

# Objets insolites et marquants de l'histoire de la Poste

Réduire l'espace et accélérer la communication quelles que soient les distances, telle fut depuis toujours l'ambition de la poste. Vous allez découvrir des objets des collections du Musée qui ont contribué à cette accélération : des inventions techniques exceptionnelles utilisant les avancées scientifiques depuis le Moyen-Âge et surtout l'inventivité et le courage des hommes et des femmes qui ont transmis le courrier dans toutes les conditions même les plus terribles.

Appelé « **Ténèbre** »

**Un claquoir de petite poste, bois et fer, 18<sup>e</sup> siècle.**

Cet instrument appelé également « *ténèbre* » était utilisé par les facteurs de petite poste qui annonçait leur passage par le bruit qu'il émettait lorsqu'il était agité. L'officier postal ne montant pas à l'étage, il invite ainsi les destinataires de courriers à ouvrir leur fenêtre pour s'entendre prononcer leur nom et venir alors chercher leur missive.

Avant 1760, il n'y a pas de service postal à l'intérieur de Paris. Aussi, pour écrire à un ami habitant dans un autre quartier de Paris, il fallait faire porter ses lettres par un domestique ou par un petit Savoyard qui occupaient des petits métiers comme décrotteurs, ramoneurs, commis et qui offraient leur service contre rétribution. En 1760, **Piarron de Chamousset** crée un service postal intra-muros à Paris appelé « *petite poste* ».

Bientôt, les grandes villes de province suivent l'exemple de Paris et créent des petites postes : Marseille en 1781, Lille en 1784... Il y avait 7 levées par jour. Les facteurs agitaient une claquette pour annoncer leur passage sauf à la première tournée afin de maintenir la quiétude du lieu. Ce claquoir sera en usage à Paris jusqu'en 1850.



## Almanach de la poste de Paris

1762 Cet almanach édité deux ans après la mise en place de la petite poste de Paris contient un plan de Paris divisé par quartiers, les arrondissements des bureaux, les noms des villages où s'étend la banlieue, les rues et une carte géographique avec les neuf quartiers de Paris et les bureaux de distribution.

## Facteur de la petite poste sous Louis XV, 1760

Aquarelle, Adhémar Kermabon,





« Les bottes de sept lieues du Petit Poucet »

### Retour du postillon, huile sur toile, 19<sup>e</sup> siècle.

Ces bottes non articulées en cuir rigide et armées de fer pèsent plus de 3 kg chacune. Ces bottes ne sont pas faites pour marcher ! Elles sont fixées à la selle et le postillon les chausse en gardant ses chaussures ordinaires, après en avoir garni le fond de paille. Elles le protègent en cas de chute ou de battement violent du timon, lorsqu'il dirige l'attelage d'un véhicule hippomobile. **Charles Perrault** en chaussera le *Petit Poucet*, effectuant comme par magie sept lieues à chaque enjambée, soit la distance moyenne entre deux relais !

### Paire de bottes de postillon

Bottes fortes de postillon français, seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle

Le postillon était chargé de conduire les voyageurs au galop, puis de ramener le cheval à vide à son relais de poste d'origine tandis que le voyageur poursuivait sa route. Il était tenu de porter un uniforme et un écusson en métal sur le bras gauche. Il y avait un postillon pour quatre ou cinq chevaux.

C'est **Louis XI** qui a créé la poste aux chevaux vers 1476 pour son seul usage. Il plaça des relais de chevaux sur les routes, de distance en distance, en direction des théâtres d'opération, la Bourgogne, la Picardie, la Guyenne. Le cavalier allait au galop d'un relais à un autre et arrivé au relais, il abandonnait sa monture fatiguée pour prendre un cheval frais et poursuivre sa route. C'est ainsi que **Louis XI** a appris la mort de **Charles le Téméraire** à Nancy en janvier 1477. On comptait 252 relais en 1584 mais 1997 en 1854. On a pu les dénombrer grâce aux cartes des postes et aux livres de poste qui en dressaient la liste.



### Chevaux de poste et postillon

Huile sur toile, 19<sup>e</sup> siècle.

Pour assurer le meilleur service, les maîtres de poste doivent posséder une cavalerie réglementaire. Selon l'importance de la circulation routière, l'administration des postes fixe un nombre précis de chevaux à chacun des relais, à charge pour les maîtres de poste de s'en pourvoir et de les entretenir. A Paris en 1795 la cavalerie postale compte 120 unités.

## Le coup de l'étrier

Huile sur toile, Bernard-Edouard Swebach, 1834

Dépôt de la ville d'Amboise. L'image du postillon en train de boire est un des thèmes les plus fréquemment rencontrés dans l'iconographie de la poste aux chevaux. Régulièrement l'administration des Postes rappelait aux postillons qu'ils ne devaient pas s'attarder dans les cabarets. Elle punissait du renvoi tout postillon sujet à s'enivrer.



## Route de poste

Lithographie, Philibert-Louis Debucourt d'après Carle Vernet, 19<sup>e</sup> siècle.

Dans cette scène, le courrier suit le postillon conformément aux règlements. Le courrier porte la malle sur le devant de la selle. Il est coiffé d'une casquette et muni d'un poignard pour sa défense personnelle et celle de son chargement.

Un outil utilisé dans les lazarets

## Une pince à purifier, milieu du 19<sup>e</sup> siècle.

Cette pince servait à purifier les lettres qui venaient de pays où le choléra sévissait, notamment dans les années 1820-1830. Arrivées au port, les lettres étaient perforées puis soumises à des fumigations ou trempées dans du vinaigre avant d'être envoyées au bureau de poste. Cette opération se pratique généralement dans des lazarets à l'entrée des ports.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, il n'existait pas de service postal maritime. Les capitaines des navires marchands étaient tenus de transporter gratuitement les lettres que l'Administration des Postes leur confiait et de les faire porter dès leur arrivée au bureau de poste.

Depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, les Anglais assuraient un service de « *packet boat* » - d'où le nom français « *paquebot* » - pour le transport des paquets de lettres de Douvres à Calais. Mais il faut attendre 1784 pour que la France crée son propre service postal maritime. À cette date, des paquebots-poste font voile vers l'Angleterre et vers les États-Unis puis en 1786 vers la Réunion et l'île Maurice.

À partir de 1822, les paquebots-poste sont équipés de chaudières à vapeur. D'autres destinations sont bientôt servies : le Mexique en 1827, Buenos Aires et Rio de Janeiro en 1830, Constantinople, Athènes et Alexandrie en 1837, l'Extrême-Orient en 1861.





## Paquebots-poste français

Affiche publicitaire de la Compagnie des Messageries maritimes, début 20<sup>e</sup> siècle. Avec l'apparition des premiers vapeurs, les acheminements n'étant plus tributaires des vents, deviennent plus réguliers, plus rapides. Désormais des paquebots-poste sillonneront les océans jusqu'au moment où la concurrence de l'aviation mettra un terme à l'aventure de la poste maritime.

Le télégraphe optique

### Télégraphe Chappe sur l'église Saint-Pierre de Montmartre, technique mixte, John Forbes, 1817

C'est une réduction de la machine du télégraphe de Chappe, l'inventeur de ce système en 1792. Les machines étaient placées tous les dix kilomètres environ sur des points élevés : en ville sur le toit des églises par exemple, à la campagne sur des collines. On comptera plus de 500 postes de télégraphie aérienne au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.



### An VIII (1799-1800), maquette originale de « HIRON » au 1/20<sup>e</sup>.



La machine est constituée d'une poutrelle de 4 mètres de long, le régulateur fixé au milieu du mât et pouvant être mis à l'horizontale, en oblique à la verticale. A ses extrémités, deux barres d'un mètre de long appelées ailes peuvent, par leur mobilité autour d'un axe, prendre un certain nombre de positions.

Les machines étaient placées tous les dix kilomètres environ sur des points élevés : en ville sur le toit des églises par exemple, à la campagne sur des collines. On comptera plus de 500 postes de télégraphie aérienne au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.

Ce dispositif nécessite l'usage d'un code de signaux et de lunettes à forte lentille. Le stationnaire reproduit le mouvement du télégraphe actionné par son collègue du poste voisin en l'observant à la lunette et ainsi de suite jusqu'à destination. Bien sûr, la transmission du message n'avait lieu que par temps clair. Elle était impossible la nuit et par temps de brouillard.

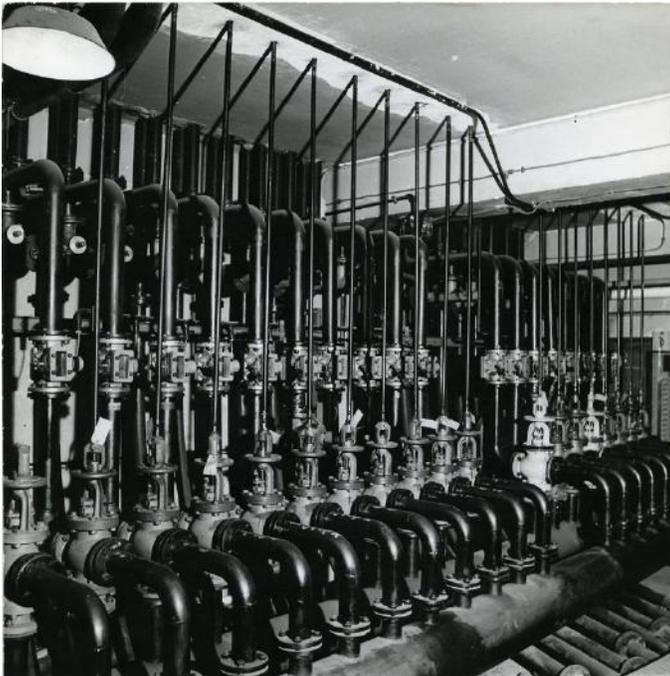
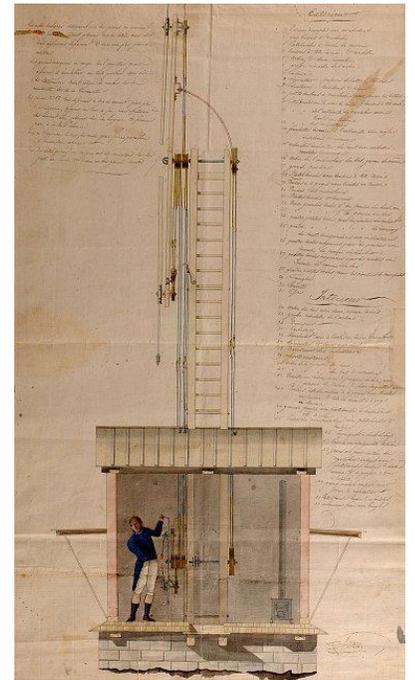
## Histoires de Timbres n°8 - Claude Chappe

Seuls les directeurs du télégraphe, situés aux extrémités des lignes, disposaient du « vocabulaire » permettant de coder et décoder les dépêches. Les stationnaires de la ligne, qui ne faisaient que reproduire les mouvements des bras de la machine, ignoraient donc ce qu'ils transmettaient.

Un message mettait 1h20 pour être transmis de Paris à Strasbourg, 3 heures de Paris à Toulon pour une dépêche d'environ 100 signaux. Le télégraphe optique était très utile au gouvernement car en temps de guerre, il était rapidement informé du mouvement des troupes aux frontières. C'est ainsi que les députés de la Convention, en séance le 30 août 1794, apprirent le jour même par la bouche de **Lazare Carnot** : « *Messieurs les députés, la nouvelle vient de nous parvenir par le télégraphe : la ville de Condé-sur-Escaut a été reprise aux Autrichiens* ». Vivats et applaudissements de l'Assemblée.

### Postes télégraphiques, dessin, début 19<sup>e</sup>siècle,

Coupe en élévation des tours Chappe. Le stationnaire manipule les pièces du télégraphe à l'aide de poulies et de cordes qui communiquent dans la maisonnette avec un petit appareil, réduction du télégraphe extérieur. C'est ce petit mécanisme intérieur que l'employé manœuvre ; le télégraphe placé au-dessus du toit ne fait que répéter le mouvement.



### « Le télégraphe atmosphérique »

#### Tubes du réseau pneumatique, Photographie vers 1930.

C'est en 1866 que le pneumatique fait son apparition à Paris. Ce réseau de près de 450 km de tubes métalliques, installés pour la plupart dans les égouts de la capitale, achemine par air comprimé des curseurs transportant des plis urgents. La première ligne de cette nouvelle invention déjà expérimentée par les Anglais relie la place de la Bourse et le Grand Hôtel. Liaison significative car le monde des affaires alors en pleine expansion, a en effet besoin d'échanger plus d'informations de manière encore plus rapide.

### Curseur ou navette pour pneumatique

Le principe du pneumatique, dénommé aussi « télégraphe atmosphérique » est simple. Il s'agit d'expédier dans des tubes de cheminement souterrains, reliant des stations d'arrivée où la distribution est ensuite spécialement effectuée, des boîtes cylindriques appelées « curseurs » dans lesquelles se trouvent de 20 à 30 lettres. Sous l'effet d'un courant d'air comprimé puissant, le curseur est propulsé à la vitesse de 400 à 800 mètres par minute soit environ 36 kilomètres à l'heure. A réception dans les bureaux de poste, des petits télégraphistes ou « tubistes » sont chargés de porter en mains propres la lettre envoyée par pneumatique.

Dès 1885 presque tous les bureaux de poste de la capitale s'y trouvent ainsi reliés. Dès 1907, les distributions sont faites par bicyclette puis, après 1918, à motocyclette. L'apparition de la télécopie et du téléphone conduit peu à peu à la fin de ce service qui disparaît en 1984.





**Photographie paire d'appareils expéditeurs-récepteurs**  
Appareils du type Fortin-Hermann 1885



**Entier postal par pneumatique - vers 1900**

Un moyen de transport extraordinaire pendant le siège de Paris (1870-1871)



*Dessin de Tardi - Les Boules de Moulins, 2007.* Ce dessin a été réalisé à l'occasion de l'exposition Guerre et Poste organisé par le Musée de La Poste. L'artiste a fait don des dessins au musée.

Cette invention a été utilisée pendant la guerre de 1870-1871. Paris ne peut plus communiquer avec la province car les Prussiens ont coupé les routes, bloqué les voies de chemin de fer et interrompu le télégraphe.

### Une boule de Moulins et son contenu

On a alors l'idée de placer des lettres dans des boules étanches en zinc que l'on jette dans la Seine en amont Paris. Pourvues d'ailettes pour profiter de la force du courant, elles devaient être récupérées dans un filet tendu en travers du fleuve. Tout le courrier qui devait voyager par ce moyen était centralisé à Moulins, dans l'Allier.

La boule pouvait contenir plus de 600 lettres à destination de Paris avec la mention « A Paris par Moulins ». La Poste envoya plus de 50 boules entre le 4 et le 28 janvier 1871 mais aucune n'arriva à destination en raison de l'hiver rigoureux. Le gel avait cassé le filet.

Depuis 1871, de temps à autre, une boule est découverte... Une dernière boule a été découverte à Vatteville-la-Rue le 14 avril 1982. Elle contenait 306 lettres.

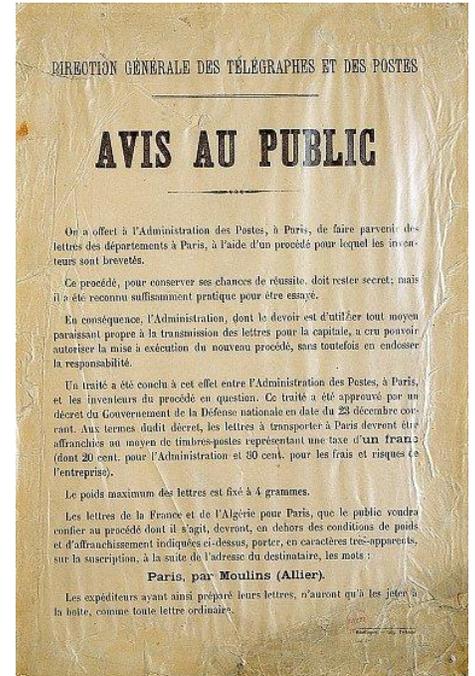




### « Correspondance » par Boule de Moulins

Lettre de Bordeaux du 8 janvier 1871. Elle fût retrouvée le 6 août 1968 à Saint-Wandrille. Elle est revêtue de la griffe de repêchage apposée au verso par la poste sur les 539 lettres intactes.

### Affiche de création des boules de Moulins - 1870.



### La première lettre timbrée française Lettre datée du 1<sup>er</sup> janvier 1849 affranchie avec un timbre-poste.

1<sup>er</sup> janvier 1849 : il s'agit du premier jour d'utilisation du timbre-poste en France. Sur le modèle anglais, la France adopte à son tour mais neuf ans plus tard, le timbre-poste notamment grâce à la volonté d'Etienne Arago qui voulait démocratiser la poste française.

### Histoires de Timbres n°1 - Cérès

Ce n'est plus le destinataire de la lettre qui paye le port. Désormais les Français ont la faculté d'affranchir eux-mêmes leurs plis en collant dessus un timbre à 20 c (Cérès noir) ou à 1F (Cérès rouge). Désormais le tarif est essentiellement lié au poids du pli transporté. Le tarif de base, fixé à 20 centimes, restera inchangé jusqu'en 1850.

### Une erreur qui peut rapporter gros

L'un des clichés du galvanotype qui a servi à l'impression du Cérès 1 F vermillon s'est retrouvé tête-bêche. Ce bloc de 4 timbres a été vendu 924 050 € le 17 novembre 2003 lors d'une vente aux enchères à Paris !





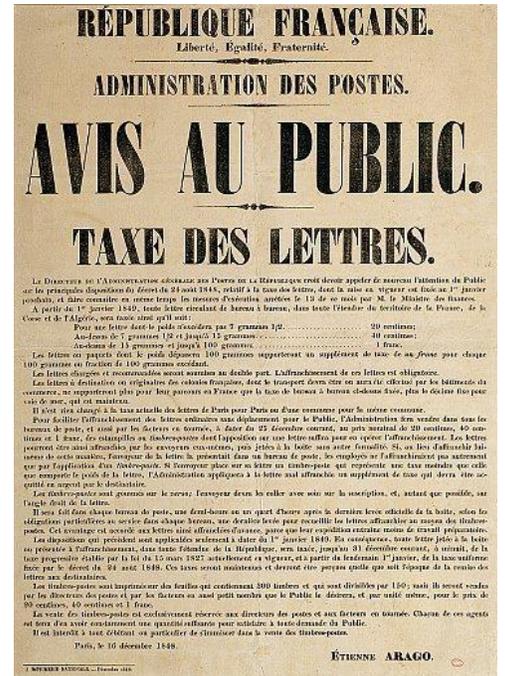
## Le Cérès Noir (20 c)

Créé par **Jean-Jacques Barre** et utilisé à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1849 est le premier timbre-poste français.

Cette révolution prendra du temps. C'est ainsi qu'au 31 décembre 1849, on comptera seulement 21 232 665 timbres-poste vendus pour 134 527 000 lettres taxées. Ce n'est qu'en 1860 que le pourcentage des lettres non affranchies tombera à 10 %. Il n'empêche que cette réforme postale constitue une avancée démocratique considérable ! En instaurant une taxe unique de bureau à bureau, quelle que soit la distance, pour la métropole, la Corse et l'Algérie : une lettre simple Paris – Marseille coutait auparavant 1 F à l'usager contre 20 C dorénavant ! Il convient toutefois de savoir que cette réforme ne change pas tout, certains tarifs anciens ont été maintenus.

## Avis au public : taxe des lettres

La rapidité avec laquelle a été mise en œuvre la réforme postale française est attestée par cette affiche datée du 16 décembre 1848 et signée **Etienne Arago**, directeur de l'administration des Postes de la République. Cet « avis au public » frappe par sa clarté et sa précision. On notera que les timbres-poste ont été mis en vente dès le 25 décembre 1848 dans les bureaux de poste ou auprès des facteurs. On observera aussi qu'Arago invite le public à coller les timbres « avec soin sur la suscription, et, autant que possible, sur l'angle droit de la lettre ».



Transport et tri du courrier par chemin de fer

## Service des postes : le bureau ambulant, illustration de « La République Illustrée », le 26 août 1882.

En France le chemin de fer transporte déjà des voyageurs depuis 1832. C'est en 1845 que l'administration sous l'impulsion de **François Donat Blumstein** (1795-1879) inspecteur des Postes, décide de se doter d'un service de bureau de poste itinérant qu'on appellera le service des Ambulants. L'originalité de ce service fait que l'on trie les dépêches pendant le trajet du train. Celles-ci sont déposées, classées, au gré des arrêts et récupérées par les bureaux locaux pour les redistribuer. C'est un gain de temps considérable.

## Maquette du wagon postal Paris – Rouen

1845. Le premier bureau de poste ambulant rappelle la diligence par son aspect extérieur. Il consiste en une voiture en bois longue de 4.80 m, large de 2.40 m et haute de 2 m. Elle est de couleur laque brune carminée rehaussée de minces filets rouges.

Toujours décoratif avec ses fausses persiennes, le modèle de bureau ambulant de 1850 est le dernier wagon-poste à posséder une caisse en bois de type « diligence ». Le confort est encore relatif mais permet de répondre à l'accroissement considérable des volumes de courriers acheminés par les postes via le rail.



