

Bernard Jimenez accueille notre conférencier Serge Kahn, spécialiste de la philatélie polaire et, spécialement, de l'histoire postale polaire. Il s'est déplacé, de nombreuses fois, dans ces régions. Il le remercie chaleureusement d'avoir accepté de nous faire cette causerie. Il réalisera une approche générale de la philatélie et de l'histoire de ces régions et nous explicitera les spécificités relatives à la « Philatélie polaire ».

O-O-O-O-O

Serge Kahn salue toute l'assistance et présente ses meilleurs vœux à tous. Il précise qu'il nous entretiendra de la « philatélie polaire » sous tous ses angles.



Il faut, avant toute chose, évoquer la géographie des deux pôles.



L'Arctique est un océan où, pendant une partie de l'année, l'eau se prend en glace, c'est la banquise. Cet océan est bordé de terres.



L'Antarctique est différent. C'est un socle rocheux recouvert de glace et entouré d'eau . Ces différences expliquent que la faune n'est pas la même, que les habitants sont différents. Et ces différences ont également une influence sur les types d'expéditions et donc sur les sortes de courriers que l'on peut trouver.

Il faut également bien distinguer le « polaire » et les « Terres Australes et Antarctiques Françaises ». En France on est envahi par les TAAF, territoire dont le statut administratif date de 1955 et qui comprennent quatre territoires , comme le montre la carte ci dessus: Terre Adélie, Saint Paul et Amsterdam, Iles Kerguelen et Iles Crozet. Depuis quelques années y sont rattachées administrativement les Iles Eparses..Il existe une certaine confusion car le terme « TAAF », qui concerne uniquement l'hémisphère sud, est assimilé au « polaire » qui concerne les deux pôles.

O-O-O-O

La philatélie polaire comprend l'étude, la collection, l'exposition mais aussi l'appréciation à leur juste valeur des timbres, des documents postaux et du matériel associé, en rapport avec les régions polaires de la planète, Arctique et Antarctique.

Il peut s'agir de documents à destination ou en provenance de l'une ou l'autre des deux régions polaires, ou bien de documents ayant uniquement circulé à l'intérieur de l'une ou l'autre de ces régions, ou encore de pièces qui concernent simplement un sujet polaire ou même, par exemple, les vols qui ont survolé une région polaire.

Les différences géographiques génèrent évidemment des différences de type d'expédition. Dans l'Antarctique on trouve des explorations « maritimes » et « terrestres » pour être le premier à poser le drapeau national au « pôle Sud géographique », ce qui est le cas ici en décembre 1911 pour Amundsen et le drapeau norvégien.

Pour l'Arctique, ont été réalisées des expéditions « maritimes » au 19<sup>e</sup> siècle afin de trouver les passages du Nord-Ouest et Nord-Est. Mais, pour accéder au « pôle Nord », l'accès par la banquise est aléatoire car elle dérive. A partir des années 1920 on a préféré des expéditions « aériennes », comme ici le dirigeable de Nobile, qui permettent de survoler aisément ce pôle qui est un point fixe.

Ces différences génèrent une variation de la nature des documents philatéliques qui montrent des différences ou des similitudes :

° Au niveau des similitudes :

- **Tout le matériel philatélique peut être utilisé. Cela comprend les lettres ou les enveloppes distribuées par la poste ou par porteur, les cartes postales illustrées ou non, ainsi que des éléments annexes, comme des vignettes, des télégrammes officiels et des timbres, des chèques annulés avec des timbres fiscaux, etc.**
- **Il peut être opportun de donner des informations sur les tarifs et les acheminements (histoire postale).**
- **Il peut être opportun de présenter des timbres (philatélie traditionnelle) en relation avec un sujet polaire (pays non polaire) ou en provenance d'un territoire polaire (TAAF, AAT, BAT, Falkland...)**

**C'est la nature philatélique du matériel**

° Au niveau des différences :

- Il est souvent souhaitable voire essentiel d'avoir des informations à propos de l'expéditeur ou du destinataire d'un courrier.
- Quel est le lien avec l'histoire d'un événement polaire ?
- Que dit-il ou évoque-t-il au sujet de l'événement qui est à son origine ?
- Comment illustre-t-il une période, un lieu ou un fait de l'histoire polaire ?
- Quelquefois, un courrier rectifie ou précise l'histoire polaire connue.
- Quelquefois, un courrier nous dit quand ou comment un événement polaire s'est produit.
- La majorité du matériel philatélique polaire n'est pas catalogué car, essentiellement, il n'a pas été produit à des fins philatéliques.

**C'est la composante polaire du matériel**

Elle est parfois difficile à appréhender et nécessite une connaissance spécifique capable de transformer un document d'apparence banale en une pièce exceptionnelle.



Par exemple cette carte postale de La Corogne, en Espagne, sur laquelle on peut lire « descendons deux heures à La Corogne ». Au verso on voit que cette carte a été envoyée de La Corogne vers la France en 1903, elle est écrite en français et à bord du « Français », par Paul Pléneau membre de l'état major scientifique de la première expédition française en Antarctique par Charcot. Banale du point de vue philatélique, cette carte est le seul document postal connu prouvant cette brève escale.

Afin de révéler cette composante « polaire », il est indispensable, pour le philatéliste polaire, de bien connaître :

- L'histoire des événements polaires.
- Les noms, écritures et signatures des participants aux expéditions.
- Les noms des commanditaires, des membres des équipes de secours....etc.

Le matériel philatélique polaire comprend :

- Le matériel posté : Lettres, cartes postales illustrées ou non....
- Le matériel adhésif : Timbres, vignettes....
- Le matériel associé : Photos, télégrammes....

Et, en fait, existent deux façons d'aborder la philatélie polaire :

- Comment le matériel apparaît ?
- Que nous raconte-t-il ? ce qui se résume en :

1 – Les expéditions : Matériel associé aux différents types d'expéditions polaires.

2 – Vols et événements aéronautiques : Matériel associé au développement des vols et des événements aéronautiques concernant les régions polaires.

3 – Activités militaires : Matériel associé aux combats et aux activités militaires dans ces régions.

4 – Thèmes : Matériel en relation avec un sujet polaire spécifique tel manchots, chiens de traîneaux, navires polaires, flore....

5 – Sites géographiques : Matériel associé à un site polaire spécifique  
Ces cinq catégories, d'importance inégale, englobent tous les aspects illustrés par les correspondances et nous allons les étudier chapitre par chapitre.

### **1 – Les expéditions :**

C'est le cœur même de la philatélie polaire. Une expédition est un événement au cours duquel des personnes se regroupent afin de poursuivre un des quatre objectifs suivants :

- \* Exploration géographique.
- \* Recherche et coopération scientifique.
- \* Aventure et sport.
- \* Activités commerciales et/ou sociales

Les deux premiers points sont les plus intéressants du point de vue philatélique.

Quelles sont les six phases que l'on peut illustrer ?

- ° La phase préparatoire.
- ° Le départ.
- ° En route : Du départ à la présence sur le site.
- ° La présence sur le site. Surtout, dans la période moderne, lorsqu'il y existe un bureau de Poste.
- ° Le retour.
- ° L'après expédition : Résultats, échanges entre explorateurs.

Généralement on recherche du courrier « en provenance » d'une expédition, que l'on nomme « outgoing mail », dans les temps anciens adressé à la famille ou à des scientifiques et, dans les temps modernes, aux philatélistes. Mais il est souhaitable, et plus difficile, de rechercher du courrier « à destination » des membres d'une expédition, que l'on nomme « incoming mail » et qui, notons le, n'est parfois pas arrivé à son destinataire.

Quelle est la chronologie des expéditions ?



en elle-même est très banale au niveau philatélique, lui donne toute sa valeur « polaire ». Ce document a fait un prix fort élevé en vente aux enchères.



Un exemple « d'incoming mail », courrier adressé à un membre d'expédition, en l'occurrence Charcot, lors de l'expédition du « Français » en 1903-1905. Parti de France en septembre 1903 et arrivé à Buenos Ayres, sans que l'on puisse affirmer qu'il ait trouvé Charcot lors de son escale en cette ville.



Autre document, plus facile à interpréter puisque l'on y voit la griffe de l'expédition Charcot de 1903-1905 et le timbre à date du 13 janvier 1904, lendemain de l'arrivée du « Français » à Ushuaia. Cette carte, émise en souscription pour financer l'expédition, a été envoyée d'Ushuaia par Charcot en remerciement.





Une carte d'apparence anodine montrant « Le Français », navire de Charcot, lancé le 27 juin 1903.. C'est une correspondance datée d'Ushuaia le 12 janvier 1904, portant la signature d'André Matha, second de l'expédition, ce qui lui donne toute sa valeur « polaire ».



Cet autre document est plus facile à connecter à une expédition. C'est une lettre de la « Ziegler Polar Expedition » de 1905. Elle porte la vignette de l'expédition annulée du « killer » de la même expédition, réalisée localement à l'aide d'une presse artisanale. Pièce difficile à trouver.

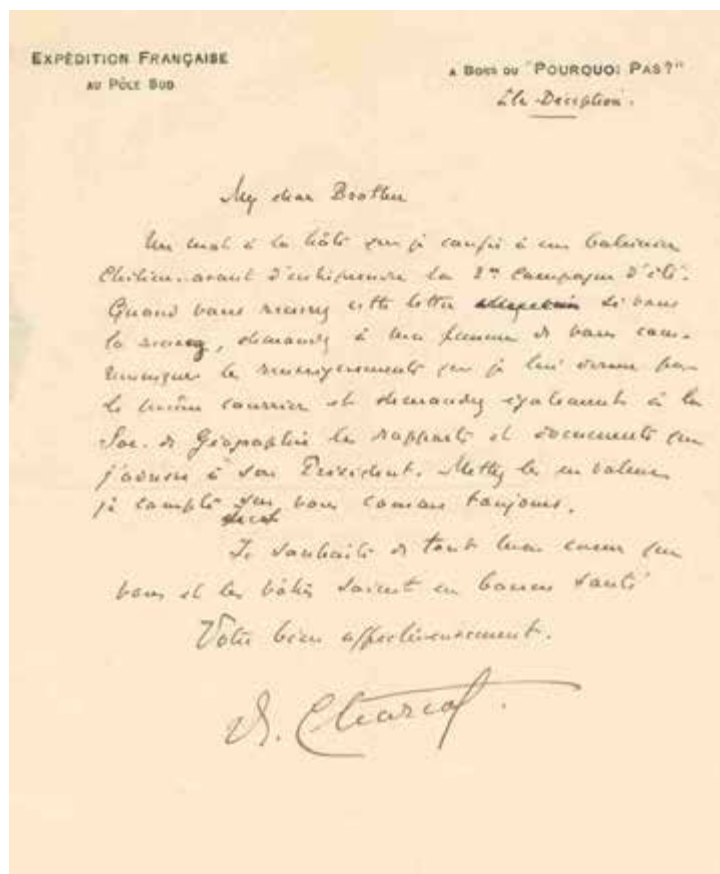
Voyons, maintenant quelques notions qui précisent, en regard des saisons, quand les courriers sont possibles vues les possibilités de navigation.

En Antarctique on passe un « hivernage » entre mars et décembre donc lorsqu'on part en campagne on passe une « première campagne » d'été et, après l'hivernage, une seconde campagne d'été. En conséquence, un courrier écrit pendant l'hivernage ne peut partir qu'à la fin de celui-ci..



Ce document explique ce que l'on vient d'évoquer. Cette lettre a été écrite par Charcot à son épouse à Noël 1908 lors de l'expédition du « Pourquoi Pas ? » dans les îles Shetland du Sud, avant de faire sa première campagne d'été et son hivernage.

Ce courrier a été confié à un baleinier qui, à l'issue de la campagne de chasse à la baleine, est remonté à Puente Arenas, au Chili, où il a posté ce courrier le 19 mars 1909 alors que Charcot était en plein hivernage. En l'absence de connaissance précise des événements, on laissera passer ce document très intéressant puisque « parti d'une région polaire »



Un autre courrier où l'on peut lire la phrase « Un mot à la hâte que je confie à un baleinier chilien avant d'entreprendre la 2<sup>e</sup> campagne d'été »

## 1.2 – L'âge mécanique :



Cette carte illustre le dirigeable de Nobile qui, en 1928, voulait survoler le pôle Nord avec lui. L'appareil s'écrasa et, précisions historiques, Amundsen partit à la recherche de l'Italien mais disparut à bord de l'hydravion que lui avait prêté la France. Plusieurs expéditions, dont Charcot à bord du « Pourquoi Pas ? », partirent à la recherche d'Amundsen.



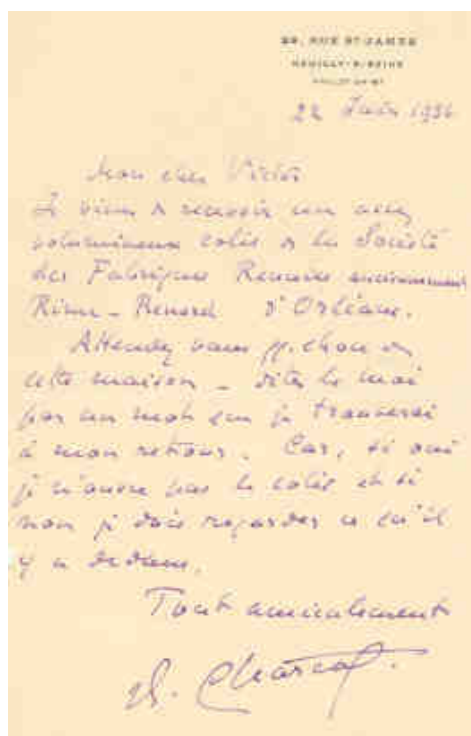
En 1928 Nobile possédait, au Spitzberg, un navire « La Citta di Milano » qui avait, à son bord, un bureau de poste embarqué.



Cette lettre a été envoyée d'Akureyri, au nord de l'Islande, au cours de cette expédition, en tant que navire militaire ce qui justifie la marque »Marine Nationale – Service à la Mer ». Ce genre de document se trouvera peut être dans un classeur « Islande » pour un prix sans rapport avec son intérêt « polaire » que seule la connaissance des événements permettra de détecter



Cette carte postale fut écrite et signée par Charles Maurain, membre de l'Académie des Sciences, en 1932 au Scoresby Sund à l'est du Groenland, alors que la France y possédait une station au cours de la seconde Année polaire internationale. Le texte décrit le déroulement de ce voyage et précise même le trajet de cette carte confiée à deux navires successifs pour arriver en France par la voie d'Erquelines comme le confirme le timbre à date d'ambulant « Erquelines à Paris »



Ce document est possible à présenter, en nombre réduit, dans une collection « polaire ». Charcot, en 1934, alors qu'il a derrière lui une longue et riche carrière polaire, emmène sur le

« Pourquoi Pas ? » un jeune étudiant, Paul-Emile Victor. C'est une véritable passation de pouvoir entre les deux hommes et la continuité de la science polaire française que ces documents illustrent.

1.3 – L'âge moderne : Apparaît, en ces années, la coopération scientifique internationale. Cette période va donner naissance à un autre type de courrier. Jusqu'à présent on avait un « chef d'expédition » qui s'aventurait en des lieux inconnus afin d'y établir une base temporaire, on rencontre donc du « courrier d'expédition »

A partir de ces années là on assiste à une occupation plus ou moins permanente des bases qui sont occupées par des équipes de scientifiques qui poursuivent des recherches. On va trouver, de ce fait, du « courrier de présence scientifique » qui comprend du courrier d'échange entre communautés scientifiques et du courrier envoyés aux philatélistes qui s'étaient « structurés » au niveau « polaire ».

Ces courriers concernent, en général, les bases et leurs bureaux de Poste ce qui implique l'étude de la période d'utilisation des marques postales, leur évolution et leurs changements de tarifs. En outre, pour certains courriers, le cachet de l'organisation ou du projet scientifique, des annotations scientifiques ou la signature des participants peut avoir un intérêt.



Cette carte de vœux de 1958, lors de l'Année géophysique internationale, a été envoyée de Terre Adélie vers la Nouvelle Zélande, signée par les scientifiques de la base Dumont d'Urville et affranchie par un timbre des TAAF, en usage dans ces territoires depuis leur création en 1955 alors qu'auparavant ils utilisaient les timbres de Madagascar.



Cette carte, où l'on reconnaît l'écriture et la signature de Paul Emile Victor, concerne son premier voyage en Antarctique, début 1956, par un bateau de ligne qui fait escale à Hobart en Australie en décembre 1955 sur la route de la Terre Adélie. Ce document trouve sa justification « polaire » puisqu'il est rattaché à l'Année géophysique internationale et au voyage de Paul Emile Victor pour se rendre en Terre Adélie.



Ce document concerne le premier courrier des archipels des Crozet, réalisé par l'expédition privée du Major Tilman, en 1959-1960, avant que la France ne s'y installe et ouvre un bureau de Poste en 1961.



Durant cette période on trouve également des documents relatifs à un certain nombre de « raids ». Celui-ci illustre le raid britannique entre l'Alaska, Barrow, et le Spitzberg en 1969. L'intérêt de ce document moderne réside dans le fait qu'il comporte uniquement le cachet de cette mission. On pourrait admettre également le cachet de l'organisation qui finance la mission voire celui du bateau qui transporte les scientifiques.



Un autre exemple illustré par ce document où figurent les cachets du sous-marin « Connecticut » et celui du « Laboratoire de Physique Appliquée » qui réalise la mission, à l'exclusion de toute autre marque qui serait superflue



Le présent document est un « souvenir » qui commémore le 50<sup>e</sup> anniversaire de la prise de possession de Port Martin en 1960. Il ne correspond à aucun tarif et, en philatélie polaire, il est tout à fait déconseillé.

## 2 – Les vols et événements aéronautiques.

C'est là un sujet peu étudié en France, beaucoup plus à l'étranger. Il concerne des vols qui ont réussi ainsi que certains qui ont échoué.



Il s'agit ici d'un vol polaire de 1930 réalisé par Byrd, montrant un courrier signé de lui, transporté au-dessus du pôle sud en 1929 et oblitéré ultérieurement par un bureau de poste embarqué à bord du navire « City of New York ».



Un autre vol polaire : Première liaison aérienne entre les Etats-Unis et la Norvège par Thor Solberg, d'abord en 1932 (crash de l'appareil), puis en 1934 (problèmes de moteur) et enfin réussi en 1935 de New York à Bergen. Il s'agit d'un vol au départ de New York et arrivé en Norvège mais considéré comme « polaire » à cause de deux escales au Groenland .



Il existe de nombreux documents relatifs à ce vol, telle cette enveloppe, signée par Solberg, partie des USA, déposée à Angmagssalik , acheminée par bateau à Copenhague (bureau K du service étranger) et repartie par bateau aux USA. Le cachet au dos, officiel du gouvernement groenlandais, était apposé systématiquement sur tout courrier avant que le Groenland ait ses propres timbres





Le présent courrier visualise une escale officielle à Reykjavik pour le premier courrier aérien transporté entre l'Islande et la Norvège. Au dos, on voit les marques d'arrivée du vol à Bergen et du transit du courrier à Oslo, avant son arrivée en Suède.



Illustration d'un vol qui devait survoler une région polaire mais en a été empêché. Ce courrier n'a, apparemment, aucune connotation « polaire », cependant il est considéré comme tel. En effet, au retour il devait passer par la Sibérie mais l'autorisation de survol lui fut refusée mais, comme ce survol était « prévu », la pièce est admise comme « polaire ».



Ce document de 1926 concerne le raid des frères Arrachart qui devaient battre un record de distance et arriver en Sibérie. Ils ont eu un incident et furent contraints de se poser à Niazeptrovsk. L'avion, réparé, repart le lendemain pour Sverdlowsk mais ne peut poursuivre son vol et le courrier est acheminé par le Transsibérien.

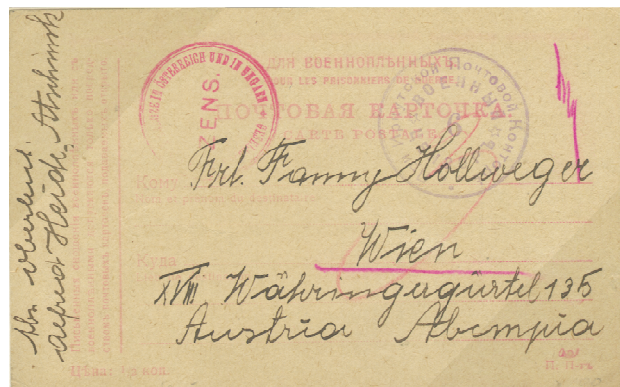
Ce courrier est considéré comme « polaire » car, bien qu'il n'étant pas arrivé à destination il est arrivé dans une zone polaire, la Sibérie.

### 3 – Les activités militaires.

Sujet également peu développé chez nous, nous en parlons brièvement car il est marginal vis-à-vis de ce qui intéresse les thématistes.



Voici un courrier en provenance des forces navales britanniques qui participèrent, en 1914, à la première bataille des îles Falkland. Il est passé par le navire « HMS Kent ». Il s'agit donc bien d'un courrier militaire en relation avec des opérations en zone polaire.



Carte postale d'un prisonnier de guerre d'un camp de Sibérie durant la première guerre mondiale. Venant de Sibérie elle a une relation avec le « polaire »

### 4 – Les thèmes.

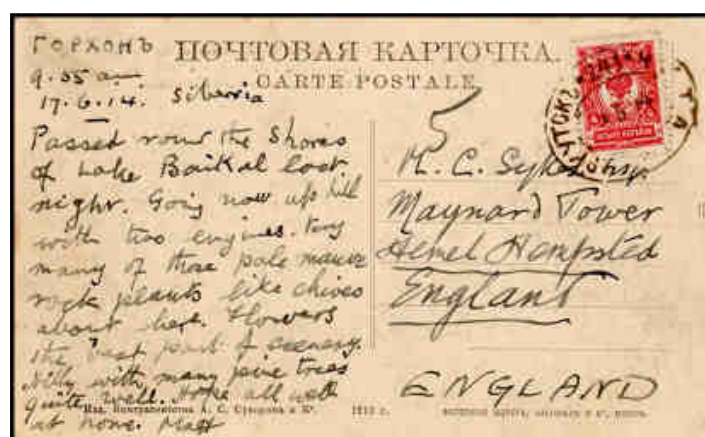
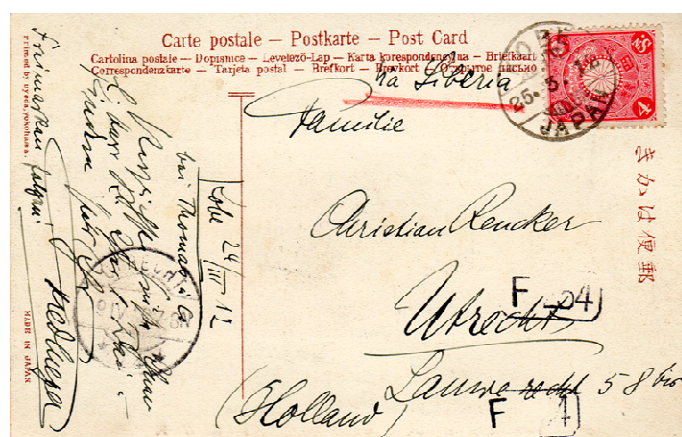


Exemple d'un sous-marin au pôle Nord. Le sujet est à « orientation polaire » car un sous marin peut naviguer dans toutes les mers du monde. Courrier américain de l'« USS Skate » de 1959

qui a fait une plongée au pôle Nord, oblitéré du jour de sa remontée à la surface. C'est un « thème polaire » mais pas forcément une « présentation thématique »



Courrier présentant la mention « First Submerged Northwest Passage », pli qui était à bord de l'«USSS Seadragon » lors de sa traversée du passage du Nord-Ouest en 1960.



Un thème très étudié à l'étranger, la voie « Via Siberia », surtout par le Transsibérien entre Vladivostok et Moscou. Ces courriers portent la marque « Via Siberia » ou des timbres à date d'ambulants, ici la ligne Irkoutsk-Chita, qui sont moins faciles à repérer. Ces deux villes dans la zone du lac Baikal, il s'agit donc d'un courrier du Transsibérien « dans une section polaire » .



Un thème très familier, les Manchots, thème emblématique du pôle Sud. On le trouve sur ce papier à en-tête de la « British Antarctic Expedition » avec illustration d'un manchot, de 1911 à 1913. Oblitération « dernier jour sur timbres néo-zélandais surchargés « Victoria Land » émis pour l'expédition de Scott.

Parfaitement admis en « polaire » mais en thématique cette frappe n'est pas postale.



Pli américain de l'opération « High Jump ». C'est une importante expédition qui, en 1946-1947, avait pour mission de finaliser la cartographie de l'Antarctique en survolant la région.

Sur l'ancre figure un manchot.

## 5 – Les sites géographiques.

Ce sont souvent des études postales des timbres à date utilisés dans les bases scientifiques.



La « Terre Adélie », sujet classique. Quand on fait une étude sur un site on peut réaliser une étude de l'évolution des timbres à date depuis leur ouverture, en janvier 1950. Monsieur Lafon, directeur du journal « Le Timbre », eut l'idée de proposer des documents en souscription et, par suite d'une erreur de montage du bloc dateur, apparut le graphisme « 1 – 20 – 1950 ». Lorsqu'on s'en aperçut il fut décidé de « continuer l'erreur » afin qu'il y ait à peu près autant de « 1 – 20 – 1950 » que de « 20 – 1 – 1950 ».



Second exemple, une carte postale du 22 juin 1951 qui est la date du « Midwinter », « milieu de l'hiver », qui est, dans l'hémisphère sud , un jour de fête.

Voyons maintenant quelques critères d'évaluation du matériel philatélique polaire.

- \* L'âge : Il y a la compétition entre le matériel classique et le matériel moderne.
- \* La rareté : Fondée sur la notion de « difficulté d'acquisition » et pas toujours sur le prix car certaines pièces chères ne sont pas rares alors que des documents que l'on peut rechercher depuis des années ne sont pas onéreux.
- \* La signification : Cette notion concerne l'intérêt historique et philatélique d'un document comme nous l'avons vu au sujet de la carte postale de La Corogne. La découverte de ce document a permis de compléter l'historique de ce voyage en incluant cette escale qui n'y figurait pas.
- \* La popularité : C'est la sensibilité personnelle au désir de posséder et de collectionner des documents polaires.

Pour conclure disons que la philatélie polaire est un nouveau challenge ouvert à tous pour mettre en scène des timbres et documents postaux et du matériel annexe concernant les activités humaines, passées et présentes, se déroulant dans les régions polaires du nord, Arctique, et du sud, Antarctique, de la planète.

Plus que jamais, dans le domaine de la philatélie polaire, les courriers sont le témoin de l'histoire et de la géographie qui sont le temps et l'espace.

O-O-O-O-O

La causerie de Serge Kahn est saluée par les applaudissements des délégués présents. Bernard Jimenez le remercie de son exposé clair et richement documenté qui a passionné toute l'assistance.

Il clôt la réunion en souhaitant bon retour à tous, avec le plaisir de se revoir au cours des manifestations qui émailleront l'année 2016.