

Les bonnes feuilles de la revue du Cercle de généalogie et d'histoire du Crédit Lyonnais

En savoir plus : Histoire de la Poste

Les premiers courriers spéciaux royaux furent créés en 1476 sous Louis XI. Leur devise : “ *ceux qui iront plus vite que les oiseaux et le vent* ”.

Mais le principe de la poste aurait été inventé en Chine entre le XII^{ème} et XIII^{ème} avant JC. Vers 500 avant JC un service de transport pour les missives de Cyrus, roi de Perse, aurait existé.

Les « chevaucheurs de l'écurie du Roy » ont été spécialement conçus pour que celui-ci reçoive rapidement des nouvelles de son royaume, car il était en guerre avec le Duc de Bourgogne.

Les premières routes organisées partaient de Tours. Les relais étaient espacés de 7 lieues environ (28 Km).

Chaque relais était tenu par un maître de poste dont il était propriétaire. Il fournissait les chevaux et les guides appelés “ postillons ”. Pour compléter ses revenus, le maître de poste était aussi aubergiste, ou cultivateur.

Les postillons étaient chargés d'accompagner et de guider les voyageurs ou le courrier de la poste aux lettres (le cavalier).

Pour la petite histoire, la fameuse botte du Chat botté était une botte de postillon... laquelle pesait 3,5 Kg et mesurait 30 cm de hauteur, avec des éperons à roulette à pointes. Elles protégeaient les jambes du postillon à cheval.

A partir de 1527 François 1^{er} accorde le privilège exclusif de la location des chevaux aux maîtres de poste de la route Paris-Lyon.

En 1584 on compte 252 relais permanents, appelés aussi maisons de poste, répartis sur 14 routes, puis 623 en 1632, et 800 en 1708. Toutes les grandes routes convergent vers Paris et Lyon.

Cependant il ne s'agissait pas d'un service public. Le courrier individuel était acheminé par des voyageurs ou des messageries d'universités. On fait mention de messageries universitaires dès 1297. Elles étaient chargées des messages entre les étudiants étrangers et leurs familles.

Dès 1672 le système des maîtres de postes est repris par deux familles. Les fermiers¹ des postes rachètent les charges de maîtres de courriers et celles des messageries universitaires. Ce monopole existera jusqu'à la Révolution.

Après la Révolution, la route du courrier est ouverte à tous : on voit apparaître des bureaux de postes dont les directeurs pèsent les lettres afin de déterminer la taxe à percevoir auprès du destinataire.

Le montant était alors perçu par les facteurs. Ceux-ci feront leur tournée dans les campagnes à partir de 1830. Ils sont au nombre de 5000. Ils parcourent, à pied,

¹ Il faut voir dans ce terme la signification à l'époque de fermier : personne qui prenait à bail la perception des impôts indirects

environ 26 km par jour (certains jusque 40 km). Beaucoup plus tard on les verra à vélo ... en 1902. En 1953 ils utiliseront la 4CV Citroën.

Jusqu'en 1850 le réseau s'étend et compte 2000 relais.

Puis apparaît le chemin de fer et on voit la fin de la poste aux chevaux en 1873.

Le transport postal routier est utilisé pour la zone rurale principalement, ou pour les paquets-poste.

De nos jours les malles-poste sont remplacées par des Citroën, Renault ...

La poste ferroviaire

Dès 1845 des “ entrepôts de dépêches ” sont établis dans des gares secondaires. Ces services sont chargés de garder et d'échanger des dépêches entre les différentes sources de transport terrestre et ferroviaire. A partir de 1855, la Poste décide d'y placer ses agents qui recevront par la suite le titre “ d'entreposeurs en gare ” ou “ gardiens d'entrepôt ”.

A partir de 1877 un vaste réseau de liaisons ferrées secondaires est lancé par la Loi Freycinet. La Poste ne peut créer des services ambulants sur toutes ces lignes. La postalisation de ce réseau secondaire est alors effectuée par des courriers-convoyeurs. Ceux-ci prennent place dans un compartiment qui leur est réservé. Tout au long du parcours, ils disposent les sacs de courrier qui leur ont été confiés dans un entrepôt en rapport avec un ou plusieurs bureaux de poste.

Ils lèvent le courrier déposé dans les gares qu'ils traversent, l'oblitérent et le trient. En 1900, il existe presque 2000 courriers-convoyeurs en activité. Comme les entreposeurs, ils portent un uniforme. Sur la casquette figure le mot “ Poste ” pour éviter qu'ils ne soient confondus avec les employés de la gare.

Dès 1857 les Compagnies de chemin de fer autorisent l'Administration des Postes à établir des appareils permettant d'échanger automatiquement des sacs, sous réserve de ne pas entraver l'exploitation des Chemins de fer.

Les débuts du service ambulant 1845-1900

Après les paquebots, la 2^{ème} utilisation de la vapeur par la Poste est constituée par la création d'un service de bureaux ambulants ferroviaires.

A bord de wagons spéciaux, le courrier peut-être trié pendant la durée du transport.

Le créateur est François Donat-Blumstein, Inspecteur des Postes en Alsace. Suivant l'exemple des Anglais (1838) et Belges (1840), la première expérience se fait sur la ligne Strasbourg-Bâle en 1842.

Le 1^{er} août 1845 roule pour la première fois un Bureau de Poste de cette espèce entre Paris et Rouen. Il est tout en bois et mesure à peine 5 mètres de long.

Mais le réseau se développe rapidement.

Il couvre toute la partie nord de la France en 1851, pour se généraliser sur l'ensemble du territoire en 1875.

De nouveaux wagons plus grands mais toujours en bois – donc fragiles en cas de catastrophes ferroviaires – sont mis en service en 1874 et en 1895. En 1900 apparaissent enfin les grands wagons à châssis métallique de 14 m de long, d'un poids total en charge de 18 à 22 tonnes.

Le Wagon poste, grand modèle de 18 m construit dès 1901 et remplace progressivement les 14 m.

Plus confortable que les wagons précédents, il recevra le surnom de “ Château ambulant ”.

La poste maritime

La propulsion à vapeur apportait à la navigation rapidité et régularité dans les traversées maritimes.

A partir de 1835, 10 paquebots-poste à vapeur sont construits pour les lignes de la Méditerranée. En 1851 le transport est pris en charge par des Compagnies de navigation : Compagnie des Messageries Maritimes, Compagnie Générale de transport, Compagnie des Chargeurs Réunis, Compagnie Frayssinet.

En 1860 les bateaux sont à aube et en grande partie en bois. 20 ans plus tard ils sont en acier et utilisent l'hélice.

Au 20^{ème} siècle, la turbine à vapeur est remplacée par le moteur diesel. Le charbon est remplacé par le pétrole.

Le "Washington" inaugure la ligne de la Compagnie Générale Transatlantique entre Le Havre et New York en 11 jours.

En 1964, le "France" effectue la traversée en 5 jours.

Depuis 1960-1970 une grande partie du trafic postal est repris par la voie aérienne.

La Malle des Indes

De 1839 à 1939 le courrier en provenance d'Angleterre était acheminé de Douvres à Calais par bateau à vapeur, puis par train de Calais à Marseille en passant par Villeneuve St Georges pour retrouver le PLM jusqu'en 1870, Brindisi ensuite en passant par Bourg et Modane. Ensuite par paquebot jusqu'à Alexandrie ou par train jusqu'à Bombay via Suez. En 1911 le cambriolage de la Malle des Indes défraya la chronique

La première poste aérienne du monde :

Le 5 juin 1783, les frères Montgolfier avaient réussi le premier lancement d'un ballon de 11m70 de diamètre, pour un volume de plus de 800 m³, qui s'éleva à plus de 100 mètres et tint l'air pendant près de 10 minutes avant d'aller s'affaler dans un vignoble. Exploit réitéré le 19 septembre devant le Roi Louis XVI et sa cour, ou un coq, un mouton et un canard « prenaient l'air »

Le 15 octobre 1783, Pilâtre de Rozier et François-Laurent, marquis d'Arlandes, s'élèvent à 85 mètres d'altitude.

En janvier 1784, à Lyon, c'étaient 7 passagers qui prenaient place dans une « Montgolfière ».

Pilâtre de Rozier trouve la mort le 15 juin 1785 au cours d'une tentative de la traversée de la Manche, tentative qui, en sens inverse, avait été réussie par Jean-Pierre Blanchard (un français) et son mécène, le médecin John Jeffries. Ces deux hommes amenaient avec eux un paquet de lettres, premier courrier aérien acheminé vers la France.

Pendant le siège de Paris en 1870, toutes les liaisons postales par route et chemin de fer étaient coupées. Le courrier fut donc confié à des ballons montés, non dirigeables, à partir du 18 septembre.

Le service postal par ballons et pigeons (407 au total) fut placé sous la responsabilité de Nadar (1820-1910).

Des pigeons voyageurs, emportés par ces ballons, ramenaient le courrier de province vers Paris.

Le premier pilote, à bord du *Neptune*, avait pour consigne de brûler le courrier et de tuer les pigeons s'il était sur le point d'être pris.

Au début, ce courrier était écrit sur des feuilles de papier très minces, pour ne pas surcharger les pigeons. Par la suite, les messages étaient réduits par un procédé photographique : l'ancêtre du microfilm.

Jusqu'à la fin du Siècle, 66 ballons emportèrent environ 11 tonnes de courrier et les pigeons, malgré le froid et les tirs de l'ennemi rapportèrent dans la capitale environ 100 000 messages.

168 personnes furent aussi transportées.

Le dernier ballon " le Général Cambronne " quitta Paris le 28 janvier 1871, peu avant la fin du Siècle.

La poste aérienne

Tout le monde a en mémoire la grande épopée des premiers vols aériens et des vols de nuit. L'histoire de l'aéropostale a fait rêver toute une génération de pilotes. Les noms de Guillaumet, Mermoz, Costes et Bellonte, Saint-Exupéry ne sont pas près d'être oubliés.

Depuis 1909, date où Louis Blériot traversait la Manche, les hommes n'eurent de cesse de renouveler cet exploit et d'approprier le ciel.

Déjà depuis Icare les hommes cherchaient le moyen de voler. Le 9 octobre 1890 Adler décollait avec *l'Eole*.

Le 5 avril 1912, le ministre de la guerre Alexandre Millerand instituait : « *à dater de ce jour, pour rendre hommage au premier homme qui ait volé, le Français Clément Adler, tous les appareils volants porteront désormais le nom d'avion* ».

Le 18 février 1911, le Français Henri Pecquet réalisait le premier vol postal en Inde, d'Allahabad à Naini Juction (30 km) en emportant 15 Kg de courrier.

En 1912, 50 Kg de lettres étaient transportées de Nancy à Lunéville (27 km) par le lieutenant Nicaud. En 1913, 10 Kg de lettres en provenance de Villacoublay arrivaient à Bordeaux.

Le 11 mars 1917, un premier service postal international se mettait en place : Vienne – Cracovie – Lvov – Proskourov – Kiev.

Mais la grande histoire de l'aéropostale repose sur 2 hommes : Pierre-Georges Latécoère (1883-1943) et Didier Daurat (1891 – 1969). Le premier a dit : *Il faut que nous créions la ligne* » ; le second a ajouté : « *Nous créerons la ligne* ».

Installés à Montaudran, ils inaugurèrent le premier tronçon de la Ligne Toulouse – Barcelone le 1^{er} septembre 1919. Puis Alicante, Malaga, Gibraltar, Tanger, Casablanca, Dakar. « *Il faut que ça passe* », répétait Daurat.

En 1927, Charles Lindbergh venant de New York atterrit à Paris.

Le 15 octobre 1927, Costes et Le Brix traversent l'Atlantique Sud.

De Dakar, on vise l'Amérique du Sud : Brésil, Uruguay, Argentine, Chili. La première liaison postale Europe-Amérique du Sud a lieu le 13 mai 1930 (Mermoz, Dabry et Gimié). 3200 Km en 21 heures avec 135 Kgs de courrier. Puis on traverse l'Amérique du Sud : Argentine- Chili (Mermoz – Collenot) .

Henri Guillaumet effectuera 393 traversées de la cordillère des Andes. Son installation dans l'avion : avion découvert, le dos calé par deux sacs de courrier. Il disparaît en 1940 en Méditerranée.

En 1936 Jean Mermoz disparaît à bord du Croix-du-Sud, au large des côtes africaines. En 1944, c'est Saint-Exupéry qui nous quitte, au-dessus de la Méditerranée.

En 1933, l'ensemble des compagnies aériennes françaises seront reprises par Air France.

La poste spatiale

4 octobre 1957 : on apprend au petit matin qu'un satellite russe est dans l'espace : Spoutnik.

12 avril 1961 Youri Gagarine, est le premier homme de l'espace. Il avait été précédé par Laïka, une chienne.

20 juillet 1969 ; Neil Armstrong, premier homme à marcher sur la Lune.

En octobre 1998, 7 Kg de courrier se trouvaient à bord de la capsule ARD lancée par Ariane. Les enveloppes portaient les dates de lancement du 21 octobre, de leur récupération par le navire *Revi* de la marine nationale française dans l'océan Pacifique et de l'oblitération à leur arrivée à Papeete le 5 novembre.

En savoir encore plus : Histoire du Timbre-Poste

Le montant de la taxe n'était pas uniformisé sur le territoire. Elle était calculée en fonction de la distance.

En 1832 un journaliste émettait le vœu de cette uniformité qui ne sera étudiée à la Chambre des députés qu'en juillet 1839.

Cette réforme vit le jour sous la direction du Directeur des Postes, Etienne ARAGO, lequel écrivait dans un rapport : *“ Entre toutes les taxes perçues par l'Etat, la taxe des lettres est celle dont les bases ont été établies de la manière la plus arbitraire... ”*

Afin de matérialiser cette uniformité on décida donc de créer le timbre-poste. Celui-ci permettrait le paiement du service avant le transport, en fonction du poids et non de la distance.

Le 1^{er} janvier 1849 le timbre de 20 centimes était apposé sur les lettres de moins de 7,5 g envoyées depuis chaque bureau de France, Corse et Algérie. (40 centimes de 7,5 g à 15 g, 1 franc jusqu'à 100g.)

La France avait été devancée par l'Angleterre qui émettait le 6 mai 1840 le “ One Penny Black ” sur lequel figurait le profil de sa Reine (Victoria à 15 ans, telle qu'elle voulut le voir figurer sur tous les timbres jusqu'à sa mort), dessin de Sir Rowland Hill.

Le 1^{er} janvier 1849, le premier timbre-poste français, représentant la déesse des moissons, Cérès, dessiné par Jacques-Jean Barre en 1848, était mis en vente pour un prix de 20c. On en éditera 40 millions d'exemplaires.

Entre temps quelques pays avaient émis les leurs :

- “ 4 Rappen ” de Zurich (1843) pour le courrier destiné à cette localité, 6 Rappen pour le courrier destiné aux autres localités du canton,
- “ 30 Reis ” du Brésil (1843) appelé œil de bœuf,
- “ Double aigle ” de Genève (1843), fractionnable : la moitié (5 centimes) pour la lettre circulant dans la localité ; la totalité (10 centimes) pour la lettre destinée aux autres communes du canton,
- “ Colombes de Bâle ” suisse lui aussi (1845), premier timbre en relief et en 3 couleurs,
- 5 cents “ Lady Mac Leod ” de la Trinité (1847),
- 10 cents “ Washington ” de 1847 oblitéré en rouge,
- un timbre orangé, utilisé sur lettre, émission “ Post Office ” était émis par l'Ile Maurice en 1847 (on n'en connaît que 14 ou 15 exemplaires dont 6 sur lettres).

Ces timbres rares étaient exposés au cours du salon PHILEXPO qui s'est tenu à la Porte de Versailles du 2 au 11 juillet 1999 et qui fêtait le 150^{ème} anniversaire du timbre poste français.

Bien sûr, à l'époque de leur émission, l'utilisation de ces timbres était très restreinte.

Depuis chaque pays nous offre une variété de timbres : floral, animalier, événementiel, personnages célèbres, villes, etc ...Tous les collectionneurs y trouvent leur goût.

La course se fait surtout sur les “ premiers ” : premier de la lignée, premier en braille, premier dentelé, premier rond, premier carré, premier en euro, premier gaufré, premier cœur, premier hologramme...

En complément de cette collection, les “ flammistes ” recherchent aussi les flammes les plus originales : premier jour coïncidant avec le sujet du timbre par exemple. Pour l'émission par anticipation (8/9 juillet) du timbre de l'éclipse (11 août), j'ai fait la queue pendant 2 heures pour avoir la chance de le faire dédicacer par son inventeur Jean-Paul Cousin.

Les enveloppes prêtes à poster originales sont devenues un sujet de recherche pendant les vacances. J'ai fait des centaines de kilomètres en Bretagne cet été pour cette quête ...

En 1878 existait déjà “ l'entier postal ” : cartes postales pré-affranchies, en deux volets avec réponse payée ... En 1940, période où la France était coupée en deux, les Allemands interdirent cet usage de crainte de messages codés ...

La boîte à lettres

Après une tentative d'implantation en 1653, la boîte des rues n'a fait son apparition dans le paysage français qu'au début du XIX^e siècle

“ Aucune lettre ne fut rendue à son adresse à l'ouverture des boîtes. On trouva pour toutes choses des souris que des malicieux y avaient mises ”.

Rouge pour les Anglais, jaune en France depuis les années 50, la boîte supplémentaire, baptisée boîte des rues, pèse aujourd'hui 22,5 kg pour une hauteur de 1,45 m.

En savoir toujours plus : le télégraphe et le pneumatique

Le télégraphe, inventé par Claude CHAPPE voit sa première ligne Lille – Paris en 1794.

Une grande tour avait été construite dans l'ancien ministère des Postes de la rue de Grenelle. L'appareil comportait 3 bras articulés (ailes) qui pouvaient composer une gamme de signaux codés.

Chaque poste établi sur des points élevés (clochers – tours) permettait la retransmission d'un message que l'on observait à la longue-vue.

En 1844 le télégraphe Chappe reliait les principales villes d'Europe. En France une trentaine de villes étaient reliées par un réseau de 5000 km.

Compte tenu des conditions atmosphériques qui obstruaient la vue (brouillard, givre, pluie), il devint nécessaire de prévoir des télégraphes électriques.

La première ligne de télégraphe électrique date de 1837 et apparut en Angleterre. En 1844, aux USA, entre Baltimore et Washington la première ligne fut basée sur le principe de l'alphabet Morse.

En 1845, retour vers la France, où on utilise de plus en plus ce moyen permettant la transmission des dépêches en un temps record.

En 1851, ce moyen est mis à la disposition du public avec 17 stations, qui s'élèveront à plus de 2200 en 1867.

Pour compléter ce réseau très vite encombré, il devient indispensable de créer un autre moyen : le réseau pneumatique.

En 1852, Ador, dans le Parc Monceau utilise ce système d'envoi de dépêches à l'aide d'air comprimé.

En France M. Galy Gazalat, en Angleterre, M. Latimer Clark prennent un brevet de transport de paquets et lettres dans des étuis de fer-blanc circulant à l'intérieur de tubes pneumatiques.

L'établissement de réseaux souterrains en Angleterre, précédant ceux des autres pays, permettait :

- Le transport de dépêches
- Le transport de lettres et petits paquets
- Le transport d'objets pesants : sacs de dépêches
- Et même en 1864, à Sydenham, près du Palais de cristal, sur une ligne souterraine de 547 m de longueur, constituée par un tube en briques de 3 m 4 de longueur sur 2 m 75 de largeur, on y envoie des voyageurs !!!

Paris voit sa première installation en 1866.

La première ligne relie la Bourse au Grand Hôtel (Boulevard des Capucines) puis la canalisation est prolongée l'année suivante jusqu'à la rue Boissy d'Anglas, puis jusqu'à la Station Centrale rue de Grenelle-Saint-Germain.

A cette époque, le réseau relayant les principales stations télégraphiques de Paris atteindra 60 km.

A partir de 1868 les tubes utiliseront le passage des canalisations d'égout.

Fonctionnement : Dès qu'un certain nombre de dépêches sont prêtes à partir, la station prévient la station suivante qui répond, par 3 coups frappés sur un timbre, qu'elle est prête à recevoir l'envoi.

Une petite porte est alors ouverte sur le tube et les étuis sont placés à l'intérieur. On ferme la porte qui supprime hermétiquement toute communication entre l'air extérieur et l'intérieur du tube, dans lequel l'air comprimé est alors introduit par un robinet. Un ronflement se produit pendant quelques instants à peine et l'on n'entend plus rien. Les dépêches sont arrivées à destination. Il ne reste plus qu'à refermer le robinet d'air jusqu'au prochain départ. A Berlin, le résultat permet de faire parvenir au destinataire, une heure après leur dépôt, les lettres échangées dans les limites du district intérieur de la poste tubulaire.

En 1874 on construira des ateliers de force motrice qui fabriqueront de l'air comprimé avec des machines à vapeur.

A partir de 1879, le réseau transmettra de la correspondance postale dont la taxation sera indépendante du nombre de mots qui ne seront plus limités. On utilisera des formules spéciales créées pour cette occasion.

A partir de 1907 l'accès au pneumatique de Paris est ouvert aux banlieues par l'intermédiaire de facteurs (à vélo puis à vélomoteur).

Avec l'arrivée du téléphone ce moyen sera de moins en moins utilisé et ce service sera interrompu à Paris le 30 mars 1984. La poste pneumatique de Marseille dura de 1910 à 1964.

Rome, Berlin et Vienne connurent aussi un réseau postal pneumatique.

Mireille PAILLEUX

*Sources : La poste et vous, Magazine de la Poste
Histoire de la Poste : centre national de documentation pédagogique
les grands travaux du siècle J.B Dumont – librairie Hachette
Les grands moments de la Poste – Musée de la Poste - Paris
Les conquérants du ciel de Jean Coué – Castor Doc – Flammarion
Le livre des as et des héros – Histoire de l'Aviation – découverte Cadet Gallimard
Les routes du Ciel – Benoit Heimermann – découvertes Gallimard
Dossier Presse de Philexpo et panneaux conçus lors de cette exposition
Atout timbres : le journal des affranchis
Comment collectionner les timbres : Assoc. Pour le développement de la philatélie*

Photothèque : Musée de la poste de Paris

Quelques adresses de musées :

*Le Musée de la Poste de Paris, 34 Bd de Vaugirard (face à la gare Montparnasse)
réouvert depuis janvier 2000.*