système postal, il fallait le détacher de son statut de « service extraordinaire », car celui-ci le maintenait en dehors des cadres postaux internationaux, gérés de façon multilatérale. Les accords signés à La Haye ne lient formellement que les offices postaux entre eux, les relations des offices avec les transporteurs relevant du droit privé<sup>11</sup>. Il n'empêche néanmoins que les termes des accords postaux sont construits relativement aux partenaires aériens. Les textes s'adressent à eux aussi, la langue et la signalétique adoptée doivent leur être compréhensibles. En fait, s'engage un travail d'uniformisation des interfaces construites au temps des accords bilatéraux.

### ***Une métrique tarifaire uniformisée***

Multilatéral, le dialogue à La Haye en 1927 a pour quête l'uniformisation. Il est conduit dans une langue articulant la distance et les prix, une métrique tarifaire, dont les termes fondamentaux sont la tonne kilométrique et la surtaxe.

Le taux rémunérant le poids transporté en fonction de la distance, classique dans l'économie des transports, est au centre des discussions. L'IATA propose que les

compagnies reçoivent entre 6 et 7,5 francs-or par tonne de courrier transporté sur une distance d'un kilomètre en Europe<sup>12</sup>. Les offices postaux s'entendent finalement pour un taux de 6 francs-or par tonne et par kilomètre. Même ramené au bas de la fourchette, il donne un produit très supérieur à celui qu'offre le transport de passagers ou de marchandises. L'importance de ces recettes dans le bilan commercial des compagnies explique l'attention qu'accordent ces dernières aux affaires postales.

Le caractère uniforme du taux retenu présente l'avantage de faciliter le transit. Une administration couvrant le territoire A sait qu'elle sera facturée la même somme quel que soit le territoire B au départ duquel elle sollicitera, par l'intermédiaire d'un office postal, telle ou telle compagnie. Les comptes entre administrations en sont simplifiés. En ce sens, et pour aller plus loin, la convention propose de suivre la démarche déjà en vigueur dans les échanges de surface, qui consiste à calculer le solde des comptes entre offices sur la base de statistiques semestrielles. Mais en réalité, cette abstraction ne sera pas appliquée parce qu'elle expose à de coûteuses distorsions par rapport à la réalité du poids transporté et donc payé aux compagnies<sup>13</sup>. Aussi, l'entretien d'une comptabilité quotidienne du service aérien nécessitera-t-il la mise en place de procédures particulières de relevés et d'échanges.

La seconde mesure discutée concerne le montant de la surtaxe. Le nombre exact de plis remis et donc de taxes perçues sur les usagers – qui peut varier pour une même unité de poids – n'est plus la variable déterminant la rétribution des compagnies. La surtaxe ne leur est plus reversée, mais doit désormais être fixée de façon à se rapprocher le plus possible du coût de transport qu'auront à prendre en charge les offices. Elle devient d'une certaine manière plus abstraite. Cela d'autant plus, là encore, qu'elle s'uniformise, mais cette fois par pays de destination et par plages de distance. L'IATA proposait que la surtaxe soit là même depuis un pays

donné à destination de n'importe quel autre en Europe. L'offre deviendrait plus facile à gérer pour les postiers et plus claire pour les usagers, qui ne peuvent en l'état s'approprier le service : « C'en serait fini alors du véritable rébus qui se pose aujourd'hui au commerçant ou à l'employé des postes quand il s'agit d'expédier un pli par avion », souligne un commentateur<sup>14</sup>.

La solution adoptée est plus prudente, puisque la surtaxe est uniformisée par pays de destination et est plafonnée dans les relations européennes, à un montant de 25 centimes-or par 20 g et par 1000 km parcourus, mais continue de varier en fonction de la distance au pays d'origine. Ceci simplifie les procédures de taxation, notamment pour le guichetier, qui commettait de plus en plus d'erreurs. Depuis la France par exemple, quatre zones ont cours pour l'envoi d'une lettre-avion<sup>15</sup>.

Dans toutes ces mesures, il apparaît que l'échelle continentale est privilégiée, dans la mesure où les relations intercontinentales restent encore expérimentales.

### *Signalétique*

Un taux de rémunération uniforme étant fixé, il devient aisé de faire reconnaître le principe selon lequel les services aériens intérieurs de distribution sont ouverts à tout courrier provenant de l'étranger, ce qui dynamise la circulation postale à travers le continent en permettant une utilisation maximale des possibilités de transport aérien. Pour permettre à tous les offices de bénéficier des lignes, nationales et internationales, que chacun a à sa disposition, il est du reste convenu que le bureau international de l'UPU publiera un tableau des lignes en exploitation par pays et en dressera une cartographie. Le processus de communication apparaît ici décisif dans la mise en œuvre de l'ensemble des dispositions qui portent l'innovation d'organisation.

Les bureaucraties postales construisent plus largement une infrastructure de papier, faite de formules types, normalisées et écrites en français, langue de l'Union postale universelle. Bordereaux et relevés enregistrant le poids des correspondances-avion ou la livraison des dépêches sont le support essentiel pour mettre en œuvre la métrique tarifaire.

Toutes ces dispositions, spécifiques au courrier aérien, s'accompagnent d'une signalétique qui permet de distinguer cette catégorie des autres composantes des échanges postaux et des autres composantes du fret aérien. Il est notamment convenu que partout les dépêches-avion seront confectionnées à l'aide de sacs bleus ou portant de larges bandes bleues, avec des étiquettes normalisées.

Le président de la KLM propose qu'une vignette spéciale, commune à tous les pays, soit apposée sur les courriers urgents et que les surtaxes collectées par les administrations d'origine soient versées à l'UPU, qui se chargerait à son tour de distribuer la part revenant aux compagnies et aux offices postaux<sup>16</sup>. La proposition d'uniformisation et de centralisation ne fait pas l'unanimité parmi les compagnies. Le règlement des

comptes restera décentralisé. En revanche, le principe d'une marque postale commune identifiant le courrier aérien d'un bout à l'autre de la chaîne postale est retenu : il s'agit du fameux « par avion », qui pourra être décliné dans les différentes langues. En revanche, ce ne sera pas avant 1952 que sera officialisée la catégorie d'objet postal de faible poids et donc de taxe réduite dénommée « aérogramme », déjà introduite dans la pratique sous le nom d'« air-letter » ou de « lettre-avion », mais « sans être juridiquement réglementée »<sup>17</sup>.

Entrer dans le détail de la coopération mise en œuvre pour le transport du courrier entre offices postaux et compagnies aériennes dans les années 1920 montre ainsi que les réflexions sur les processus de communication sont consubstantielles de l'innovation d'organisation. L'uniformisation à laquelle tend l'approche multilatérale qui s'impose à partir de 1927, repose sur le choix d'une métrique tarifaire – avec les deux étalons que sont le taux de la tonne kilométrique et celui de la surtaxe –, d'un système centralisé de gestion de l'information et d'une signalétique.

## NOTES

1. Voir, parmi de nombreux titres comparables, le livre récent de Gérard PIOUFFRE, *Le Courrier doit passer ! L'aventure de l'Aéropostale*, Larousse, coll. « L'histoire comme un roman », 2007, 284 p.
2. Non sans paradoxe, l'œuvre du Français René de Saint-Marceaux célèbre la coopération internationale, mais crée la polémique en Suisse entre partisans du style français et du style allemand. Voir Annette HERKOMMER, « Des témoins de l'histoire : le monument de l'Union postale universelle et le monument de l'Union télégraphique internationale », *Journal de l'Office fédéral de la culture*, n° 10, 2003, p. 2-3.
3. Cité dans *L'Union postale universelle, sa fondation et son développement, 1874-1949 : mémoire*, Berne, Bureau international de l'Union, 1949, 312 p., p. 114.
4. Pour une présentation juridique d'ensemble du traitement de la poste aérienne par l'Union postale universelle, voir la thèse de droit de Michel EL RAHI, *La Poste aérienne dans le cadre de l'Union postale universelle*, Paris, 1964, 250 p.
5. Exemple : en 1925, les trajets comparables Paris-Copenhague et Paris-Vienne, occasionnent respectivement une surtaxe de 1,5 et de 2 francs. Voir Robert JOANY, *Les Surtaxes de la poste*

- aérienne*, Paris, Le Monde des philatélistes, étude n° 166, 1974, 36 p., p. 4-5.
6. Voir Emmanuel CHADEAU, *Le Rêve et la puissance. L'avion et son siècle*, Paris, Fayard, 1996, 438 p., p. 142.
  7. Voir Henri CORNELIUS, « La collaboration internationale entre compagnies de navigation aérienne », *L'Économie internationale. Revue de la Chambre de commerce internationale*, vol. 9, numéro spécial « Aviation commerciale », février 1937, p. 20-22.
  8. *L'Aviation postale*, conférence prononcée au Centre d'études supérieures de transport, le 15 décembre 1943 par M. Moignet, Saint-Cloud, Girault, 1944, 28 p.
  9. Congrès de Bruxelles de la CCI, juin 1925, cité dans *Journal de la Chambre de commerce internationale*, n° 8, 1926, p. 6.
  10. Le nombre d'administrations présentes s'élève à 38. La réunion a lieu du 1<sup>er</sup> au 10 septembre. *Documents de la Conférence sur la poste aérienne de La Haye 1927*, Berne, Bureau de l'UPU, 1927, 252 p.
  11. Michel EL RAHI, *op. cit.*, p. 112.
  12. Ou par kilogramme par étape de 1000 kilomètres. *Journal de la Chambre de commerce internationale*, n° 15, 1927, p. 30.
  13. Michel EL RAHI, *op. cit.*, p. 88.
  14. L. HIRSCHAUER, « Le développement des lignes aériennes européennes », *L'Europe nouvelle*, n° 497, 20 août 1927, p. 1098.
  15. Décret du 20 mars 1928.
  16. *Journal de la Chambre de commerce internationale*, n° 8, 1926, p. 7.
  17. Michel EL RAHI, *op. cit.*, p. 79.