

LA POSTE FERROVIAIRE

AVANT 1900



Ambulants
(Marseille - Lyon 1er)



Convoyeurs
(St Brieuc - Rennes)



Ambulant de Nuit
(Auxerre à Paris)

I : Les Routes

II : Les Ambulants

III : Les Courriers-Convoyeurs

IV : Les Bureaux Gares

V : Boites Mobiles

VI : Bureaux de Passe

Annexes : - Tableau chronologique général
(historique, technique, philatélique, marcophile)

- Bibliographie

Exposé du 13 Décembre 2002

Par Mr Michel FUZELLIER

*La liaison philatélique
Détachement de Montpellier
Et Grande Motte*

*Association Philatélique
du Littoral*

Chronologie relative à la marcophilie ferroviaire Du XIXe siècle

1/8/45 - Premier cachet d'ambulant « Ligne de Rouen »

1/1/52 - Griffes losangiques en capitales « romaines »

- Premier cachet convoyer dit « Service intermédiaire »

9/53 - Griffes losangiques en capitales « bâtons »

8/54 - Cachet des ambulants au type I (21 mm de diamètre)

1862 - Apparition des cachets « Boîtes mobiles »

1864 - Premiers cachets « Gares » et « Bureaux de passe »

Fin 66 - Cachet définitif des « Convoyeurs – stations »

1/4/76 - Remplacement du losange par le cachet à date oblitérant

1877 - Le cachet « Convoyeur – ligne » succède au « convoyer – stations »

1/7/86 - Remplacement des cachets type I par type II (23 mm de diamètre).

I - Les Routes

Elles constituent la seule possibilité de se transporter d'un point à un autre jusqu'à l'apparition du rail.

En ce qui concerne le transport du courrier, les grandes routes sont numérotées au départ de Paris et les malles-poste parcourent ces « routes » soit sur certains tronçons, soit de bout en bout.

La vitesse moyenne est de 4 lieues à l'heure en moyenne (soit 16 kmh) ce qui met Paris à 13h. du Havre et à 18h de Calais.

Avec la mise en service du rail qui constitue la révolution de ce milieu du XIXe, la malle-poste régresse progressivement.

Néanmoins la malle-poste des Cévennes relie encore le Puy à Langogne (Lozère) en 1901 !

En fait, que le transport se fasse par rail ou par route, on garde longtemps l'appellation de route pour un grand itinéraire donné.

Un exemple : c'est la route N° 9 , celle de Paris à Marseille.

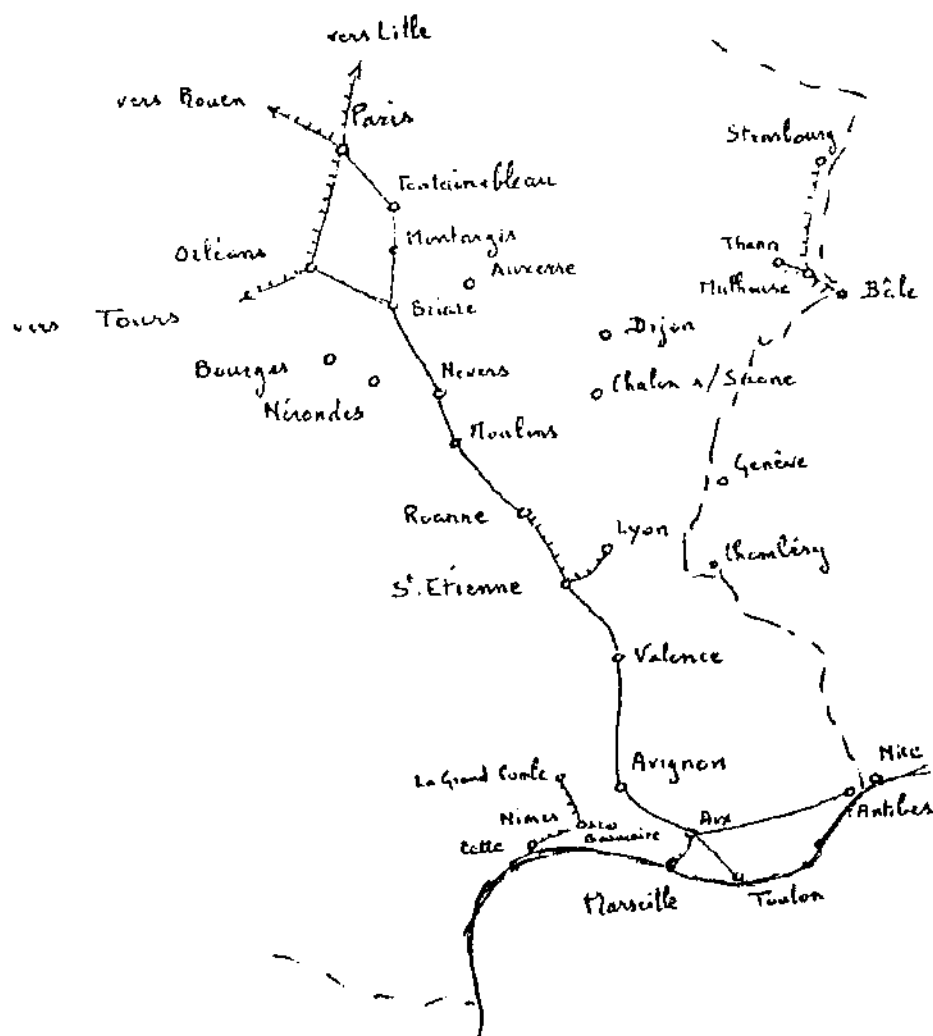
Son évolution est intéressante :

-----/-----



Évolution de la « Route N° 9 »

	Route	Rail
1/ Avant 1845	Malle-poste Paris-Marseille Par Montargis - Nevers - Moulin - Roanne - St Etienne - Avignon	
2/ Le 01/02/1845	Puis rejoint l'itinéraire précédent à Briare puis Nevers	La Malle est mise sur wagon-plat de Paris à Orléans
3/ Le 20/07/1847	Puis rejoint l'itinéraire précédent à St Pierre le Moutier puis Moulins	La Malle est sur wagon de Paris à Bourges
4/ Le 20/09/1849	Suite inchangée jusqu'à Marseille	Remplacement de la malle par un wagon jusqu'à Nérondes
5/ Le 16/07/1850	Au sud la malle est limitée à Avignon	Avec mise en service du chemin de fer Avignon - Marseille
6/ Le 05/10/1850	La malle- poste devient Nerves-Avignon	L'allège Paris-Nérondes est prolongée jusqu'à Nerves
7/ Le 03/06/1851	Puis sont transférées dans la malle-poste Chalon- Avignon (en fait elle conti- nue sur Aix). Celle de Ne- vers est limitée à St Etienne	Les dépêches de Marseille passent par rail via Dijon et Chalon s/ Saône
8/ Le 01/07/1852		Mise en service de Lyon-Avignon

	Route	Rail
9 / Vers 1854	De Paris à Marseille il ne reste à la route que le transfert des dépêches entre Lyon Vaise et Lyon Perrache	Mise en service de la ligne Chalon - Lyon Vaise
10/ 1856		Continuité effective de l'itinéraire Paris Marseille, suite à la mise en service du tunnel St Irénée et du pont sur la Saône à Lyon
11/ 1857		Constitution du Réseau PLM par fusion du PL et du LM



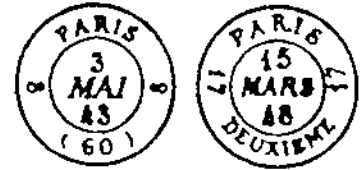
Le réseau de communications du Sud-Est (Route n° 9) en 1846

 routes et relais
 voies ferrées

Les Cachets de Routes

C'est vers 1695 qu'apparaissent les marques postales au tampon, mais elles marquent la prise en charge du courrier à un endroit déterminé. Elles ne reflètent pas le trajet parcouru.

C'est en novembre 1838 qu'apparaissent les cachets de routes : les chiffres à droite et à gauche du cachet indiquent la route à faire suivre à la lettre au départ de Paris pour qu'elle arrive à destinations.



En 1847 la route à suivre est indiquée en toutes lettres avec indicatif complet du parcours pour les lignes ne passant pas par Paris.

Ces cachets sont remplacés de Décembre 1848 à Mai 1851 par ceux portant le mot « Route » suivi d'un chiffre allant de 1 à 20 qui indique l'acheminement.

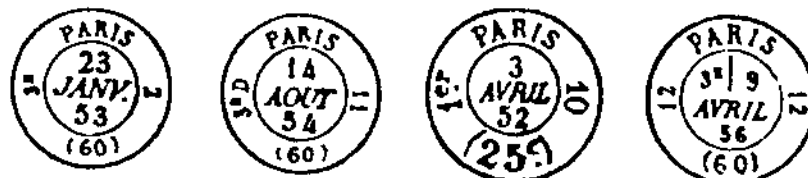


Enfin de Mars 1852 à Avril 1856, on revient à un cachet proche du cachet initial, mais où l'on distingue

A gauche : le numéro de départ du train (1 à 4) car il peut y en avoir plusieurs dans la journée pour la même destination.

A droite : le numéro de la Route (1 à 20).

Il reste que le tri du courrier se fait à poste fixe dans les locaux de la poste.



II - Les Ambulants

L'idée vient vite que, pour gagner du temps, on pourrait utiliser le délai de transport pour effectuer le tri du courrier.

Le véhicule ferroviaire peut se prêter à ce travail impensable en diligence ou en malle-poste.

Dès 1838 les anglais mettent en service le premier wagon-poste entre Londres et Birmingham, et c'est en 1845 que la France reprend l'idée du « bureau ambulant » sur la ligne « Paris Rouen ».

Le terme « Ambulant » restera dans le langage des postiers jusqu'à nos jours.

Il faut bien dire que le terme « Route » subsiste également chez les cheminots : le conducteur de « Route » reste attaché au pilote du rail sur les grands itinéraires.

oooooooo

Quelques détails sur les wagons-poste :

1/ Relation entre l'administration des postes et les compagnies de chemin de fer.

La poste a vécu en permanence en régime d'austérité budgétaire d'où des relations souvent tendues.

La gratuité du transport des dépêches et la circulation des bureaux ambulants ont dû être imposées par l'Etat aux Compagnies.

Mais celles-ci refusent que le wagon-poste dépasse 8 T. chargement compris, ce qui limite la quantité de courrier à 1T.5 pour un wagon de 6,80 M de long.

La charge brute sera portée à 10T. en 1883 avec des wagons de 7,20 M de long.

-----/-----

La vitesse imposée ne doit pas être inférieure à 40 kmh arrêt compris sur un parcours donné ; mais les Postes sont obligées d'insister auprès du PLM en 1878 pour que les trains-poste soient tracés à une vitesse au moins égale aux 60 à 70 kmh des trains express sur Paris-Marseille.

2/ La vie à bord

D'une manière générale la brigade (soit 7 agents environ) effectue des vacations de l'ordre de 12 à 16 heures auxquelles s'ajoutent éventuellement des travaux en gare à l'arrivée et des retards de trains :

Cas de Paris à Lyon	Prise de service	4.00 (du soir)
	Départ du train	8.05 (" ")
	Arrivée à Lyon	6.25 (du matin)

Ce travail s'accomplit 2 nuits sur 4. Dans quelles conditions ?

Confort – Les observations enregistrées régulièrement au fil des ans constatent :

- espace restreint, encombrement
- 4 ou 5 agents toujours debout, ne pouvant jamais s'asseoir
- besogne infernale, travail malsain dans la poussière.

De plus le wagon est le plus souvent attelé en tête ou en queue pour « raisons de manœuvres » et plus tard pour ne pas interrompre l'intercirculation des voyageurs. D'où un mouvement de lacet surtout en queue qui s'ajoute aux trépidations d'un châssis souvent surchargé et de suspension sommaire.

Eclairage – La circulation des ambulants est surtout nocturne. L'éclairage est assuré par des lampes à huile de colza. Des becs de gaz apparaîtront en fin de siècle.

Chauffage – Aux boules métalliques d'eau bouillante succéderont bientôt le

-----/-----

chauffage par le poêle à charbon (fumées, oxyde de carbone, chauffe trop ceux qui sont près , source de danger pour les sacs postaux et surtout en cas d'accidents).

Aération – Par les lucarnes du toit ; elle est peu efficace et l'ouverture de porte ou fenêtre provoque des courants d'air violents et dangereux, susceptibles d'éteindre les lampes.

Hygiène – Dans un coin : une cruche d'eau en grès à fond très large, une cuvette, une serviette. Dans l'embrasure de l'une des portes une sorte de tirette constitue l'urinoir...

L'état n'applique pas dans ses services les lois sanitaires en vigueur dans le secteur privé : le décret du 31/12/1866 classe le wagon-poste parmi les établissements de seconde division (insalubre, dangereux et incommodes).

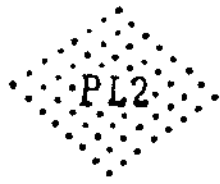
Toutefois les indemnités de voyage atteignent près de la moitié du traitement et font que les candidats au monde des ambulants n'ont jamais manqué !

oooooo

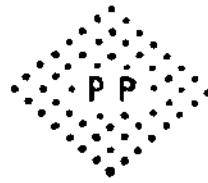
Mais revenons à l'aspect « marcophile » du sujet.
Les « Ambulants » sont de véritables bureaux de poste installés dans des wagons appropriés. Leurs agents utilisent des cachets de même aspect que ceux des bureaux sédentaires.

A) **Griffes oblitérantes**

Tout timbre est annulé par apposition de la griffe losangique qui remplace les grilles à partir de Janvier 1852. Au centre, des lettres indicatives du trajet effectué par le wagon-poste apparaissent en caractères romains d'abord (E), puis en caractères bâtons (E) à partir de Septembre 1853.



Paris à Lyon 2°
(romain)



Paris à Périgueux



Avricourt* à Paris 1°
(bâton)

(* Gare-Frontière sur l'itinéraire Paris Strasbourg après l'annexion de l'Alsace-Lorraine)

Ils subsisteront jusqu'en Mars 1876

B) Cachets à date

Le premier cachet « Ligne de Rouen » date de 1845 après la mise en service sur cette ligne du premier ambulant.

Premiers cachets – Entre deux cercles concentriques, des inscriptions rappellent celles des routes, mais la mention « ligne » remplace la mention « route » pour les trajets rayonnant autour de Paris ; pour les trajets entièrement provinciaux, on indique la mention entière du trajet.



1845 – 1885 Après différents essais, on crée, en Août 1854, le cachet définitif au type I (diamètre 21mm) où tous les parcours sont entièrement indiqués.

Les ambulants de jour, créés en 1853 pour compléter les services nocturnes, sont dotés d'un cachet qui les distingue des services de nuit : on remplace le cercle intérieur par un octogone. De même des wagons vont être attelés à des trains rapides et le cercle intérieur du cachet sera alors ondulé :



Nuit



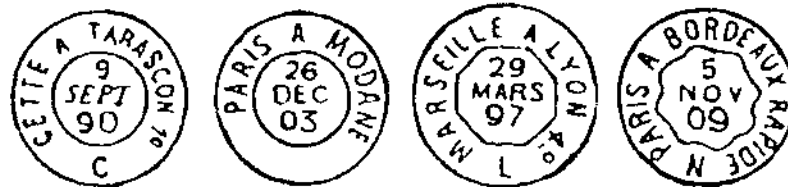
Jour



Rapide

C'est à partir de Mars 1876 que le cachet à date devient oblitérant à la place des losanges qui disparaissent.

1885 – 1904 – En 1885 les cachets précédents (type I) seront remplacés par des cachets plus grands (type 2) d'environ 23mm de diamètre



Nuit

Jour

Rapide

qui subsisteront jusqu'en 1904.

oooooo

III - Les Courriers – Convoyeurs

C'est un service postal assuré par des employés des postes travaillant non en wagon spécial, mais installés dans un compartiment de voyageurs.

Il assurent un service de « détail » sur des omnibus et même des trains de marchandises en recevant du facteur, dans chaque gare le courrier local et lui donnant celui qui lui est destiné.

a) Cachets « Convoyeurs – Stations »

- Premiers cachets : Le service débute en 1852 mais ces agents ne disposent que de cachets dits « Service Intermédiaire », car leur rôle est essentiellement d'escorteurs de dépêches (collecte ou distribution de sacs).

- 1866 – 1877 : A partir de 1866 un cachet spécifique leur est attribué :

Un cercle ondulé unique à l'intérieur duquel sont mentionnés en haut le nom de la station, en dessous le quantième du mois, puis en abréviation la ligne



et ne N° de départ du train parfois complété par le millésime de l'année. Enfin l'indicatif numérique ou le nom du département.

Cela suppose que l'agent ait avec lui la gamme complète des cachets des stations qu'il dessert. De plus ces cachets incomplets sont sources de difficultés lorsqu'il s'agit de déterminer la date de remise des lettres.

b) Cachets « Convoyeurs Lignes »

A partir de 1876, on va donc remplacer progressivement les cachets précédents par des cachets donnant la date en entier comme tout cachet postal de bureau sédentaire ou ambulante. En outre le nom des stations sera remplacé par celui de la ligne (d'où leur nom) indiquée par ses terminus. Ce cachet sera à la dimension type 1 puis type 2 à partir de 1886.



Type 1

Type 2

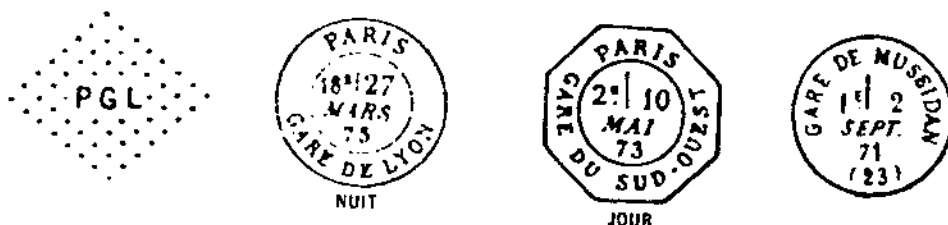
IV - Les Bureaux Gares

Ils voient le jour en 1864. Les Ambulants sont progressivement submergés par le volume du courrier qui leur incombe, les bureaux des grandes villes, Paris notamment, se déchargeant sur eux de tâches qui ne devaient pas être les leurs à l'origine.

De plus si l'apparition en 1873 de la carte postale n'a pas été source de problèmes, celle de la carte postale illustrée en 1891 a vite submergé certains services estivaux.

On crée les « services à cheval » pour renforcer les brigades sur certains tronçons, mais surtout on substitue à nouveau du travail sédentaire au travail mobile : c'est le bureau de Gare qui dépend d'une Recette en ville. Il en est mis en place dans les gares parisiennes (avec des griffes oblitérantes) puis progressivement dans toute la France.

Si la griffe oblitérante est proche de celle des Ambulants, leur cachet à date aura un aspect analogue à celui des bureaux de poste classique.



Le rôle de ces bureaux sera essentiellement le tri du courrier, le terme « bureau gare » sous entendant « de tri », évitant ainsi un transit par la Recette principale ou locale.

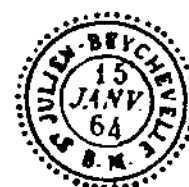
On rencontre parfois des griffes linéaires remplaçant le cachet à date.

DIJON - GARE

V - Boîtes Mobiles (1862 – 1870)

Pour être complet, il faut mentionner ces cachets apposés sur le courrier

déposé Dans des boîtes aux lettres
accrochées aux diligences ou aux
wagons de lignes secondaires, mais
levées par des recettes sédentaires.

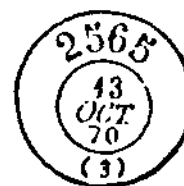


Des griffes « B M » de différentes formes ont aussi été apposées occasionnellement.



VI - Bureaux de Passe (1864 – 1876)

Normalement limités à recueillir à l'arrivée, ou au passage, les sacs postaux des ambulants et à les répartir à d'autres ambulants ou convoyeurs pour la poursuite du trajets, ces bureaux sont munis de cachets particuliers ; parmi les 23 bureaux de passe connus, les plus fréquents sont Dijon (1307) et Vierzon (4201).



ANNEXE

Chronologie des principaux faits marquant le XIXe siècle en France

(depuis la naissance du chemin de fer)

Evènements

<u>Historiques</u>	<u>Techniques</u>	<u>Marcophiles et Philatéliques</u>	<u>A/ Avant les timbres-poste</u>
	1831		- Premier convoi vapeur sur Givors - Grand-Croix (Lyon-St Etienne)
	1842		- En Alsace, première utilisation du chemin de fer pour le transport des dépêches
		01/03/1845	- Premier "bureau ambulant" sur Paris - Rouen
		01/08/1845	1er cachet à date d'"Ambulant" : ligne de Rouen
25/02/1848			- Chute de Louis-Philippe - Proclamation de la 2e République
10/12/1848			- Louis Napoléon Bonaparte arrive à la présidence.
			<u>B/ Période Grilles et Griffes Oblitérantes</u>
		01/01/1849	- Émission des premiers timbres français (Cérès)
		15/01/1849	- Les timbres sont oblitérés par une griffe
02/12/1851			- Coup d'État établissant une présidence autoritaire
		01/01/1852	- La grille est remplacée par les griffes (losangiques et en lettres capitales romaines :E pour les Ambulants)
			- Remplacement des timbres Cérès par ceux du Prince -Président (la légende reste Répub. Franc.)
			- Premiers cachets "Convoyeurs" dits Service Intermédiaire
02/12/1852			- Proclamation de l'empire : Napoléon III
		1853	- Les timbres portent la légende Empire Franc.
		09/1853	- La grille losangique apparaît avec capitales bâtons : E
		08/1854	- Cachet définitif des Ambulants (au type I : Diam 21 mm)
	Vers 1855		- Utilisation des premières enveloppes
		1862	- Mise en service des machines à perforer : les timbres sont désormais dentelés
			- Apparition des cachets "Boites Mobile"

Évènements			
Historiques	Techniques	Marcophiles et Philatéliques	
		01/01/1863	- Passage des petits chiffres aux grands chiffres, mais pas de changement pour les Ambulants.
		1863	- L'effigie de Napoléon III apparait couronnée de lauriers tant sur les timbres que sur la monnaie.
		1864	- Premiers cachets "Gare" et "Bureaux de Passe"
		Fin 1866	- Cachet définitif des Convoyeurs-Stations
07/1870 02/09/1870			<u>C/ La guerre de 1870</u>
04/09/1870 19/09/1870		Fin 1870	- Déclaration de guerre à la Prusse - Capitulation de Sedan - Napoléon III est fait prisonnier. - Proclamation de la 3e République - Siège de Paris. Le gouvernement se réfugie à Bordeaux - Émission "Siège de Paris" (Cérès dentelés) - Émission "de Bordeaux" (Cérès non dentelés) - Émission "d'Alsace-Lorraine" dans les territoires envahis
18/03/1871		09/1870 AU 01/1871	- Papillons de Metz - Ballons montés (67 départs) - Pigeongrammes - Boules de Moulins - Régime insurrectionnel de "La Commune de Paris" (Courrier confié à des passeurs)
10/05/1871			- Le traité de Francfort met fin à la guerre (Annexion de l'Alsace-Lorraine)
27/05/1871		été 1871	- La Commune est renversée. Le gouvernement rentre à Paris - Nouvelle série de Cérès dentelés - Première carte postale officielle
	1873		
		01/04/1876	<u>D/ Période des cachets oblitérants</u> - Suppression du losange : le cachet à date oblitère le timbre
		été 1876	- Le timbre Cérès fait place au Groupe Allégorique (Sage)
		1877	- Le cachet "Convoyeur-Ligne" succède au "Convoyeur Station" - Deuxième émission au type Sage

Évènements

Historiques	Techniques	Marcophiles et Philatéliques	
	1878		- Mise en service des premiers entiers postaux (cartes postales au type Sage)
		1884	- 3e émission au type Sage (complémentaire)
		01/07/1886	- Remplacement des cachets type 1 par les cachets type 2 (dim 23mm)
	1887		- Première voiture à essence (Panhard et Levassor)
	1891		- Premières cartes postales illustrées
		1892	- Le 15c bleu de 1877 (N°90) reparaît sur papier quadrillé (N°101)
			- Premiers timbres pour colis postaux "Apport à la Gare "
		1898	- 4e émission au type Sage

BIBLIOGRAPHIE

POTHION

L'Oblitération française (initiation)
(d'où sont extraites les représentations de cachets-types)

DURAN et PLAGNES

L'époque héroïque des bureaux de poste ambulants

CHASE et de BEAUFOND

Catalogue des cachets des bureaux ambulants de France (jusque 1900)

CHASE

Catalogue des cachets des Courriers-convoyeurs, boîtes mobiles et cachets de gare (jusque 1900)

MATHIEU

Oblitérations de France
