

JOURNÉE DU TIMBRE 1965

PAQUEBOT-POSTE LA "GUIENNE"

Valeur : 0,25 F + 0,10 F

Couleurs : vert, noir, bleu

50 timbres à la feuille



Dessiné et gravé en taille-douce
par CAMI

Format horizontal 22 × 36
(dentelé 13)

VENTE

anticipée à partir du 27 mars 1965, dans les bureaux de poste des villes désignées par la Fédération des sociétés philatéliques françaises pour organiser la Journée du Timbre ;
générale le 29 mars 1965 dans tous les autres bureaux.

Le 15 octobre 1859, dans le port de La Ciotat (entre Marseille et Toulon) le préfet maritime, accompagné de personnalités civiles, militaires et religieuses, préside à la cérémonie de lancement du paquebot-poste la *Guienne*. Une foule nombreuse se presse sur les quais et tous les bateaux amarrés dans le port ont pavoisé pour la circonstance. A vrai dire, l'événement est d'une importance nettement supérieure à celle d'une traditionnelle mise à l'eau puisque le moment où le navire, libéré de ses épontilles, s'avance lentement et presque gravement dans le bassin, va marquer le commencement d'un chapitre nouveau de l'histoire des liaisons postales maritimes françaises.

En effet, à cette époque de développement rapide de l'industrie, d'expansion du commerce international et, par conséquent, d'accroissement considérable du trafic postal avec les pays étrangers, l'État a pris conscience qu'il lui faut désormais apporter son aide aux entreprises privées, en vue de normaliser le service des acheminements postaux notamment entre la France et le Nouveau Monde.

C'est ainsi qu'en juin 1857 est arrêtée la décision de constituer trois réseaux, pour desservir respectivement l'Amérique du Nord (New York), l'Amérique centrale (Antilles et Mexique) et l'Amérique du Sud (Rio de Janeiro).

Un décret du 16 septembre 1857 attribue l'exploitation de cette dernière ligne aux « Messageries impériales », ancienne compagnie de transports terrestres par diligence que la concurrence victorieuse du chemin de fer a contrainte de se reconverter en reportant sur mer ses activités.

L'accord conclu entre le Gouvernement et la Compagnie prévoit que celle-ci doit procéder immédiatement à la mise en chantier de quatre bâtiments destinés à relier mensuellement Bordeaux à Rio de Janeiro. Ces quatre bâtiments, la *Guienne*, la *Navarre*, l'*Estramadure* et le *Béarn* seront des navires à aubes et conjugueraient la voile et la vapeur comme moyens de propulsion.

L'utilisation de la vapeur, encore peu courante, est certes de nature à régulariser et réduire la durée des traversées, à condition toutefois de disposer, en cours de voyage, d'escales où il sera possible de relâcher pour effectuer le ravitaillement en charbon.

L'un de ces points d'arrêt, choisi par la Compagnie, sur la côte ouest de l'Afrique, ne sera tout d'abord guère autre chose qu'une jetée de 400 mètres à l'abri de laquelle se construira un port appelé à connaître une grande importance dans la navigation mondiale : **Dakar**.

Des quatre navires devant battre pavillon des « Messageries impériales », la *Guienne* est le premier mis en service. Le 24 mai 1860, soit un peu plus de sept mois après son lancement à La Ciotat, il quitte Bordeaux afin d'effectuer son voyage inaugural; pour les connaisseurs, sa fiche technique se résume ainsi : longueur 96 mètres, coque en fer, machines à vapeur d'une puissance de 460 CV, jauge brute 1 200 tonneaux; pour les simples curieux, l'attraction est constituée par les deux grandes roues qui creusent de chaque côté du navire un éclatant sillon d'écume blanche et par la haute cheminée d'où s'échappe, en contraste, un épais nuage de fumée noire.

Ce premier voyage s'effectue sans histoire et prélude à de nombreux autres qui vont se dérouler tout aussi régulièrement pendant près d'une décennie, jusqu'à ce que l'avènement de l'hélice marque un progrès qui condamne les bâtiments équipés de roues à aubes.

En effet, alors qu'elle enregistre par ailleurs le prolongement vers La Plata de la ligne Bordeaux-Rio de Janeiro, l'année 1869 sonne l'heure de la retraite pour la *Guienne*. Le navire va faire l'objet d'importantes modifications en 1870-1871 : allongé, transformé par l'adjonction d'une hélice, doté de nouvelles machines d'une puissance de 2 400 CV, c'est sous le nom de *Gambie* que doit s'achever sa carrière; malheureusement, ce sera dans des conditions tragiques, en mars 1873, près de cette côte brésilienne qui, huit ans plus tôt, avait déjà vu sombrer le *Béarn*, construit comme lui pour servir de trait d'union postal entre la France et la lointaine Amérique du Sud.

