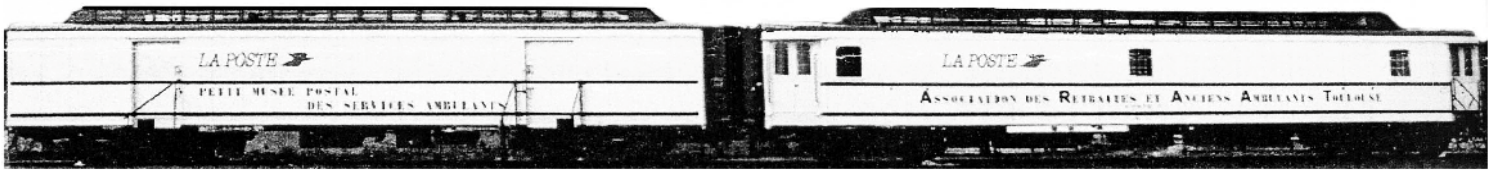
ASSOCIATION
DU MUSÉE POSTAL
DES ANCIENS AMBULANTS
DE TOULOUSE

Histoire de la Poste Ferroviaire

Une exposition réalisée par
Philippe MAGRY

(4e Édition - septembre 2022)



Avertissement :

Une première exposition de 50 planches en format A2 a été réalisée lors de la XIIIe Semaine de la Poste-Musée d'EYGUIANS en Hautes-Alpes, 05300 Garde-Colombes en septembre 2018 et a fait l'objet de la première édition d'un ogue en format A4 .

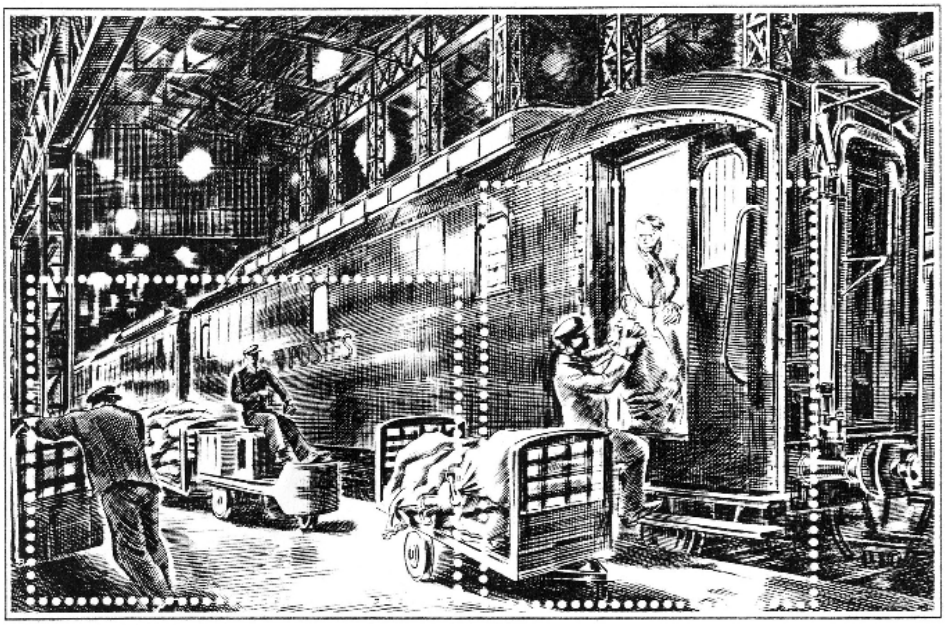
Une seconde exposition complétée à 60 planches en format A3 a été accrochée, du 1er au 29 mars 2019, dans les locaux de la Maison de la Citoyenneté (mairie-annexe) de TOULOUSE-MINIMES à l'occasion du 120e anniversaire de la création des services Ambulants de la Poste, et après être devenue l'exposition permanente du Musée Postal des Anciens Ambulants de Toulouse, a fait l'objet de la deuxième édition.

Une troisième édition du catalogue de l'exposition augmentée a été réalisée en juillet 2021.
Cette quatrième édition, débarrassée des imperfections a été éditée en septembre 2022.

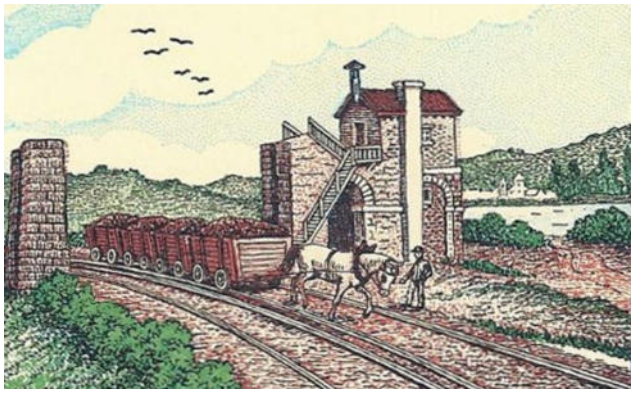
Index des planches

5 La naissance du chemin de fer
6 Le déclin de la poste aux chevaux
7 Dernières évolutions des malles-poste
8 Premiers transports postaux
9 Les Compagnies rechignent
10 François-Donat Blumstein invente la poste ambulante
11 Débuts et progrès de la poste ferroviaire
12 Wagons-poste et allèges Poste Atelier (P.A.) & Poste Entrepôt (P.E.)
13 Les wagons ambulants du XIXe siècle - 1845-1850
14 Les wagons ambulants du XIXe siècle - 1850-1860
15 Les différends entre Poste et Compagnies
16 Les wagons ambulants du XIXe siècle - 1860-1880
17 L'organisation du service
18 Les wagons ambulants du XIXe siècle - 1880-1900
19 Le travail difficile des ambulants
20 Une nuit ordinaire chez les ambulants
21 Des innovations dans le transport postal
22 1900 : Enfin les 14 mètres !
23 Les wagons s'allongent
24 Les Courriers-Convoyeurs
25 Les compartiments postaux
26 Les entrepôts de gare
27 La brigade
28 Fonctionnement des services ambulants
29 Le chef de brigade
30 La Malle des Indes
31 Les ambulants dans la Grande Guerre
32 1914-1918 - Les ambulants de mobilisation
33 Le cheminement du courrier destiné aux mobilisés
34 Les wagons-poste prussiens de l'Alsace-Lorraine
35 Les bureaux gare
36 L'esprit d'équipe des "Seigneurs de la Poste"
37 Quelques petites faveurs
38 D'autres petits avantages
39 La route et l'aérien concurrencent le rail
40 Un lourd tribut pour les ambulants
41 La société Coups de Tampons
42 1924-1930, l'OCEM construit les wagons-poste de 21,60m
43 1930-1932, des wagons de tri et transport des paquets
44 Un rude labeur, celui des "courriers"
45 Les bureaux d'échange du courrier international
46 Dernières constructions OCEM entre 1926 et 1937
47 Les wagons-poste et la Seconde guerre mondiale
48 L'évolution du parc postal après la guerre
49 Matériels et accessoires des ambulants
50 Les Ambulants sur l'Étoile de Veynes
51 Les ambulants routiers
52 Le déclin des ambulants

53 Les wagons de 21,60m de 1926 & 1928
54 Transformations et modernisation des wagons
55 Le tri postal automatique
56 L'évolution des bureaux d'échange
57 Nénette et les ambulants du Paris à nancy
58 Le transport de la Presse
59 Les wagons-poste des N.M.P.P.
60 Les Trains-parcs des Télécommunications
61 Alain Kerguélen, un postier ambulant
62 L'UCIL (Unité Centrale d'Intervention en Ligne)
63 L'atelier de maintenance de Cannes-la-Bocca
64 Entretien et maintenance des wagons ambulants
65 Les bogies... « désossés » et autres interventions
66 Des ambulants entre Paris et Lille
67 Dernières modifications et changement de couleur
68 Le wagon-poste U.I.C.
69 114 wagons ambulants et une seule allège UIC
70 Les derniers aménagements
71 Postiers bien sûr, mais ambulants dans l'âme
72 Les derniers prototypes
78 Les trains-poste autonomes
74 Les lignes
75 Les R.A.P. rames automotrices postales
76 La fin des ambulants & les derniers trains de tri
77 Le dernier train de Toulouse-Limoges
78 Le TGV postal
79 Le TGV reste l'ultime postier du rail
80 La création du Musée des Ambulants
81 Les wagons-poste stationnés à Oignies
82 L'Ambulant tel qu'on le parlait
83 Sources (Textes et illustrations)

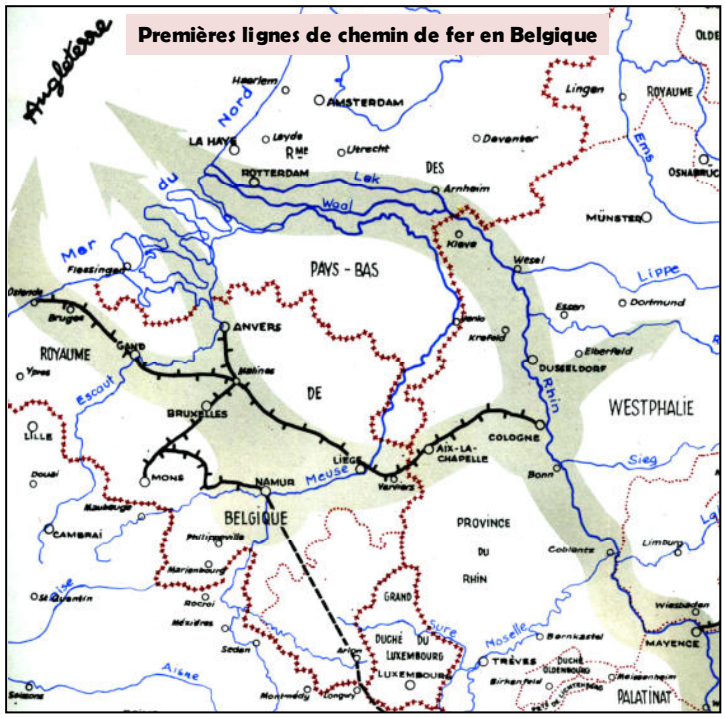


La naissance du chemin de fer



En 1825, le chemin de fer de Stockton et Darlington est mis en service en Grande-Bretagne. Il est le premier au monde à assurer le transport des voyageurs avec des locomotives à vapeur.

◀ En 1827, la ligne de Saint-Étienne à Andrézieux est mise en service en France. Premier chemin de fer d'Europe continentale, il est conçu pour le trafic des marchandises avec traction par des chevaux.



De 1830 à 1832 est ouverte la ligne de chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon qui, la première en France, expérimente la traction par des locomotives à vapeur et, dès 1831, le transport de voyageurs.

C'est dans ce contexte qu'une ligne de chemin de fer reliant Paris à Saint-Germain-en-Laye est imaginée par les frères Pereire, qui en ont demandé la concession en 1832. Ailleurs en Europe, en 1835, sont ouvertes des lignes en Bavière et en Belgique . ▶

À l'époque, après 19 kilomètres, le terminus de la ligne se situe au port du Pecq, sur la rive droite de la Seine. Les locomotives sont en effet incapables d'affronter la rampe nécessaire à l'ascension du coteau de Saint-Germain, qui domine le fleuve de plusieurs dizaines de mètres.

L'inauguration de la ligne a lieu le 24 août 1837.

Puis, après une exploitation couronnée de succès, plusieurs autres lignes se greffent sur elle et notamment la ligne de Paris-Saint-Lazare au Havre, créée en 1843, qui se détache à Colombes et se dirige vers Poissy, Mantes-la-Jolie et Rouen.

L'utilisation de la vapeur constitue une évolution importante dans les transports. Bien que la Grande-Bretagne l'a adoptée dès 1825, la France reste sceptique. Malgré le succès de la ligne de Paris à St-Germain, un projet gouvernemental présenté aux Chambres est pourtant rejeté en 1838. THIERS ne croit pas à l'avenir du chemin de fer et ARAGO, qui sera pourtant Directeur Général des Postes en 1848, pense que « le transport des soldats en wagon s'efféminerait et que la traversée du tunnel de St-Cloud donnerait aux voyageurs des fluxions de poitrine, des pleurésies, des catarrhes ».

Cette nouvelle invention va pourtant révolutionner le service postal permettant ainsi son essor aussi bien par sa rapidité que par le volume transporté.

Le déclin de la poste aux chevaux

Depuis l'aube des temps, l'homme n'avait connu comme moyen de transport terrestre que le cheval. Le transport rapide est assuré par les diligences qui atteignent à partir des années 1780 la vitesse moyenne d'un cheval au trot (soit 10 à 11 km/h), et les malles-poste qui atteignent pratiquement le galop d'un cheval (16 à 18 km/h) au milieu du XIXe siècle.

La France dispose d'un important réseau de routes royales et départementales et surtout d'un réseau de canaux et d'une batellerie bien développés, et les mentalités ne sont pas encore prêtes à ce changement de mode de transport.

Les maîtres de poste inquiets veillent à ce que leur emploi ne soit pas menacé et que le courrier, dans sa grande majorité, profite encore des malles-poste et des relais.

Pourtant, ils constatent avec dépit, que les voyageurs préfèrent de plus en plus le chemin de fer, plus rapide et plus sûr, malgré le peu de confort qu'offrent les voitures.

Gravure d'après Jean-Antoine Duclaux, intitulée La Malle au Relais, 1818.
Avant l'arrivée du chemin de fer, c'est le temps prospère du relais de poste, avec son personnel, palefreniers, bourreliers, selliers, maréchaux-ferrants, mais aussi ses chevaux, ses services de restauration ou d'hôtellerie. En moins d'un demi-siècle, le chemin de fer balaie les relais. © L'AMP

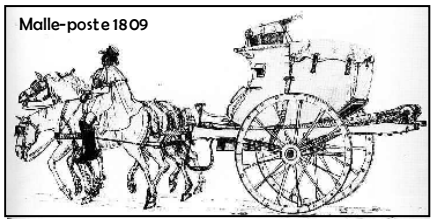
Il en résulta la disparition des relais sur les principales routes.

Les chevaux ne furent plus utilisés que pour tirer des petites diligences et autres « pataches », en correspondance avec les trains pour les localités non desservies par les chemins de fer, ou pour assurer les liaisons entre les bureaux de poste et les gares .

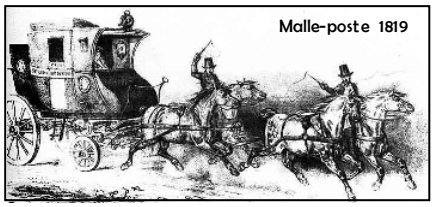
Dernières évolutions des malles-poste

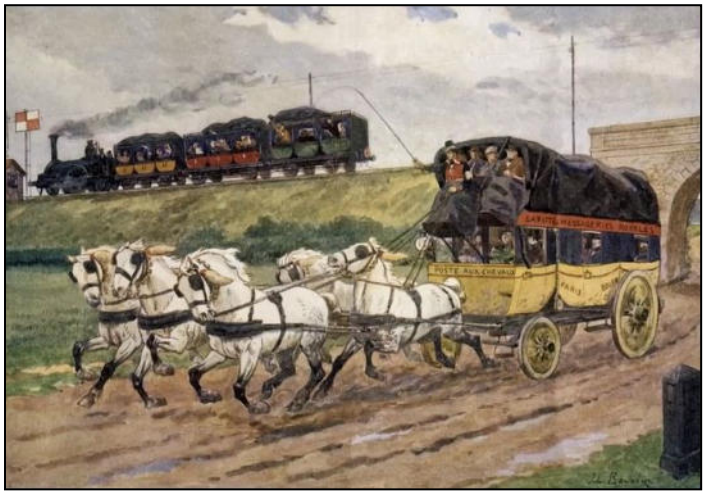
L'idée de transporter le courrier pour accélérer l'acheminement de la correspondance naît très rapidement dès l'avènement du chemin de fer.

L'Angleterre en 1838, la Belgique en 1840 sont les premiers pays à mettre en circulation des bureaux de poste ambulants. La France est longtemps réticente à cause, notamment, des améliorations successives apportées au service des malles-poste à chevaux depuis 1815.

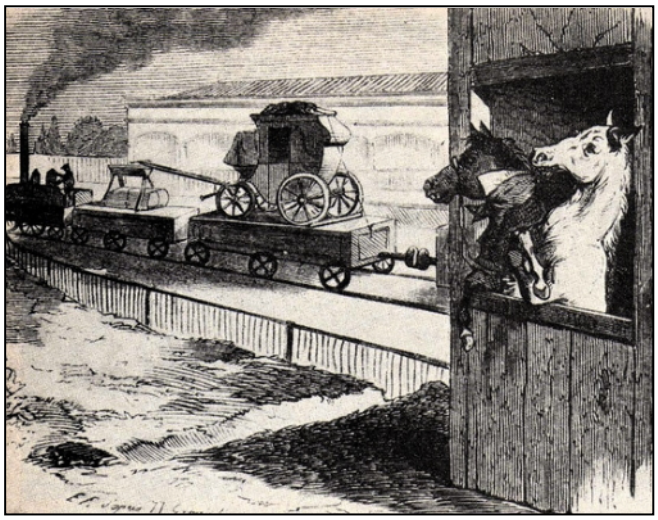

Malle-poste 1809

Louis XVIII, revenant en France en 1815, avait été désagréablement impressionné par les lourdes voitures qui transportaient les malles et les voyageurs (modèle 1792). Ayant apprécié pendant son exil les malles anglaises, il fit étudier un modèle de voiture qui tint compte des progrès réa-lisés dans la carrosserie. On lui présenta un modèle bien suspendu : 4 roues, 4 chevaux, 4 places plus les dépêches ... et le postillon.


Malle-poste 1819



Ce n'est qu'à partir de 1857 que les maîtres de poste se sentent réellement menacés par le chemin de fer. Progressivement, la poste aux chevaux disparut au fur et à mesure de l'extension du réseau des voies ferrées. Elle aura connu cependant une longévité exceptionnelle, puisque la dernière ligne n'est fermée qu'en 1873.

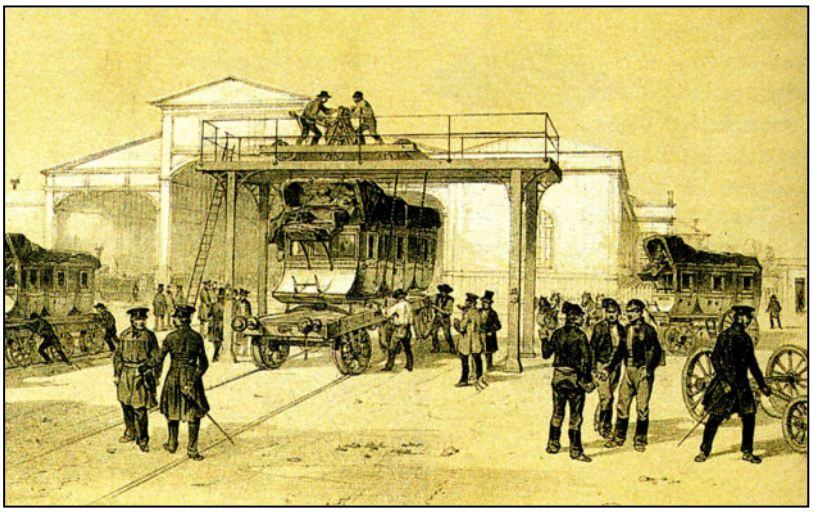


Les chevaux se gaussent de ne plus avoir à tirer les diligences qu'on transporte maintenant par chemin de fer.

L'utilisation de la voie ferrée va bouleverser les conditions de fonctionnement de la poste. La première conséquence réside dans une accélération du transport. Malgré les améliorations apportées, il fallait encore 37 heures pour effectuer le voyage Strasbourg-Paris en 1840. La vitesse horaire moyenne est soudainement quadruplée : de 10 km/h par diligence, on passe à 40 km/h par les premiers trains.

Pendant une période transitoire, au terminus des tronçons ferroviaires, les diligences sont chargées sur les wagons ; sur les parcours où la voie ferrée n'est pas encore construite, les diligences reprennent la route avec les voyageurs. Cette coexistence pacifique, cette complémentarité des deux modes de transport ne durera pas : le cheval-vapeur finira par remplacer l'animal.

Les maitres de poste se rendent vite compte que le chemin de fer menace leur corporation. Après avoir vainement réclamé une indemnité au gouvernement, les plus importants se reconvertissent dans les entreprises de messageries. Les malles-poste voient leur nombre baisser rapidement. Il n'en reste plus que sept en 1855.

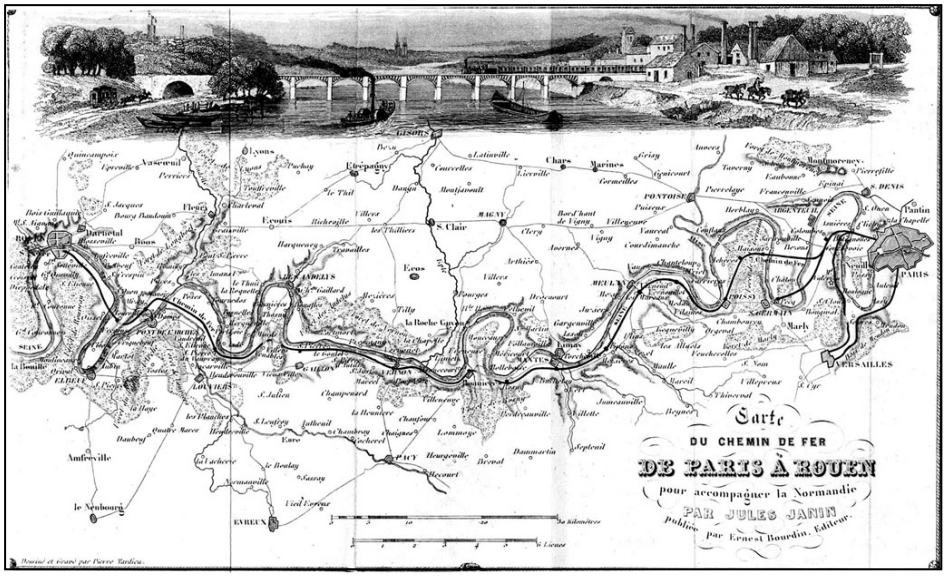


En mars 1845, sur la ligne Paris-Le Havre, la malle-poste est supprimée, celle qui va de Paris à Cherbourg est transportée sur plate-forme ferroviaire de Paris à St-Pierre-du-Vauvray (Eure). Déchargée dans cette gare, elle continue sa route par Louviers et Le Neubourg pour reprendre son ancien trajet par Rivière-Thibouville, etc.

Premiers transports postaux

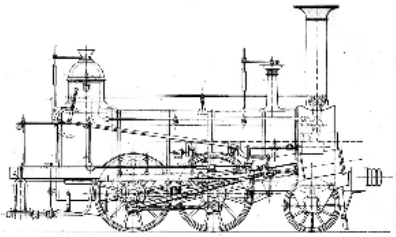
Dès l'avènement du chemin de fer, l'idée de transporter le courrier pour accélérer l'acheminement de la correspondance naît très rapidement.

Peu après leur création, c'est en 1837, avec les premiers trains de voyageurs, que l'aventure commune de la poste et du chemin de fer commence.



La construction de la ligne de Paris à St-Germain s'est poursuivie avec le projet de la ligne de Paris à la mer. Enquêtes publiques et débats parlementaires font sans cesse reporter la mise en chantier. Une Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen fut finalement constituée en 1840. C'est la ligne par la vallée de la Seine qui obtient la faveur des instances.

Une société à dominante britannique se constitue le 6 mai 1840. La construction de la ligne (127 km), après mise en concurrence, est confiée à des entrepreneurs anglais. Les entreprises françaises n'ont pas encore acquis l'expérience nécessaire de chantiers ferroviaires de cette importance pour rivaliser avec les britanniques. L'inauguration de la ligne Paris à Rouen a lieu le 3 mai 1843. Le trajet dure 4 heures et dix minutes.

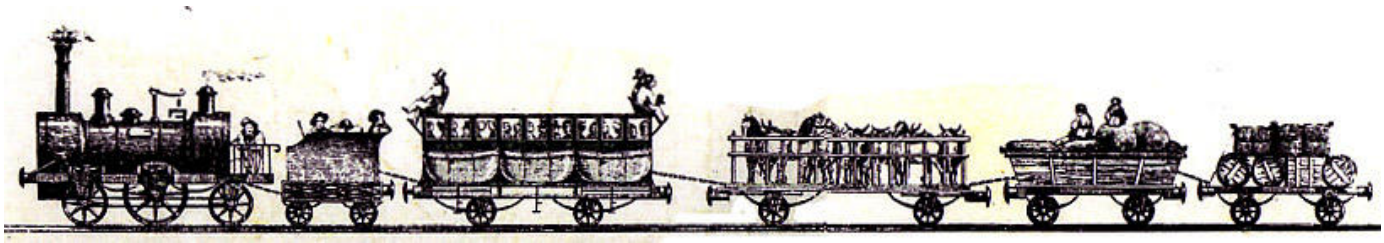


Timbre de 2014 sur le patrimoine des chemins de fer, représentant la Buddicom, première locomotive utilisée sur la ligne Paris-Rouen

Entre temps, les Anglais ont installé au Petit-Quevilly une usine pour la fourniture de 40 locomotives Buddicom, 120 voitures de 2e classe et 200 wagons. L'intérêt porté aux voies ferrées est important. Le trafic dépasse toutes les prévisions, la rentabilité devient évidente.

Le premier service de transport des lettres par voie ferrée est établi en 1845 entre ces deux villes et fonctionne dans un fourgon à bagages, ouvert à tous les vents, fort mal aménagé et qui ne comprend qu'un coffre destiné à renfermer les dépêches reçues ou à distribuer en route.

Par la Seine, il fallait 15 h pour acheminer le fret en bateau à vapeur. Le train mettra un peu plus de 4h. Et si la malle-poste, du temps des diligences, permet au courrier de Toulouse d'arriver à Paris en trois semaines et parfois un peu moins, avec le chemin de fer, ce même courrier ne met plus qu'une vingtaine d'heures.



Les Compagnies rechignent

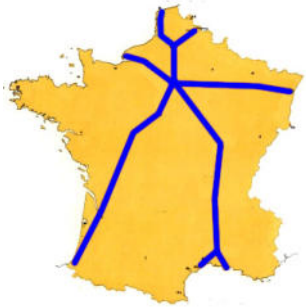
Le réseau en 1844

En 1842, fut votée la loi qui donnait à des compagnies financières la concession des entreprises avec collaboration de l'Etat aux dépenses.

Les travaux furent longs et coûteux, le retard pris par la France subsista : A la fin de 1841, il n'existe en France que 573 km de lignes (constituées de tronçons de 50 km environ), contre 4 900 km dans l'ensemble de l'Europe. En 1848, le réseau français n'avait que 1 900 km, l'Angleterre en avait 6 350 et la Prusse 3 500.

Le 8 mai 1842, le train Paris-Versailles déraille dans la tranchée de Bellevue près de Meudon (Seine-et-Oise). ▶

L'accident est suivi d'un incendie qui fait 55 morts, parmi lesquels l'amiral Dumont d'Urville. À l'époque les portes étaient fermées à clé par les chefs de trains. Cet accident est la première grande catastrophe ferroviaire de l'histoire des chemins de fer et profitera aux détracteurs du trop rapide développement de celui-ci.



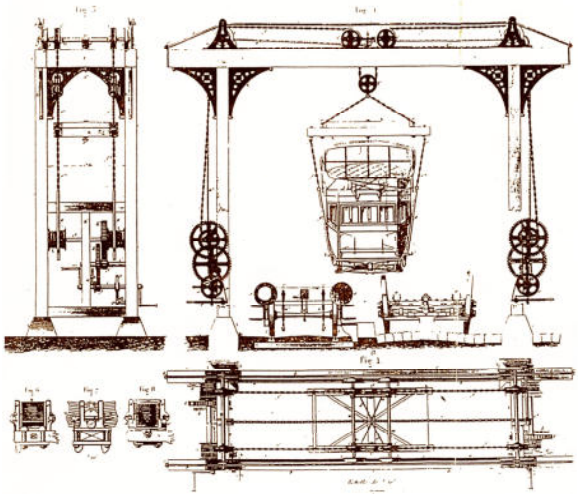
Cependant, en juin 1842, l'Etat impose aux Compagnies son plan de développement du réseau : "L'Étoile de Legrand". Un projet ambitieux de 2500 km de voies sur des grandes lignes rejoignant les grandes villes de l'hexagone.

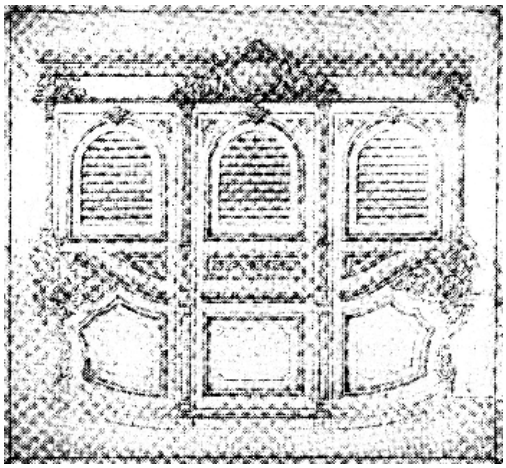
Baptiste Alexis Victor Legrand, directeur général des Pont et Chaussées et des Mines, propose au gouvernement un plan d'ensemble d'un vrai réseau de chemin de fer en France, une étoile à cinq branches au départ de Paris pour rejoindre les frontières du Nord-Est, la Manche, l'Atlantique et la Méditerranée. Il définit ainsi cinq lignes à construire : Paris à Lille, Paris à Strasbourg, Paris au Havre, Paris-Lyon -Marseille et Paris-Bordeaux-Hendaye.

1845-50 : Le chemin de fer s'étend aux départements ; Pendant cette période, certaines malles-poste de première section, au départ de Paris, gare du Nord, gare d'Orléans et gare Saint-Lazare sont transportées par chemin de fer.

Au fur et à mesure de l'avancée des travaux de la ligne, les malles-poste, séparées de leurs essieux, sont hissées à l'aide d'un portique, puis placées sur des trucks, sortes de wagons plats. Elles sont ainsi transportées jusqu'à la gare provisoire en bout de ligne et une fois déchargées de la même façon, elles poursuivent leur route habituelle.

Mais ce procédé exige beaucoup de temps et de manutention. Il est peu apprécié des Compagnies de chemin de fer.





1er mars 1845 : premier service ambulant officiel entre Paris et Rouen. Le cahier des charges est très exigeant pour la Compagnie : construction et entretien des voitures à ses frais, un convoi de nuit quotidien dans les deux sens, tri à bord, pénalité de 25 francs par heure de retard.

Les compagnies de chemin de fer ont, à l'époque de leur création, d'autres demandes de transport à satisfaire, bien plus pressantes et intéressantes que le courrier ; elles ne sont nullement demandeuses de cette charge de travail qui se traduit par un volume minime et de nombreuses contraintes officielles : pour tout dire, elles n'en veulent pas... Mais elles n'ont pas le choix : Le 8 août 1854, l'État leur impose le transport gratuit du courrier.

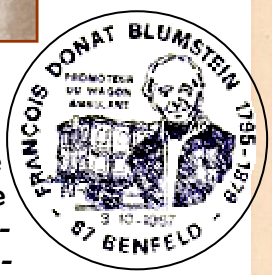
François-Donat Blumstein invente la poste ambulante

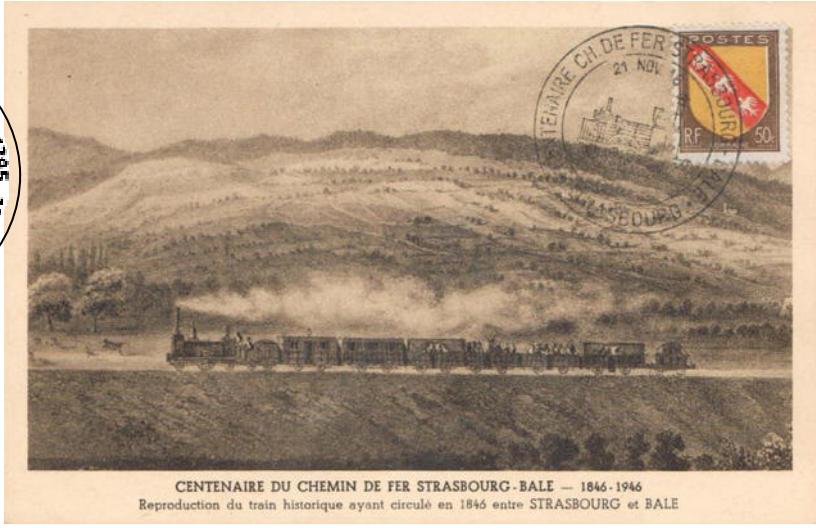
François-Donat Blumstein, inspecteur des postes en Alsace, a connaissance d'une idée anglaise testée dès 1838 entre Birmingham et Liverpool, un système de transport de courrier par chemin de fer.

Il déclarera *"L'institution de la poste aux chevaux repose aujourd'hui sur une organisation usée. L'établissement des chemins de fer et bateaux à vapeur finira par l'anéantir totalement si le gouvernement ne relève pas cette institution admirable et utile*". L'avenir lui donnera raison

Il faudra attendre 1841 pour que François Donat-Blumstein propose un premier essai de transport de courrier sur la toute récente ligne ferroviaire reliant Strasbourg à Colmar. Faire convoyer les sacs postaux sera un véritable succès.

Il réussit à convaincre alors Antoine Conte, le directeur général des Postes, hésitant avant cette expérience et obtiendra l'autorisation de l'administration postale pour que, le 1er avril 1842, le transport des dépêches sur la ligne Strasbourg-Bâle soit effectué par chemin de fer deux fois par jour, aller et retour.





CENTENAIRE DU CHEMIN DE FER STRASBOURG-BALE — 1846-1946
Reproduction du train historique ayant circulé en 1846 entre STRASBOURG et BALE

Dès lors, chargé de l'organisation du service des dépêches sur le chemin de fer Strasbourg-Bâle, il émet une idée féconde : celle de la création de bureaux de poste ambulants en mettant à profit le temps du transport pour faire procéder au tri des correspondances en cours de route, dans un wagon spécialement aménagé.

A maintes reprises, il présente des rapports à l'Administration. Il élabore un plan d'organisation.

De 1842 à 1845, il harcèle l'Administration qui refuse ses propositions en arguant que « ces bureaux n'existent nulle part ailleurs ». Il met alors à profit ses contacts avec M. POLONCEAU, le délégué de la Compagnie des chemins de fer d'Alsace. Pour faire adopter ses idées, il se garde cette fois de les prendre à son compte. Il les attribue à la Compagnie et les présente comme une demande émanant de celle-ci.

L'Administration est parfois plus compréhensive quand une proposition est présentée par un « étranger » !

Le 9 juillet 1844, il adresse un nouveau rapport à une Administration qui s'enferme dans son mutisme, mais ne reste pas indifférente aux vues perspicaces de BLUMSTEIN. Elle s'oriente lentement vers l'adoption de ses idées.

Le Directeur Général des Postes belges, de passage à Strasbourg, vient rendre visite à BLUMSTEIN le 19 septembre. Les deux hommes discutent de l'acheminement international et BLUMSTEIN lui expose son projet de bureaux ambulants. Séduit par le procédé, il le fait mettre aussitôt en application.

Dès lors, les bureaux ambulants existant finalement « ailleurs », la France envisage d'adopter le système et — ô ironie ! — envoie des agents en Belgique pour l'étudier, avant de le mettre à l'essai sur la ligne Paris-Rouen.

Maquette du premier wagon postal, véritable "bureau ambulant" qui, en 1845, sera mis en service sur la ligne Paris à Rouen. (Musée de la Poste, Paris)

Après s'être heurté à l'inertie administrative, il voit ses idées adoptées. Après s'être effacé pour ne pas froisser l'amour-propre de l'Administration parisienne, F-D. BLUMSTEIN voit enfin ses mérites reconnus : en avril 1845, il est nommé chevalier de la Légion d'Honneur.

Débuts et progrès de la poste ferroviaire

Alors que les chemins de fer se développent plus tôt ou plus rapidement au début du XIXe siècle au Royaume-Uni, en Allemagne, Belgique ou Suisse, la France prend du retard à cause du manque de budget et de la frilosité du gouvernement.

Sur la ligne Paris-Rouen, le premier mars 1845, on voit apparaître un train poste et voyageurs qui part de Paris à 7 h 30 du soir et met 4 h pour rejoindre Rouen, d'où il repart à 1 h du matin pour être à 5 h à Paris.

Les échanges de courrier se font entre les bureaux de poste de Paris, Rouen et toutes les gares intermédiaires où le train s'arrête : Poissy, Meulan, Mantes-la-Jolie, Bonnières, Vernon, Gaillon, Saint-Pierre-du-Vauvray et Pont-de-l'Arche.

En 1846, plusieurs autres lignes postales sont ouvertes : Paris-Valenciennes, Paris-Tours et Strasbourg-Mulhouse.

Le service ambulant sera mis en place sur l'ensemble des neuf lignes du réseau ferré en 1854 en utilisant 59 wagons et 500 employés. Les wagons sont alors très rudimentaires, sans fenêtre et mal éclairés par des lampes à huile de colza et non chauffés par crainte d'incendie (en 1848, le chauffage des premiers wagons provenait d'un calorifère).

Les régions desservies augmentent d'année en année et en 1848, 2 160 km sont parcourus chaque jour par les bureaux de poste ambulants.

Le train : acteur majeur de la révolution industrielle

L'entrée des services de la ligne des Pyrénées, à Bordeaux

Les progrès sont rapides. En 1854, neuf directions de lignes sont créées, chacune correspondant à une compagnie de chemin de fer.

En 1857, l'administration crée le " train journalier de la poste ", train de nuit entièrement postal, composé de plusieurs bureaux ambulants et circulant selon des horaires particuliers.

L'année suivante, on compte 32 000 km de lignes parcourues par les ambulants ; le chiffre est doublé en 1898 !

Du fait de la situation prépondérante de la capitale, le rayon d'action utile des ambulants ferroviaires se détermine mieux au départ de Paris.

En 1855, il y avait 59 wagons-poste en circulation sur le territoire. En 1885, 83 bureaux ambulants circulaient quotidiennement. Le parc comptait 386 véhicules qui parcouraient environ 17 millions de kilomètres par an. La vitesse moyenne des trains atteignait 60 km/h vers la fin du XIXe siècle.

Wagons-poste et allèges

Poste Atelier (P.A.) & Poste Entrepôt (P.E.)

La distinction entre ces types de véhicules, qui échappe communément au profane, tient essentiellement à leur équipement intérieur. Le bureau ambulant est un wagon-poste où des employés effectuent le tri du courrier pendant le trajet d'une gare à une autre. Officiellement, ce sont les Poste Atelier (P.A.) couramment appelés "ambulants". L'allège ou Poste Entrepôt (P.E.) ne transporte que les dépêches, sacs de courrier ou plus récemment, les lettres en caisses et en conteneurs.

Le wagon-poste est un petit centre de tri et, comme tel, comporte des installations appropriées : table d'ouverture des sacs postaux, casiers et tablettes de tri, position de chargements, etc. A chaque extrémité du wagon, d'assez étroites plates-formes permettent d'entreposer les sacs clos et facilitent les échanges lors des arrêts dans les différentes gares. ▶

Intérieur d'une allège (PE) en 1926.
Modèle tout métallique construit à partir de 1924

◀ L'allège, elle, est essentiellement destinée au transport des sacs de courrier ; c'est une vaste caisse montée sur roues et pouvant contenir de 600 à 700 sacs postaux.

Certaines sont équipées, pour l'exécution de tâches réduites, d'un petit casier de tri.

Le wagon mixte, comme son nom l'indique, est équipé à la fois de casiers de tri — sur environ la moitié de sa longueur — et d'une vaste plate-forme pour le transport des sacs. ▶

A côté des wagons-poste et des allèges — qui sont la propriété de l'Administration — la SNCF loue à la Poste, suivant ses besoins, des fourgons de capacité diverse ; 160 fourgons, en moyenne, roulent quotidiennement.

A gauche un train postal constitué uniquement de voitures de la poste. A droite, une rame automotrice postale constituée d'une motrice et d'une remorque.

Sur les artères à très fort trafic postal : Paris-Lille, Paris-Marseille, Paris-Toulouse, Paris-Bretagne, la Poste et la SNCF mettent en circulation des « trains-poste » composés de plusieurs véhicules postaux, auxquels sont adjointes quelques voitures, soit de voyageurs, soit de messagerie.

Les wagons ambulants du XIXe siècle - 1845-1850

La mise en service de bureaux de poste ambulants a nécessité la construction de wagons spécialement aménagés à la fois pour le tri et pour le confort du personnel, bien rudimentaire au début. Il y eut successivement plus de 20 modèles de wagons-poste, avec des variantes selon les compagnies.

Les premiers wagons-poste étaient de type diligence, en bois de chêne ou de pin, décorés de moulures et comportant des volets fictifs. A deux essieux, ils mesuraient 4,80m et étaient peints en laque brune carminée, rehaussée de minces filets. A l'intérieur, des casiers de tri en forme d'étagère, posés en retrait sur une table débordant de 30 cm environ, garnissaient trois parois du wagon, la quatrième servant au stockage des sacs.

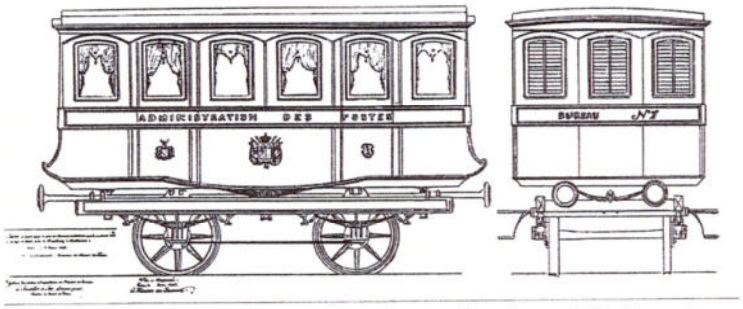


Diagramme du deuxième wp français pour Strasbourg à Mulhouse.

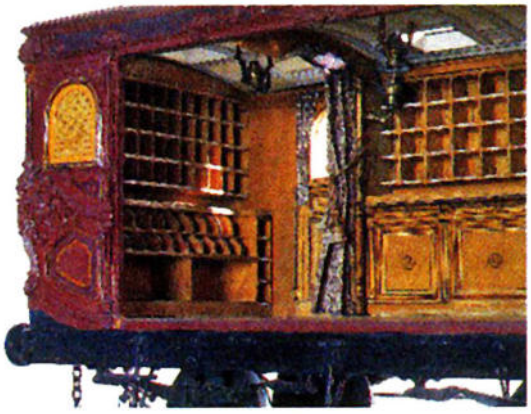
En 1846, sur Strasbourg-Mulhouse, ce nouveau wagon fut moins chargés en moulures. Les quinze voitures suivantes firent l'objet d'un concours. Sur la ligne de Paris à Tours, une allège circula conjointement à l'ambulant, facilitant les échanges en cours de route.

Le WP Paris à Tours, de 4,80m

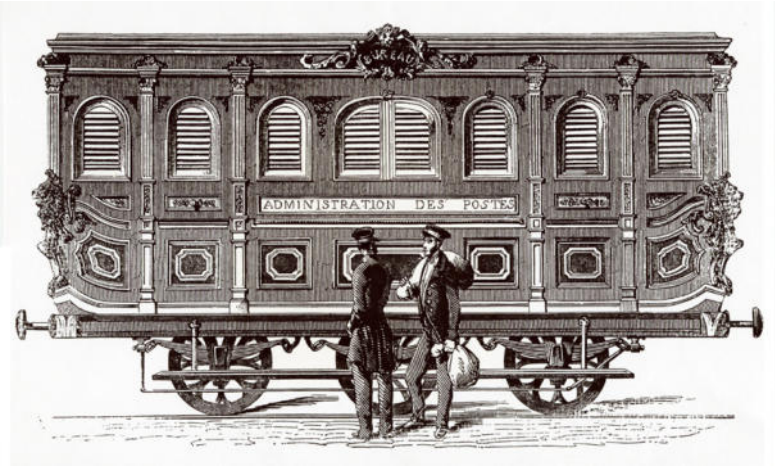
La première allège de 4,80m pour la ligne Paris-Tours,

1er wagon bureau ambulant

Les premiers wagons (Paris-Rouen 1845, Strasbourg-Mulhouse et Paris-Tours 1846) ne comprennent que quatre portières-baies, les casiers de tri occupant les parois intérieures des wagons ne permettent pas l'installation de fenêtres. ▲ & ▼



Dès 1848 apparurent des WP de 6,10m à trois essieux. Toujours de type diligence, ils furent affectés sur les lignes Paris à Boulogne-sur-Mer et Paris à Calais. Le Nord fut le seul réseau avec le PLM qui commanda des WP à trois essieux, pour une meilleure stabilité et un meilleur confort. L'intérieur était divisé en deux parties : un avant bureau avec un coffre en bois et le bureau proprement dit avec un corps d'armoires surmonté de casiers. Les armoires situées sous la tablette servaient à ranger le matériel et les affaires personnelles des employés. L'avant bureau, occupant le tiers de la surface, était séparé du bureau par une portière qui servait de protection contre le froid en hiver au moment des livraisons.



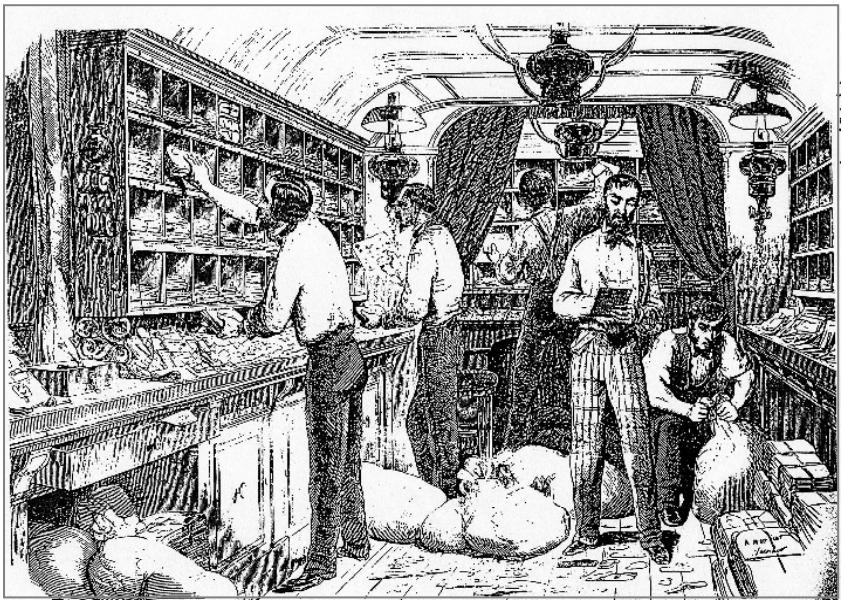
ADMINISTRATION DES POSTES
Vue extérieure du bureau ambulant (*L'ILLUSTRATION, JOURNAL UNIVERSEL*)

Les wagons ambulants du XIXe siècle - 1850-1860

Les wagons-poste s'allongèrent au fur et à mesure des nouvelles constructions, pour atteindre la longueur maximale de 7,20m. A partir de 1854, les caisses varièrent de 6,10m à 6,80m ou 7,20m selon les réseaux, mais leur conception connut la même évolution : les volets fictifs disparurent au profit de panneaux décorés de moulures.

L'éclairage s'avère vite insuffisant et à partir de 1848, le nouvel ambulant de 6,10 m du réseau Nord, muni des quatre portières usuelles équipées de jalousies, bénéficie d'une toiture percée de cinq fenêtres à l'italienne garnies de glaces dépolies et de stores ou de vasistas grillagés qui laissent passer la lumière du jour.

Insuffisant, pourtant, il est doublé par des lampes à huile.



Intérieur d'un wagon ambulant de 6,10m en 1847

A l'exception de Strasbourg à Mulhouse, les premiers bureaux ambulants circulent la nuit.

Sur Paris à Rouen, Paris à Tours et Paris à Valenciennes, l'éclairage est dispensé par six lampes à huile de pur colza, selon le système dit de CARCEL, ou par d'autres lampes à mouvement, réglables, conformément à la soumission du 15 octobre 1847.

Elles passent au nombre de huit pour les wagons de 7 m à partir de 1855.

L'huile végétale a la préférence sur l'huile minérale qui s'étale et s'enflamme trop facilement en cas de choc.

Les séries suivantes sorties en 1854-1855 étaient toujours décorées de volets fictifs, mais les moulures chargées de type diligence furent abandonnées. Les panneaux, toujours en bois, étaient recouverts de fines moulures décoratives. Un bosselage en milieu de caisse subsistait pour l'inscription « Bureau n° ». Cependant, on décida de porter le nom de la ligne sur chaque voiture, par exemple Paris - Lyon.

La charge brute de ces véhicules était de 8 tonnes, limitant la quantité de courrier transporté à 1,5 t.

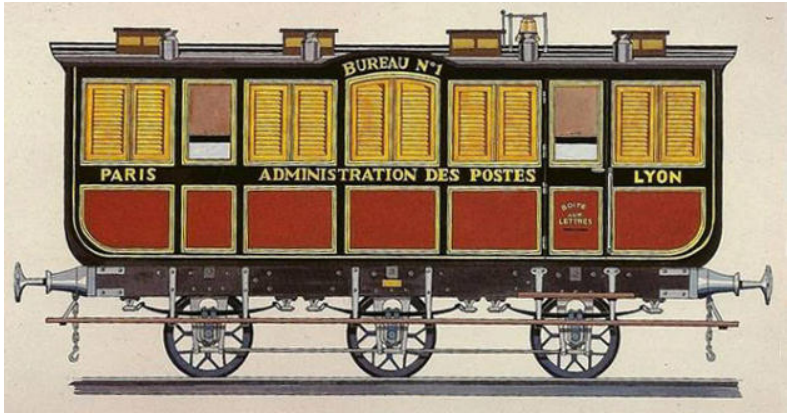
◄ En 1860 furent construits les derniers WP à persiennes fictives, mais de forme carrée et non en ogive. Ces véhicules de 7,20m à trois essieux étaient destinés au réseau du Sud-Est. Il était précisé que le chauffage était assuré par un poêle à charbon. Pour l'éclairage, les lampes à huile d'abord accrochées au plafond, furent ensuite posées sur des cercles en métal scellés aux casiers.

Les différends entre Poste et Compagnies

Les rapports Poste-Compagnies de chemins de fer n'ont jamais été simples. Pour ces dernières, la Poste est un client privilégié accepté bon gré, mal gré. Si elles respectent le cahier des charges, elles opposent souvent des refus de transport pour des raisons de charge, de vitesse ou de sécurité.

Après le paiement d'un *service spécial* pour le transport des malles-poste et des premiers wagons-poste, la loi du 6 août 1850 reconnait à l'Administration des Postes « le droit à faire circuler gratuitement ses propres voitures sur les trains réguliers et journaliers dont elle dispose ».

Mais les réticences des Compagnies obligent le Conseil des Postes à repréciser cette servitude : « Il sera établi sur toutes les lignes de chemins de fer, des services de bureaux ambulants de jour et de nuit ... La gratuité du transport des dépêches est imposée aux Compagnies... obligées de tenir gratuitement à la disposition des Postes deux compartiments pour voyageurs dans n'importe quel train, voyageurs ou marchandises, ce service devant être assuré une fois par jour, le train prenant alors le nom de train journalier de la poste ».



Wagon ambulant de 1852 à trois essieux, sur la ligne du PLM de Paris à Lyon

Maquette d'un train : un WP de 7,20m est tracté par une locomotive Crampton RMA; (Photo J. Buchmann)

En outre, si l'Administration des Postes fait construire à ses frais « des voitures spéciales pour le transport et la manutention des dépêches », elles n'excéderont pas un poids de huit tonnes, ceci expliquant pourquoi les wagons-poste resteront de petite dimension jusqu'à la fin du XIXe siècle, obligeant les postes à faire circuler deux wagons-poste jumelés pour répondre à la demande. Parfois une compagnie, se venge en faisant passer les wagons-poste sur la bascule, quitte à faire perdre du temps au train en attente, et en refusant d'incorporer le wagon dans le train s'il dépasse, même de très peu, les huit tonnes de rigueur.

Les Compagnies se plaignent de la multiplicité et du temps des arrêts qui réduisent la vitesse des trains de voyageurs. ▶

Centre de tri en gare de Paris-Austerlitz

Elles doivent fournir les terrains nécessaires à la construction des bâtiments, hangars, entrepôts pour la poste, etc., tous terrains dont la location leur est payée « à dire d'expert », ce qui laisse pressentir un loyer symbolique...

En cas de déraillement, si les agents postaux sont blessés, la compagnie refuse de reconnaître sa responsabilité, arguant que les agents ont été blessés à cause de l'aménagement intérieur du wagon-poste, aménagement sur lequel les compagnies n'ont aucun droit de regard.

De telles dispositions ne manquent pas de créer des différends entre les compagnies et l'administration des postes, querelles qui font vivre les tribunaux et les avocats pendant des décennies ! Mais des conventions ultérieures liant l'État et les Compagnies feront évoluer les choses et les Compagnies ne consentiront plus de nouvelles conventions avec les Postes que si ces dernières rémunèrent effectivement le service rendu. Il subsistera une gratuité partielle, et au delà, les Postes bénéficieront de transports à tarifs préférentiels.

Les wagons ambulants du XIXe siècle - 1860-1880

Au fur et à mesure des constructions de nouveaux véhicules, on constate l'évolution vers une simplification de l'esthétique. Ainsi, les PA des séries suivantes perdirent leur bosselage central. Les 6,80m de ce type apparurent en 1874, les 7,20m vers 1880.

Jusqu'à la création du lanterneau de toiture en 1893, il y eut six ou huit vasistas ainsi que les aérateurs sur le toit.

◄ Sur ce modèle de 7,20m, notez la boite aux lettres incorporée dans la portière de droite permettant de recueillir le courrier des voyageurs.

Les wagons poste (WP) suivants, sortis en 1867-1870 et destinés à toutes les Compagnies, laissèrent le décor de volets fictifs en rehaussant l'ensemble de la caisse en bois par de fines moulures.

Progressivement, ils reçurent un tôlage extérieur de protection. Les fines moulures décoratives furent conservées sur la tôle.

En 1878, la mention POSTES ET TÉLÉGRAPHES remplaça ADMINISTRATION DES POSTES et porta le nom de la ligne sur chaque voiture, par exemple Paris - Lille.

Un poids maximum est imposé par wagon, limitant la quantité de courrier transporté à 1,5 tonne. Pour pallier l'exiguïté des véhicules, l'Administration décida de jumeler des WP de 7,20m en les équipant d'un soufflet d'intercommunication à une extrémité. ▼

Comme équipement à l'intérieur, le chef de brigade disposait d'un fauteuil très lourd et donc stable, pour faire ses écritures, le gardien de bureau utilisait une sellette montée sur trépied qu'il enfourchait pour effectuer son timbrage, un chronomètre était fixé en haut sur une paroi et une poignée actionnait la cloche sur le toit. ►

Intérieur d'un wagon-poste

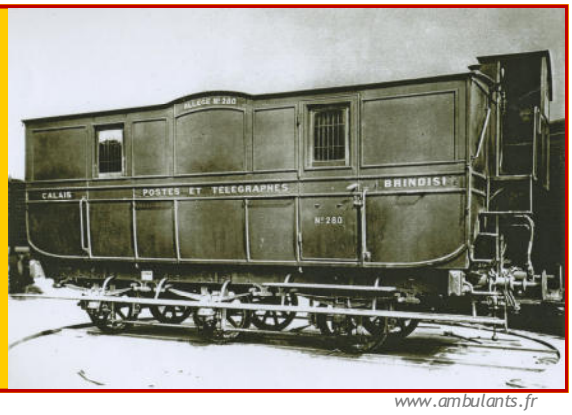
Cependant, les possibilités de stockage des sacs à ouvrir ou déjà travaillés demeuraient toujours réduites.

Vers 1885, de nouvelles allèges (ou PE pour Poste Entrepôt) furent mises en service sur les lignes très chargées du Sud-Est. Malgré les limitations de gabarit toujours en vigueur à l'époque, ce réseau accepta des allèges d'environ 8,90m. ▲

La Malle des Indes

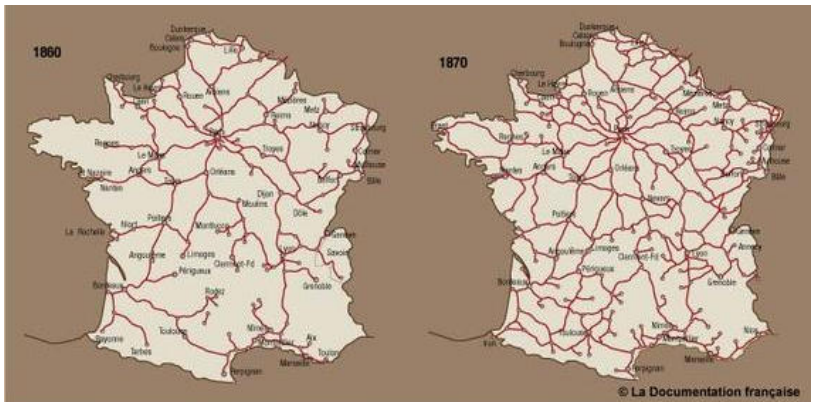
Depuis la création de leur empire colonial, les Anglais ont eu besoin d'acheminer des voyageurs et le courrier entre l'Angleterre et les Indes. Le courrier est transporté dans des malles ou des conteneurs métalliques, inviolables.

En 1848 est créé le train spécial "Malle des Indes". Les premières voitures postales spéciales entrent en service en 1856. Ce sont des véhicules de 6,80 m à 3 essieux (châssis P.L.M.) avec guérite serre-frein. Elles comportent un compartiment pour le convoyeur anglais. Elles joignent Calais à Brindisi par le Réseau du Nord, la Petite Ceinture de Paris, puis le réseau P.L.M.



L'organisation du service

Dès l'origine, le réseau des lignes des bureaux de poste ambulants fut, bien sûr, calqué sur celui des Compagnies de chemins de fer. Ainsi furent créées, en 1854, sept directions à PARIS (Nord - Est - Centre - Sud-ouest - Lyon - Ouest - Nord Ouest) plus deux en province : la direction de la "ligne de la Méditerranée" à MARSEILLE et celle de la "ligne des Pyrénées" à BORDEAUX. La limite entre les deux étant à CETTE (Sète), TOULOUSE fut donc rattachée à BORDEAUX, en 1856, lors de la mise en service de la ligne.



Sections de ligne

Chaque ligne de bureaux ambulants est divisée en sections de ligne ; chaque section porte en général les noms des deux points extrêmes de la voie ferrée à laquelle elle correspond. Exemple : Paris à Calais, Lyon à Marseille, etc. Le service dans chaque section est assuré par un ou plusieurs bureaux ambulants également désignés en général, par les noms des points extrêmes de la section qu'ils parcourent. Ces indications sont portées sur le wagon et sur le matériel oblitérant que les employés utilisent.

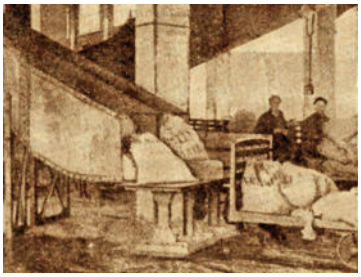
Lorsqu'une même section est desservie plusieurs fois par jour, les bureaux ambulants de cette section sont distingués entre eux par l'addition des n°s 1°, 2°, 3°, (primo, secundo, tertio) suivant l'ordre de leur départ.

Brigades

Le service est effectué à tour de rôle, dans chaque section, par des brigades d'agents, désignées chacune par une lettre de l'alphabet.

Le cadre de chaque brigade comporte, indépendamment d'un chef, des commis ambulants ou des commis auxiliaires (anciens agents trieurs) et des gardiens de bureau en nombre variable suivant les besoins du service.

Marque apposée dans le coin supérieur gauche de toute feuille d'avis ou de chargement, la couronne déterminant : A : un ambulant de nuit ; B : un ambulant de jour ; C : un ambulant rapide.



Commis sédentaires

Des commis et des agents trieurs sédentaires, dans chaque ligne, coopèrent aux travaux de la direction, participent au tri des correspondances en gare, remplacent en cas d'empêchement les commis et agents trieurs ambulants et peuvent être détachés accidentellement en renfort sur les brigades lorsque les besoins du service l'exigent.

Chargeurs et brigadiers-chargeurs

Des chargeurs et des brigadiers-chargeurs sont attachés aux gares de Paris, de Bordeaux, de Lyon et de Marseille, ainsi qu'à la recette principale de la Seine.

Les chargeurs sont des hommes de peine employés au transbordement des dépêches ; ils remplacent, en cas d'empêchement, les gardiens de bureau ambulants.

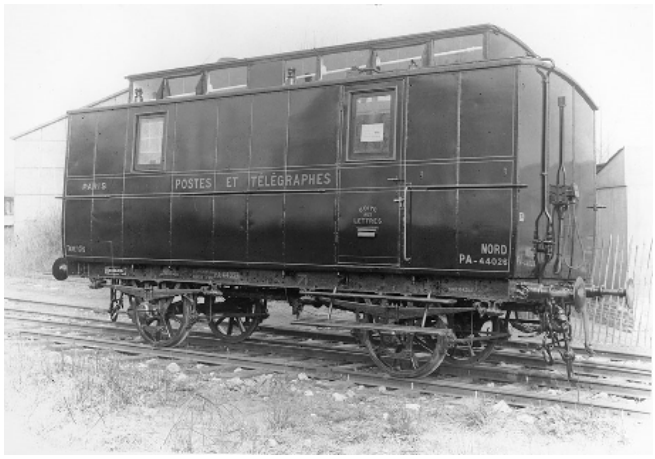
Les brigadiers-chargeurs dirigent les opérations des chargeurs, pointent les dépêches au départ et à l'arrivée des courriers, et exercent une surveillance sur les cochers des voitures affectées au transport des dépêches ainsi que sur les ouvriers d'équipe employés dans les gares à la manœuvre des wagons-postes.

Sous-agents du matériel

Enfin des sous-agents du matériel sont préposés, dans chaque direction de ligne, à la garde, à l'entretien et à la distribution d'une partie des objets de matériel des bureaux ambulants.

Les wagons ambulants du XIXe siècle - 1880-1900

Les caisses des PA type 1874-1880 ne changèrent plus jusqu'en 1893 où elles reçurent un lanterneau de toiture destiné à améliorer l'éclairage diurne.



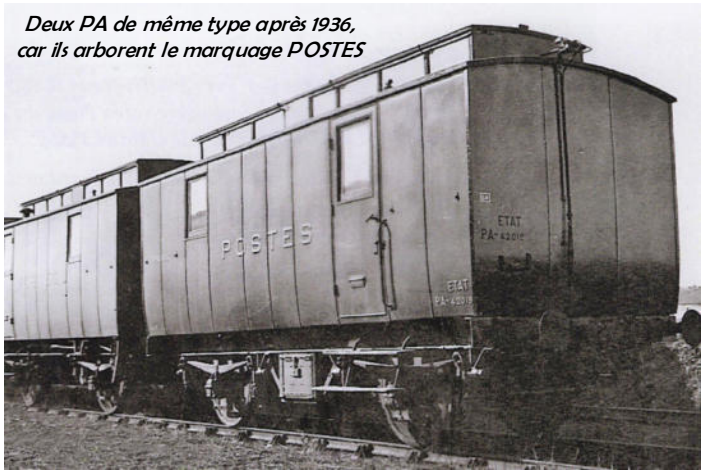
Wagon Poste Atelier de 6,80m à lanterneau de 1893

Mais les équipements évoluèrent à l'intérieur. Des réglettes retournables remplacèrent les anciennes glissières dans lesquelles les trieurs plaçaient les étiquettes des destinations, une rangée de crochets placée sur une barre horizontale permettait de suspendre les sacs des bureaux les plus importants.

Intérieur wagon poste Paris à Bordeaux de 6 m80
Construit à partir de 1893
Une paroi latérale est occupée par un casier de tri

Les Compagnies ayant refusé un prototype de PA de 14,28m en 1892, l'Administration eut de plus en plus recours au jumelage des PA de 7,20m. L'ultime évolution fut un tôlage simplifié à panneaux verticaux .

Un PA de 6,80 m à lanterneau et panneaux simplifiés



Deux PA de même type après 1936, car ils arborent le marquage POSTES

Les trois gabarits en usage furent bien sûr concernés par ces tôlages dépouillés et certains construits jusqu'en 1905 ont même été utilisés jusqu'après 1936, comme le prouvent des photos. ▲

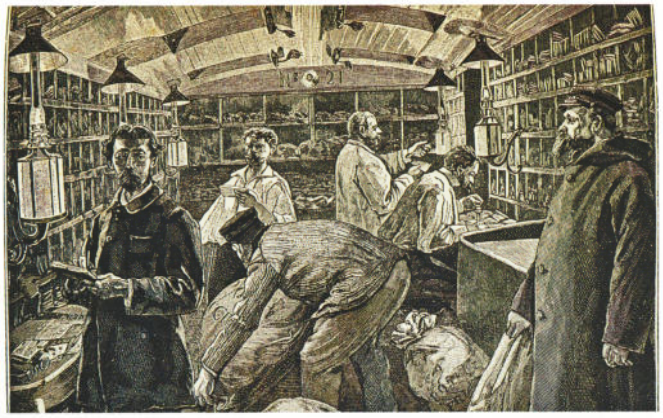
La dernière série d'allèges petit modèle fut construite en 1898. Elle provenait de la transformation d'anciens ambulants de 6,80m du type 1874 à toit plat. Une porte centrale par face fut créée, les anciennes portes et fenêtres étant supprimées.

◄ L'exemplaire n° 326 des lignes de l'Ouest-État est conservé à Longueville. En 1999, il a été magnifiquement restauré pour être présenté en juillet 1999 à l'exposition mondiale de la philatélie "Philexfrance" de la Porte de Versailles à Paris.

Le travail difficile des ambulants

Si le développement est remarquable, il ne saurait faire oublier l'aspect humain.

Le service des ambulants est rude ; entre les mouvements du train, le manque d'air et de lumière dans les wagons-postes fermés, le peu d'espace pour les déplacements et le tri, les *équipages* embarqués mènent une vie difficile ...



Intérieur d'un Wagon-poste petit modèle de 1887

Agent du service des postes du chemin de fer en 1852-56

Les fonctions du bureau ambulant consistent à recevoir des correspondances en dernière limite d'heure au point de départ, à en recueillir à chacune des stations de la route qu'il parcourt, à les travailler en chemin, à les trier et à les acheminer. Dans la majorité des cas, le travail s'effectue la nuit.

Pour être admis en tant que trieur, il fallait passer avec succès l'examen des « Paris », c'est-à-dire connaître les rues de Paris pour le tri vers la capitale. La cadence « règlementaire » était fixée à 500 plis au quart d'heure... mais les trieurs avertis, avec du courrier homogène, atteignaient allègrement les 800 !

Le travail de courrier était très physique... Il fallait « gerber » les sacs dans les allèges (wagon dédié au stockage), les courriers (préposés) devaient aussi assurer l'ouverture des sacs de lettres et de presse et la livraison aux stations.

Même si les ambulants pouvaient partir en retraite à 55 ans, beaucoup étaient usés avant l'heure par la pénibilité due aux mauvaises conditions de travail (courants d'airs permanents, lombalgies dues au port de charges lourdes, varices causées par la station debout au casier, horaires décalés... etc.) les sacs postaux dépassaient souvent les 25 kg réglementaires... la poussière respirée mélangée aux fumées de cigarettes...

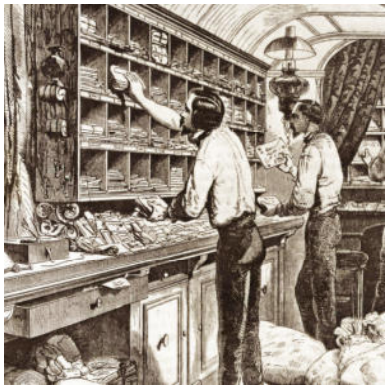
La particularité de ces services résidait dans le fait que l'ambiance y était excellente, les agents solidaires, et la qualité de service de haut niveau...

Le maître mot était « être au pair » ; c'est-à-dire avoir tout trié et livré.

De meilleures conditions de travail arrivèrent avec le nouveau siècle, grâce à des wagons plus longs.

Mais à chaque voyage, il est manipulé dans les nouveaux wagons-poste plus de 4 000 lettres renfermant des valeurs, 30 000 lettres ordinaires et cartes postales, 35 000 journaux et imprimés, sans compter les milliers de sacs clos qui circulent sans que les correspondances en transit qu'ils renferment soient manipulées.

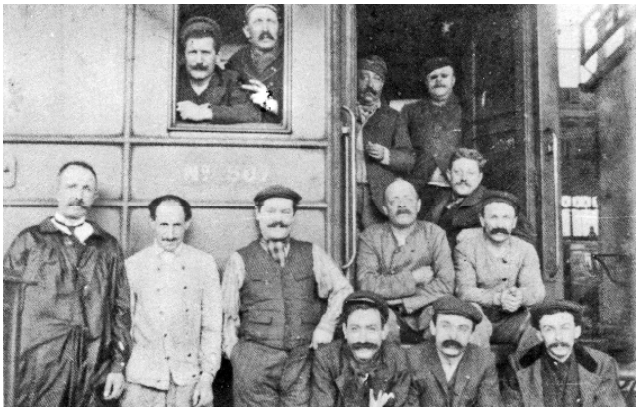
C'est dire la lourde tâche qui est imposée au personnel ambulant et, par suite, la nécessité qui s'imposait de lui donner les moyens de l'exécuter.



Une nuit ordinaire chez les ambulants

Les conditions de vie et de travail étaient, évidemment, très particulières, pour une équipe emportée au loin dans une caisse roulante et composée des mêmes personnes à intervalles de jours réguliers. Pour les évoquer voici quelques passages du récit d'un ancien ambulant sur TOULOUSE-LIMOGES et retour :

«-TOULOUSE Gare Matabiau, vers 19 heures. L'effectif de la brigade est d'environ 20 agents, répartis sur plusieurs wagons. On embarque : "ambiance de vestiaire ou de chambrée de régiment : à l'intérieur, on se change". Réception des sacs de courrier, empilés en bon ordre, puis ouverture des sacs et début du tri, le train restant à quai.



- Minuit quinze : le train démarre pour la "descente" vers LIMOGES. Le tri continue.

- Vers 1 heure du matin, après MONTAUBAN, c'est la pause : casse-croûte, con-versations sur des sujets divers, rires, parfois chansons : "réunion qui permet au groupe de se rapprocher, d'entretenir et de raffermir les liens qui unissent la petite équipe".

- 1 heure 37 - CAHORS - fin de la pause, chargement de nouveaux sacs. Le tri reprend : quasiment muette, la troupe s'affaire : il faudra livrer à l'heure à BRIVE ; la course contre la montre a commencé.

- 2 heures 47 - BRIVE - Échange de sacs en gare, ouverture des nouveaux sacs et reprise du tri : on entendrait une mouche voler ; la fatigue gagne petit à petit.

- Vers 3 heures 45, fermeture des sacs à livrer, puis changement de tenue.

- 4 heures : arrêt à LIMOGES-Bénédictins. Echange de sacs, la brigade quitte les wagons qui continueront vers PARIS avec une simple escorte. Café-croissant dans un bar, puis chacun va se coucher, à l'hôtel ou chez l'habitant.

- En fin de matinée, réveil. Puis, il faut passer le temps à LIMOGES ou dans les environs. Entre les repas : tourisme, piscine ou baignade dans quelque lac, tennis, pétanque, jeux de cartes, baby-foot, cinéma... selon le temps et les goûts de chacun.

- Vers 21 heures, retour dans un wagon-poste pour la "remonte" vers TOULOUSE. Les sacs, cette fois, contiennent beaucoup de journaux venus de PARIS. Comme à l'aller, se succèdent chargement et déchargement de sacs aux gares, ouverture, tri, fermeture, pause, reprise du travail, etc.

La gare de Limoges-Bénédictins

- Vers 4 heures 15, arrivée à TOULOUSE où tout doit être descendu des wagons : sacs de courrier et matériel de la brigade : rapidement, des poignées de main, et les gars se donnent rendez-vous pour le surlendemain, pour deux nouvelles nuits. Ainsi, la boucle est bouclée.

(D'après Pierre COUSTEAUX : "La nuit des seigneurs")

Des innovations dans le transport postal

Le service postal a très tôt su exploiter le chemin de fer, rapide et efficace. Encore fallait-il ne pas perdre de temps en chargement et déchargement des sacs postaux ! S'est ainsi mis en place, un système de ramassage du courrier en marche, adopté par les compagnies anglaises dès la deuxième moitié du XIXe siècle...

L'idée est très simple. Elle consiste à placer un sac postal, bien solide, sur un crochet dépassant à l'extérieur du fourgon transportant le courrier ; il est alors happé par un filet placé sur l'emprise de la gare. Mais l'inverse est aussi possible : le fourgon, doté d'un filet rétractable, peut happer au passage un sac postal qui l'attend, suspendu à un crochet près de la voie.

1854 PA de 6,80m à 2 essieux équipé pour l'échange des dépêches en marche

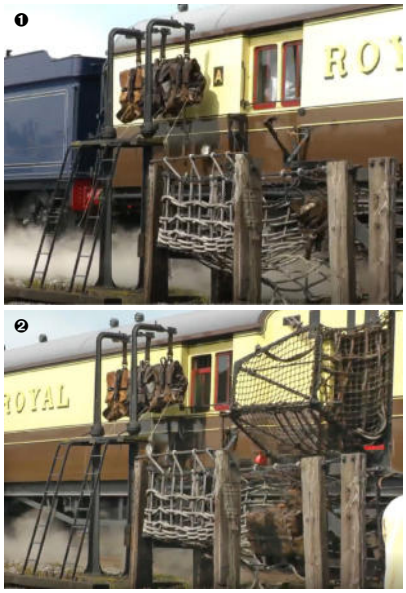
Ce système de ramassage en marche a été utilisé, en France par le réseau du Nord et celui de l'Est, en dépit de la « violence » à laquelle les sacs étaient soumis, et il permettait un ramassage ou une dépose du courrier à des vitesses s'élevant jusqu'à environ 96 km/h !

Un support de ramassage du courrier en marche, dans les années 1920.

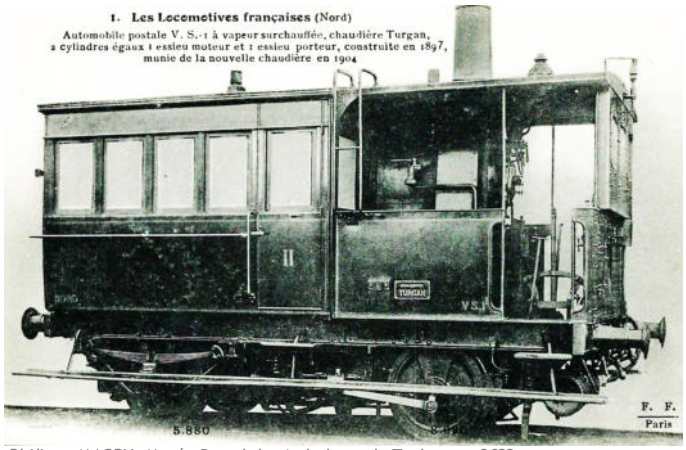
Le Royaume-Uni utilise, dès 1844, le ramassage et la dépose des sacs en marche. Ce système connaît un grand succès et la plupart des wagons-poste sur les trains rapides des grandes lignes l'utilisent.

Tout d'abord, l'employé de la gare, accroche les sacs aux crochets disposés le long de la voie ; Dans le wagon poste, à l'approche de la gare, on suspend à un crochet déplié à l'extérieur du wagon à la première porte, le sac à livrer ; il est happé par le filet disposé au sol de la gare et aussitôt le crochet du train est remonté❶, tandis que, continuant sa marche, le filet déployé par les employés du train, recueille le ou les sacs pendus sur le crochet de la gare ; le filet est alors aussitôt rentré dans le wagon avec son contenu❷.

Mais en France, l'emploi de ce système ne satisfait pas et ne se prolonge guère.



De 1897 à 1914 a circulé un curieux véhicule automoteur à vapeur sur la ligne Beauvais à Creil. Ancêtre des autorails postaux, « l'automobile postale VS1 » possédait un compartiment de 2e classe qui pouvait accueillir douze voyageurs. Elle était conduite par un unique agent de traction, accompagné d'un chef de train et d'un préposé des Postes. Équipée d'une chaudière Serpolet à sa mise en service, elle fut dotée ensuite d'une nouvelle chaudière Turgan qui lui permit d'atteindre une vitesse commerciale de 37 km/h. Elle pouvait remorquer jusqu'à trois wagons.

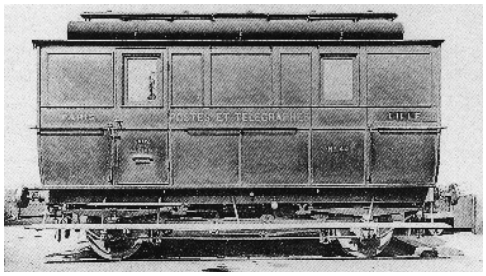


1900 : Enfin les 14 mètres !

Alors que la Grande-Bretagne construisait des wagons-poste de 17m offrant une grande sécurité, que la Belgique utilisait des 9m et des 13m bien aménagés, que l'Allemagne, en plus de modèles de 9,20m et 10,40m à deux essieux, disposait de wagons de 12,40m et 17m montés sur bogies et éclairés de nuit par l'électricité, la France ne pouvait compter que sur un parc vieillot. Le matériel, jamais réformé en dehors des wagons détruits accidentellement, comportait encore des véhicules datant quasiment de la création des services ambulants.

A partir de 1900, l'Administration met progressivement en service des wagons à châssis métallique rigide, mais à caisse encore en bois, à deux essieux, d'une longueur d'environ 14 mètres, d'un poids de l'ordre de 20 tonnes, et aussi des wagons un peu plus longs (18 mètres) à deux bogies, d'un poids de l'ordre de 30 tonnes. Une carte postale, utilisée en 1909, représente, en gare Matabiau, un wagon de 18 mètres au premier plan et un de 14 mètres au second plan. ▶

PA 14,28m avec lanterneau à bouts mixtes, un incliné et un droit.



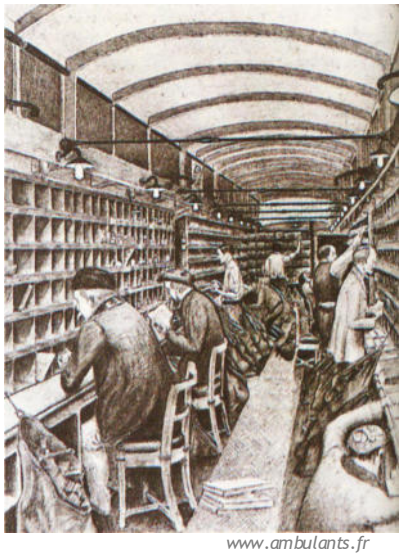
WP 6,80 m avec lanterneau et réservoir de gaz sur le toit, pour l'éclairage.

Dès lors, les lanterneaux vont faire partie intégrante des "14 m" et des "18 m" qui possèdent quatre doubles portières vitrées, plus trois baies par côté, celle du milieu étant à châssis mobile. D'abord à bords droits, ils vont être rapidement dotés d'une extrémité inclinée dite coupe-vent *(Figure en bas à gauche)*.

A la fin du XIXe siècle, de nouveaux moyens d'éclairage de nuit ont été inventés : l'éclairage au gaz, puis électrique au moyen de vingt lampes alimentées par des accumulateurs.

Mais, à cause des coûts, l'Administration a renouvelé le contrat de l'éclairage à l'huile expirant en 1905, décevant les espoirs de ceux qui entrevoyaient la généralisation des nouveaux systèmes.

Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Postes et Télégraphes, Alexandre Millerand s'attacha pourtant dès 1899 à réformer le parc postal obsolète et obtint de faire construire quarante-deux PA de 14m, d'un poids de 18 à 22 tonnes, et dix PE de 18m pesant environ 30 tonnes.



Le chauffage par circulation d'eau chaude était assuré par un thermosiphon. Les agents disposaient d'un chauffe-plats.

Les wagons s'allongent

◄ Trois exemplaires de PA de 9,70m ont été construits en 1904 par les ateliers du quai de Grenelle. De même conception que les 14,28m, ils ne comportaient cependant qu'une plateforme d'extrémité. Ils ont été affectés au réseau Nord, sans doute pour des lignes de moyenne importance, et furent réformés en 1944.

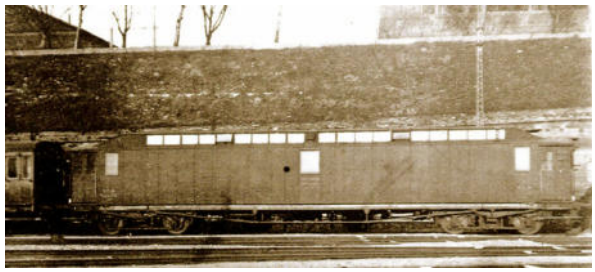
En 1906, six ans après les PA de 14,28m, apparait le premier wagon-poste à bogies. De conception identique aux 14,28m à essieux, il possède une vaste salle de tri encadrée par deux plateformes d'accès et mesure 18,12m. ►

Carte postale étrangère postée dans l'ambulant Calais à Paris Rapide de jour en 1905

18 mètres, c'est le dernier cri du progrès postal !

Ces wagons-poste font le trajet en trois heures entre Calais et Paris pour le trafic international et le personnel qui y est affecté travaille les correspondances du monde entier qui transitent par la voie anglaise.

Bien que surnommé le « *château ambulant* », étant donné que les postiers n'avaient jamais connu un tel espace pour travailler, et construit à 236 exemplaire de 1906 à 1926, sa carrière cessa prématurément. Ecartés du service postal dès l'apparition des premiers PA OCEM de 21,60m en 1928, les PA de 18,12m furent massivement réemployés dans les parcs de service des Compagnies.



Il offre un espace intérieur comportant 672 cases de tri, soit le double de celui des premiers modèles. Mais sa caisse est toujours en bois, n'offrant donc aucune garantie de sécurité en cas d'accident.

En 1906 également fut construite une petite série de quatre allèges de 11m. Il s'agissait en fait de caisses de 14,12m sans les plateformes d'extrémité. Quatre portes donnaient directement dans le PE, à l'ancienne manière des WP petits modèles, et les fenêtres de milieu de caisse avaient été supprimées.

Ces allèges étaient équipées du lanterneau à bouts droits des premières séries. Affectées au PO-MIDI, la dernière fut radiée en 1938.

Maquette au 1/86 d'un WP de 18m derrière une "220 Nord", locomotive de la compagnie des chemins de fer du Nord affectée aux trains rapides de voyageurs. ►

Photo P.Y. Toussirot

Les Courriers-Convoyeurs

Toutes les gares sont désormais desservies soit par un wagon-poste, soit par un fourgon comportant un local postal.

Sur les lignes secondaires, à moindre trafic, des services plus restreints fonctionnent dans des trains omnibus et notamment sur ceux des chemins de fer départementaux. Le courrier, d'abord transporté dans de simples coffres, est accompagné par un agent de la poste, appelé *courrier-convoyeur.* Ce postier est chargé d'escorter, de convoyer les dépêches qu'il transporte dans le compartiment d'une voiture de voyageurs réservé à la poste.

Il effectue le chargement ou le déchargement, voire la formation de sacs avec des liasses, mais pas de tri détaillé des correspondances : c'était autrefois les convoyeurs d'escorte, puis les courriers-convoyeurs, suivis plus tard des services de convoiement (SC) et services de convoiement et d'ensachement (SCE).

Dans les années 1865-1866, l'Administration des Postes encouragea la pose de boites aux lettres dans les gares et décida d'élargir les prérogatives des convoyeurs. Ceux-ci, furent chargés de lever certaines boites mobiles de gare, c'est-à-dire de les ouvrir, d'en trier le courrier et de le diriger : cette manipulation du courrier s'accompagnait de la frappe d'un timbre spécial dit «convoyeur-station» (cette frappe avait pour but de bien marquer le point d'entrée d'une lettre dans le circuit postal.

Indications du timbre à date
Nom de la gare : Bourgoin
Quantième du mois : 11
Indicatif de la Ligne : GR L = GRENOBLE à LYON
N° du service : 4°
N° du département : 37 = Isère

Mais ce timbre montrait ses limites : la date n'était pas complète et le convoyeur devait changer sans cesse le nom de la gare alors que le volume du courrier augmentait fortement. À partir de la fin 1876, il fut progressivement remplacé par le timbre à date «convoyeur-ligne».

Indications du timbre à date mis en service en 1877
Nom de la ligne : Epernay à Mantes
N° du service : 3°
Date complète : 17 SEPT 1890

Il effectue le tri et le timbrage des correspondances reçues à la main ou extraites des boîtes mobiles des gares et des courriers.

◄ Pour cela, il a à disposition, une mallette contenant tout le matériel nécessaire et au-dessus de la boîte, le "camembert", tampon encreur qui accompagne les timbres à date spécifiques à couronne ondulée.

◄ *Casier de tri en grillage, léger, pliant et donc facilement transportable*

◄ *Lanterne de courrier-convoyeur*

Dans la deuxième moitié du XIXe siècle, l'éclairage des voitures des compagnies ferroviaires est peu puissant, voire totalement absent. Le courrier-convoyeur est donc équipé d'une lanterne.

Pour éviter les risques d'incendie, les combustibles liquides (pétrole ou huile) ou gazeux ne sont pas employés, la bougie est donc utilisée. La lumière de celle-ci est amplifiée et orientée grâce à trois miroirs en tôle argentée, légèrement concaves, et à deux volets latéraux. Une haute cheminée dissipe la chaleur. La lampe repose sur un large socle qui en assure la stabilité ; elle possède deux crochets à l'arrière pour la fixer sur un support mural. Une poignée facilite son transport.

Les compartiments postaux

Comme expliqué précédemment, un cahier des charges de 1837 prévoyait l'utilisation d'un coffre dans les voitures de voyageurs pour le transport des dépêches (ensemble de sacs pour une même destination).

Mais dès 1843, l'Administration des Postes exige de réserver un compartiment entier en deuxième classe, puis rapidement un deuxième compartiment.

◄ *Voiture avec un compartiment postal vers 1850*

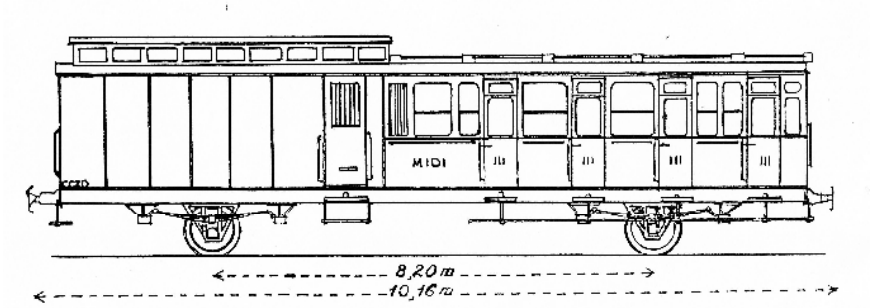
Voiture de la fin du XIXe siècle, avec deux compartiments postaux ►

Maquettes RMA

Des formes hybrides existent également (wagons mixtes, wagons transformés) et le courrier a été également transporté, voire trié dans des fourgons ou des voitures particulières, notamment lors des conflits ou de circonstances exceptionnelles.

Un agent des Postes escortait les dépêches et procédait aux échanges en cours de route.

Fabriquée en 1914 par le constructeur Dyle et Bacalan à Bordeaux, cette voiture mixte à couloir latéral, deux essieux, comporte quatre compartiments ouverts de troisième classe et un compartiment postal de tri avec lanterneau, wc-lavabo, est éclairé originairement au gaz et circule sur le réseau de la Compagnie du Midi. ►



▲ *Schéma (Diagramme en langage chemin de fer) de la voiture Mixte poste de 1913 et Maquette* ▼

Fourgon mixte poste à deux essieux, du réseau PO

Fourgon Nord mixte poste à deux essieux.
La porte du compartiment postal est à deux vantaux.

De même, il y a toujours eu des emplacements réservés pour la poste dans les fourgons des compagnies.

Pour les envois importants de messagerie sur les grands axes, la poste louait des fourgons des Compagnies puis de la SNCF.

Ces fourgons circulaient plombés.

Fourgon mixte-poste à deux bogies du réseau PO ▲
Un autre, transformé par la SNCF, donc après 1938 ▼

Fourgon mixte du réseau Est à deux bogies, modèle Collard

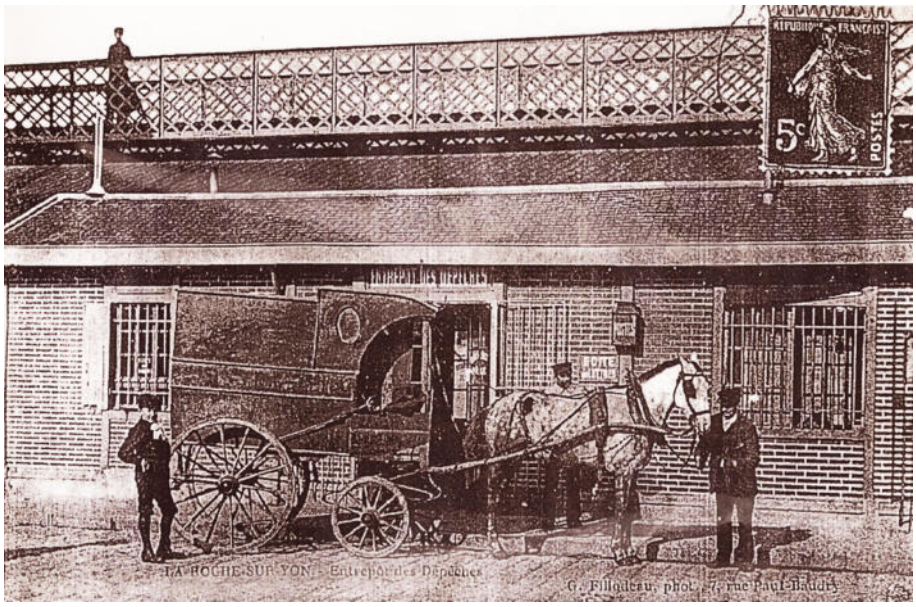
Les entrepôts de gare

Le personnel des entrepôts était composé d'un responsable, "l'entreposeur en gare", et de manœuvres, les "chargeurs en gare".

Il avait pour attributions :

- Le chargement des sacs de courrier (les "dépêches postales") dans les trains et véhicules routiers, ou leur déchargement, et leur transbordement des uns aux autres à l'aide de brouettes, diables, chariots, voitures à bras, tricycles...
- Leur stockage provisoire dans l'entrepôt, à l'abri des intempéries et des vols ;
- Le relevage des boîtes aux lettres des gares.

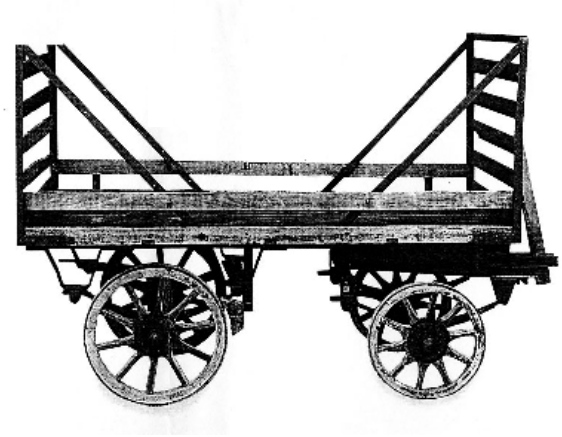
Mais pas (ou très peu) de tri, celui-ci étant effectué soit dans les bureaux de poste soit dans les services ambulants, à bord des wagons-poste pendant les voyages.



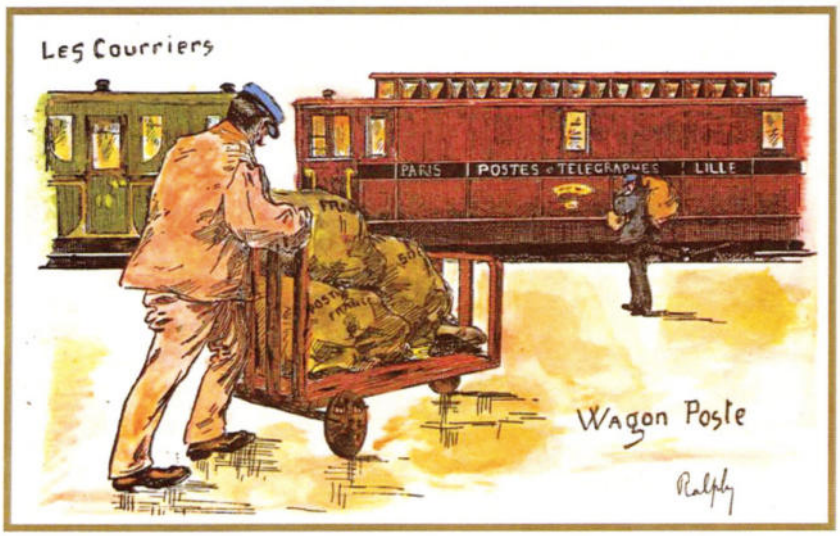
Stationnement d'un courrier devant l'ENTREPÔT DES DÉPÊCHES de LA ROCHE-SUR-YON (Vendée). On constate la protection par grilles aux portes et fenêtres et (moins visible) un panonceau "Entrée interdite au public". Derrière le cheval se trouve l'entreposeur, coiffé d'une casquette "POSTES", chargé de la réception et de l'expédition des dépêches. A ses côtés : la boîte aux lettres et la lanterne de l'établissement.

Chariot de gare du début du XXe siècle - (Ex Musée d'Histoire des PTT d'Alsace à Riquewihr)

Les véhicules de transbordement sont utilisés pour le transport des dépêches entre les bureaux de tri fixes et les entrepôts d'une part, et les véhicules ferroviaires d'autre part. Au début du XXe siècle le matériel utilisé est en bois.



L'augmentation progressive du courrier postal (multiplié par dix entre 1855 et 1913) obligea l'Administration à créer progressivement dans les gares principales, terminus ou nœuds ferroviaires, des ateliers de tri, qui furent d'abord rattachés au bureau principal de la ville et, plus tard, érigés en établissements autonomes, les Centres de tri.



Premier WP «grand modèle », le PA de 14,28m avec lanterneau à bouts droits représenté sur un joli dessin de Ralph. Collection ACAPF

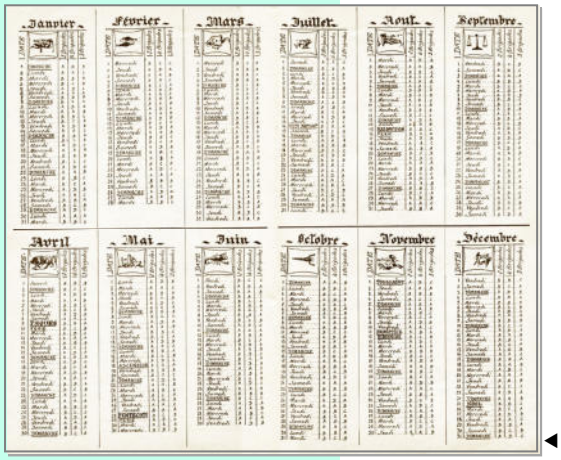
La brigade

Le personnel limité des premiers bureaux ambulants était composé d'un premier commis qui faisait fonction de chef de brigade, d'un deuxième commis et d'un garçon de bureau.

Ces appellations évoluèrent avec le temps, puisque plus tard, il était question d'inspecteur dirigeant, contrôleur, agents d'exploitation et préposés manutentionnaires.

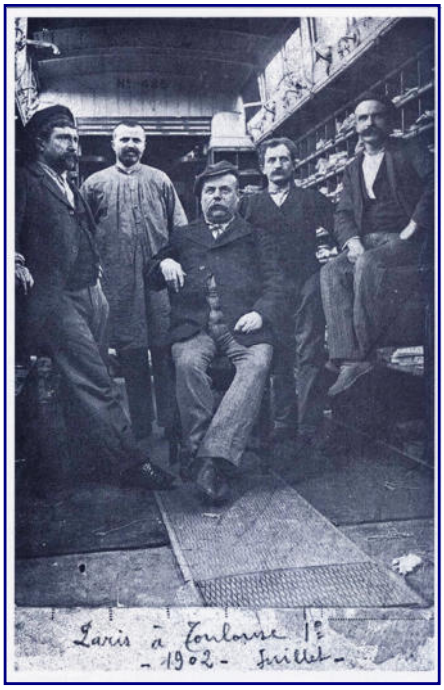
La brigade était constituée par du personnel spécialisé. Sous la direction d'un chef de brigade, une équipe de cinq à une dizaine de postiers devait trier au moins 500 plis par quart d'heure avec une marge d'erreur de tri de 1%, soit pas plus de 5 lettres.

Ils étaient embarqués sur des wagons-poste comportant des aménagements intérieurs, notamment des casiers sur les côtés pour effectuer le tri du courrier en cours de route, sur des distances comprises entre 200 et 800 kilomètres, là où il est intéressant de mettre à profit le temps de parcours pour trier les correspondances, avec changement de personnel en cours de route pour les distances les plus longues.



Ce personnel appelé AMBULANT travaillait essentiellement sur les lignes principales et avec les trains rapides auxquels on accrochait un ou plusieurs wagons nommés bureaux ambulants. Ces bureaux effectuaient un parcours aller, à partir de la résidence administrative du personnel, appelé la *descente* (par exemple de PARIS à NANTES ou de TOULOUSE à LIMOGES), puis un parcours retour appelé la *remonte* (ici, de NANTES à PARIS ou de LIMOGES à TOULOUSE). Ces agents avaient leur résidence en tête de ligne (ici, PARIS et TOULOUSE) et devaient se loger en bout de ligne. Leur rémunération prenait en compte les frais qu'ils avaient pour se loger et se nourrir à la fin de leur "voyage" aller.

◄ *Calendrier des brigades, contenu dans "L'annuaire des services ambulants"*



Instruction générale - 1856

L'habillement pour les agents du service des postes sur les chemins de fer consiste en une casquette forme russe, en drap vert dragon, broderies en argent, feuilles d'olivier et de lierre, et le mot Postes au milieu, en lettres gothiques, longueur modifiée suivant le grade.

Pour les sous-agents préposés aux gares et sous-agents du matériel, Postes brodé en argent, lettres capitales, sans autres broderies.

Une brigade vers 1900, devant un WP modèle 1874

Fonctionnement des services ambulants

A partir de 1853, création du Paris à Meaux, les brigades furent distinguées par les lettres A et B. Sur chaque ligne il devait y avoir deux équipes pour assurer une vacation dans chaque sens.

Leur première vacation était celle du service descendant, la seconde celle du service montant.

Par la suite, il y eut trois brigades, avec une nuit et une journée de repos entre celles de travail, puis quatre avec deux nuits et deux journées de repos. A cette dernière époque, les brigades de nuit, de loin les plus nombreuses, portaient les lettres A, B, C et D, celles de jour les lettres E, F, G et H. Il y avait aussi des ambulants complémentaires qui portaient les lettres suivantes. Ces lettres figuraient sur le timbre à date dont était pourvu chaque service.

Deux ou plusieurs services de bureaux ambulants pouvaient être organisés sur la même ligne, à des horaires différents, le service de jour était appelé "primo" ou 1°, le service de nuit, "secundo" ou 2°, etc. Cela était lié au fait qu'il y avait, dans les villes, deux ou plusieurs distributions quotidiennes de courrier.

Le travail des postiers ambulants était cyclique. Beaucoup travaillaient deux nuits sur quatre : partant de leur résidence un soir, ils arrivaient le lendemain matin à la ville terminus, y passaient la journée à se reposer et à se distraire, puis revenaient à leur résidence, en travaillant au cours de la nuit suivante. Ils disposaient alors de trois journées et de deux nuits de repos et repartaient le 4e soir plus tard, puis le 8e, puis le 12e et ainsi de suite toute l'année sans tenir compte des dimanches, ni des fêtes. D'où des conditions de travail et de vie et un esprit d'équipe très particuliers : "*le wagon, disaient-ils eux-mêmes, était leur deuxième famille*".

Fermeture des sacs à bord du Paris-Marseille en 1974

La plupart des postiers effectuaient la totalité du parcours, mais, parfois, certains n'en faisaient qu'une partie à la descente et remontaient avec une autre brigade : ils étaient "à cheval" sur deux (ou parfois trois) services, d'où le nom de "*cheval*" (parfois *chevaux triangulaires* ! ...)

Les règles de travail d'une brigade ont très peu varié depuis la fin du XIXe siècle. Les agents gagnaient leur wagon une heure avant la prise de service officielle, ceci afin de préparer les chantiers. Le travail commençait par le pointage des sacs reçus, avant de procéder à leur ouverture. A ce moment, le courrier était réparti sur les différentes positions de tri : objets chargés et recommandés, courrier ordinaire, journaux et colis. Le même rituel se poursuivait jusqu'au départ, puis aux différentes stations du parcours, ils déchargeaient les dépêches pour cette destination et les départements voisins et triaient celles qu'on venait de leur remettre.

Ils confectionnaient des sacs par "*bureaux de passe*" pour le courrier allant au-delà. Par exemple, entre Toulouse-Limoges et Paris ils mettaient dans des sacs en "*passe-Paris*" le courrier pour le nord de la France.

Il fallait que les opérations de tri et d'ensachement soient terminées pour la livraison à ces stations et au bout de la ligne.

Le pouce en caoutchouc qui aide à faire glisser les lettres

Le chef de brigade

La fonction essentielle du chef de brigade consiste dans l'organisation et la surveillance du service, autrement dit, il est responsable de sa bonne marche, en toutes circonstances.

Il s'occupe de la comptabilité (statistiques diverses, états de matériel, des frais de voyage, etc.). Il doit servir des documents si nombreux que son service se poursuit en bout de ligne, à l'aller et au retour en dehors du parcours. Il répond aux enquêtes (retard de correspondances, objets perdus ou détériorés, etc.). Il procède aux divers comptages ordonnés par l'administration, pour différents motifs. Près de la moitié de son temps est employée à des travaux d'écriture.

Avant le départ, il devait prendre contact avec le chef de gare pour s'assurer que tous les branchements électriques, de chauffage et d'eau, n'avaient pas été omis. Un simple oubli, et le voyage devenait pénible.

Caisse de brigade en aluminium

Trousse à pharmacie

1891 - Chef de brigade au travail

Une tablette lui est réservée, recouverte d'une matière dure, facilitant sa tâche épistolaire. Il dispose d'une sacoche en cuir où se trouvent, en plus de tous les documents et formules dont il se sert dans son travail, les nomenclatures des rues de Paris, des départements, des localités, ainsi que les indicateurs de tri. On y trouve également l'Instruction Générale et d'autres consignes et ordres de service, mais le temps manque pour consulter toutes ces informations, sauf en bout de ligne ou avant la prise de service.

Son casier de tri comporte des cases plus grandes ; il traite les lettres chargées, recommandées, en valeur déclarée, les bijoux, pièces ou lingots enfermés dans des boîtes dont le poids est parfois important et le volume aussi.

Ce siège, modèle 1930, est au seul usage du chef de brigade, car ses fonctions l'obligent à écrire beaucoup.

C'est le seul meuble important du wagon poste. On le nomme pompeusement fauteuil. En réalité, c'est une chaise en bois, rembourrée de crin, et lestée pour la rendre plus stable. Elle pèse une vingtaine de kilos.

Tous ces objets ne sont pas mélangés avec les lettres, cartes, imprimés ou paquets (objets ordinaires). Ils sont placés dans des sacs appelés paquets de chargement, et inscrits sur une liste dont le bureau expéditeur a conservé une copie, pour permettre les recherches en cas de perte ou de contestation.

1991 sur le Paris-Lyon - Pointage par le chef de brigade de boîtes en valeur déclarée, scellées à la cire.

Le sac est fermé par un "*cheveu*" qui maintient une feuille de couleur orange, la feuille d'avis. C'est l'âme de la dépêche, car elle comporte toutes les indications, d'origine, de destination, de date et le détail du contenu.

Le chef de brigade comptabilise ces différents objets à la réception et leur nombre total doit être le même à la livraison.

Pour égayer un peu l'austérité des fonctions du dirigeant, il est une coutume qui en est devenue une très vieille des ambulants :

"*En prenant son service à bord du wagon, le chef de brigade consulte une liste insérée dans le carnet de route. Y figurent les dates des anniversaires et des fêtes des membres de la brigade, toutes occasions pour porter un toast à ce camarade, soit au casse-croûte, soit au repas pris en commun au terminus. En aucun cas, le travail ne s'en ressentait et, si l'un de nous n'avait plus l'esprit assez clair, d'un commun accord, tous les autres camarades, dirigeant compris, mettaient la main à l'ouvrage.*"

La Malle des Indes

La « Malle des Indes » était un service hebdomadaire de dépêches entre la Grande-Bretagne et ses colonies des Indes Orientales. Elle traversa la France de 1839 à 1939. D'abord routière, la liaison Calais-Marseille transférée sur le rail ne prit plus qu'une seule journée en 1856. Cette année-là furent mises en service les premières allèges spécialement construites pour la Malle des Indes, avec compartiment pour l'escorteur anglais (page 16).

Allège de 14m Malle des Indes sans compartiment pour le convoyeur

Nouveau modèle, construit par Decauville en 1909, avec panneautage en tôles verticales, ici avec compartiment pour le convoyeur

En 1880-1882, la seconde génération de matériel fut construite par les Etablissements Chevalier à Paris : ces PE de 14m étaient à trois essieux et munis d'une guérite serre-frein. Il y avait un type de wagon avec compartiment pour le convoyeur et un autre sans.

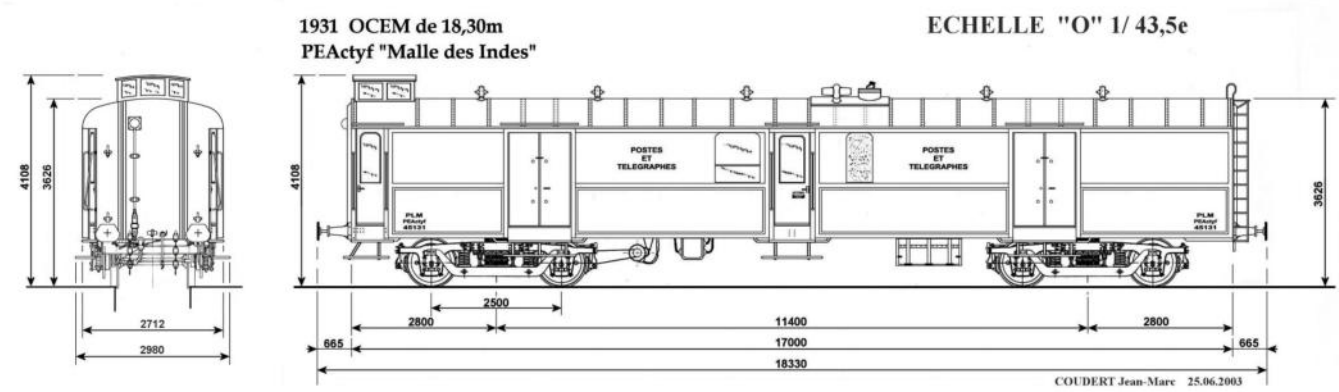
Allège modèle MMM, Malle des Indes sans guérite

Vers 1920, une rame de la Malle des Indes comportait une dizaine de PE, deux fourgons de service et généralement un PA de 14,28m pour la Poste française. Elle ne transportait aucun voyageur.

Autre modèle d'allège Malle des Indes dans sa version Alsace-Lorraine équipée d'une guérite à chaque extrémité

Certaines allèges après leur reconstruction et tôlage en 1909 / 1911 étaient sans fenêtres et portes battantes ouvrant vers l'extérieur. D'autres, curieusement dotées de deux guérites, furent affectées au réseau AL.

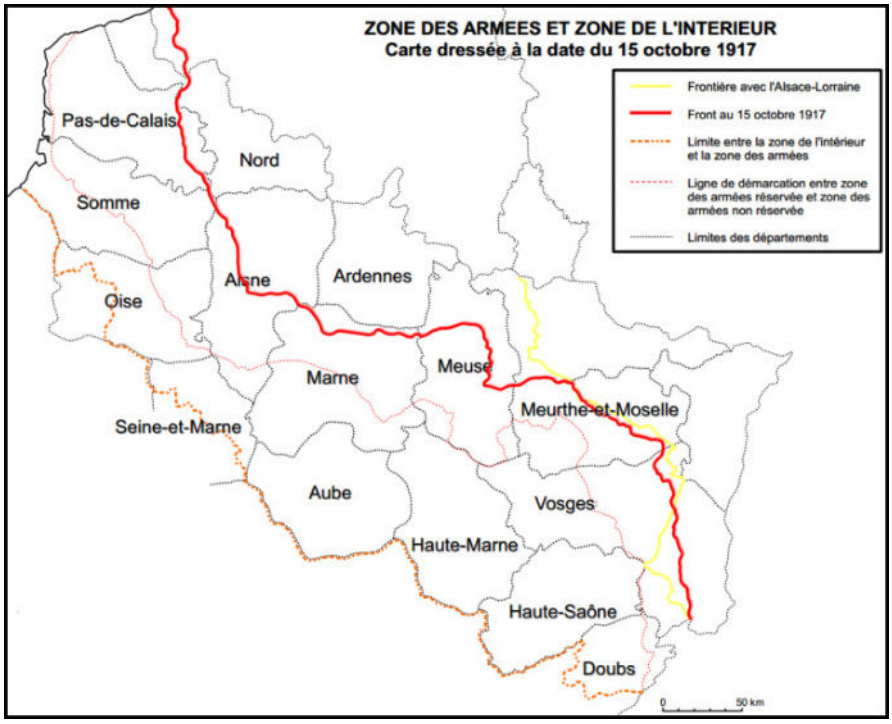
Les PE métalliques conçus par l'OCEM* en 1931, assurèrent les dernières années de la Malle des Indes jusqu'à sa suppression en 1939, à la déclaration de guerre. Ce train ne fut pas remis en service à la fin des hostilités.



◄ Seuls véhicules OCEM sans lanterneau, ces allèges furent fabriquées à neuf exemplaires. Elles comportaient un compartiment pour le convoyeur anglais, ainsi qu'une guérite serre-frein à une extrémité. Elles continuèrent leur carrière dans le Sud-Est comme "*allège Méditerranée*", sans guérite et sans compartiment spécial.

Les ambulants dans la Grande Guerre

Avant la première guerre mondiale, la poste ferroviaire française affiche un palmarès impressionnant : plus de 700 wagons-poste, 175 services d'ambulants répartis sur tout le territoire, plus de 100 000 km de lignes et près de 3 500 agents des postes.



Un wagon ambulant pendant la Première guerre mondiale (Musée de la Poste)
Photo La Vie du Rail

Les ambulants de mobilisation

Lors de la mobilisation générale, le 2 août 1914, les compagnies de chemin de fer (Est, Nord, P.O., P.L.M., Midi), ainsi que le réseau de l'État, furent réquisitionnés et passèrent sous l'autorité du ministre de la guerre et dans la zone des armées, au général commandant en chef.

Les bureaux ambulants ont fonctionné à plein, durant la première guerre mondiale. Mais les vicissitudes de la mobilisation ont triplé les temps de trajet. D'où la mise en place de sections sur les grandes lignes et l'émission de cachets spécifiques.

La gare d'Arras, côté voies, en 1914

Pour exécuter les transports de mobilisation, acheminer les stocks de matériel lourd et de munitions, il fallait utiliser la totalité des moyens ferroviaires disponibles. Un plan détaillé de ces transports de mobilisation avait été établi de longue date : les itinéraires bien équipés du temps de paix cédèrent la place à des cheminements nouveaux, composés de portions de lignes raboutées grâce à des raccordements stratégiques inutilisés jusque-là. Ces courants de trafic prioritaires avaient été étudiés de façon à éviter, autant que possible, tout cisaillement entre eux.

Pendant la mobilisation, le réaménagement de ces transports interdirait tout trafic civil pendant un certain temps. Sur tous ces itinéraires, les trains se suivaient à intervalles réguliers, à raison de 6, 12, 24 ou même 48 par jour, en fonction des disponibilités en locomotives et des escales pour le ravitaillement des hommes et des chevaux. Les trains militaires étaient composés de wagons couverts « Hommes : 40 – Chevaux (en long) : 8 », de voitures pour les officiers et de wagons plats pour le matériel.

On avait pourtant pensé à transporter le courrier : puisqu'il n'y aurait plus de trains civils, il fallait accrocher les wagons-poste aux trains militaires.

Voiture mixte de 3e classe avec compartiment postal. Fabriquée à 32 exemplaires en 1907, elle fut utilisée pendant les deux guerres puisque celle-ci photographiée en 1950 en gare de Thionville, porte l'inscription SNCF.

1914-1918 - Les ambulants de mobilisation

En 1914, les wagons de marchandises n'étaient pas équipés du frein à air comprimé, de sorte que la vitesse des trains militaires était limitée à 40 km/h ; le trajet Brest-Paris, par exemple, demandait près de trente heures, contre treize pour les trains-poste en temps de paix.

Bien entendu, il n'était pas question d'abandonner les liaisons postales habituelles, mais les wagons-poste devaient se soumettre à la règle commune. Attelés aux trains militaires, ils devaient suivre leur rythme.

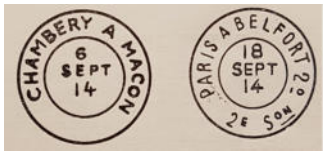
Une brigade d'ambulants, devant leur wagon postal, en gare de Tours, en 1912, Équipe employée pour la Poste aux Armées.

Dans ces conditions, il fallait prévoir la relève du personnel qui ne pouvait pas accompagner les bureaux ambulants pendant quinze, vingt ou trente heures consécutives.

C'est pourquoi il avait été décidé de tronçonner les lignes d'ambulants suffisamment longues en deux sections, voire trois sections pour Bordeaux-Paris et Brest-Paris. A chaque section fut affectée une équipe réduite résidant à l'une des extrémités de sa section. Ces équipes se relayaient dans les wagons-poste aux limites de sections.

Cette nouvelle organisation du service ambulant fut concrétisée par l'utilisation de timbres à date nouveaux, sans lettres de brigades, mais mentionnant la ligne, le service et la section. Ces cachets sont au type des ambulants de nuit : deux cercles, mois en lettres, caractères bâtons ; pour les lignes courtes, pas de mention au bas ; pour les autres, 1e, 2e ou 3e section (Son).

Ces TàD ne sont pas des marques militaires, ce sont bien des marques postales civiles mais correspondant à un usage spécifique et ponctuel en temps de guerre. La plupart n'ont été employés que durant quelques semaines. On les trouve sur les courriers en franchise militaire, mais aussi sur des courriers civils, affranchis avec des timbres-poste.



Ils sont mis en service sur vingt deux itinéraires (lignes) dans les premiers jours d'août 1914.

La plus grande partie de ces timbres à date n'a été utilisée que quelques semaines. Cependant, certains cachets restèrent en service sur des lignes ordinaires pendant longtemps : Nantes à Quimper, 1920 ; Paris à Montargis, 1928 ; et enfin Paris à Soissons, en 1935.

▲ *Timbre à date Bureau AmbT d'Armée 4*

◄ *Augustin-Alphonse Marty, le créateur des secteurs postaux qui réorganisa le trafic.*

Bureau de poste militaire GR (Gare de Régulatrice) en gare du Bourget

A chaque armée correspond un bureau-frontière fonctionnant dans les locaux de la gare régulatrice. Après la réorganisation du service postal, le 14 décembre 1914, il reçoit la totalité du courrier expédié par le bureau central militaire de Paris : le B.C.M., et le 16 décembre, part un train journalier dit "train de rocade des régulatrices" qui circule du nord au sud, de Dunkerque à Gray (Haute-Saône), dans les deux sens, et relie entre elles toutes les gares régulatrices.

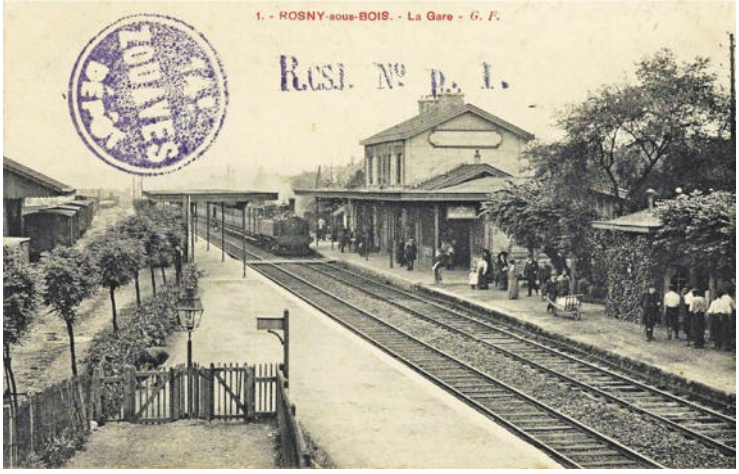
Dans ces trains fonctionne un service d'ambulant comprenant quatre sections : Dunkerque-Amiens, Amiens-Le Bourget, Le Bourget-Troyes, Troyes-Gray.

Le cheminement du courrier destiné aux mobilisés

Le dépôt : Les envois destinés aux mobilisés devaient être adressés au dépôt du régiment auquel ils étaient affectés. Une affiche apposée dans les bureaux de poste et les mairies fournissait à ce sujet toutes les indications utiles. ▶

La gare de rassemblement : Ces gares, au nombre de 20, disséminées sur tout le territoire étaient affectées, chacune, à une région de Corps d'Armée. Un bureau de tri fonctionnait avec du personnel civil, chargé de grouper par unité destinataire les sacs ou liasses de correspondances venant des dépôts et de les acheminer par convois civils sur le bureau-frontière convenable (voir plus loin).

Chaque gare disposait d'un cachet double cercle accompagné d'une griffe encadrée en forme de chapeau pour les plis déposés dans sa boîte. ▶

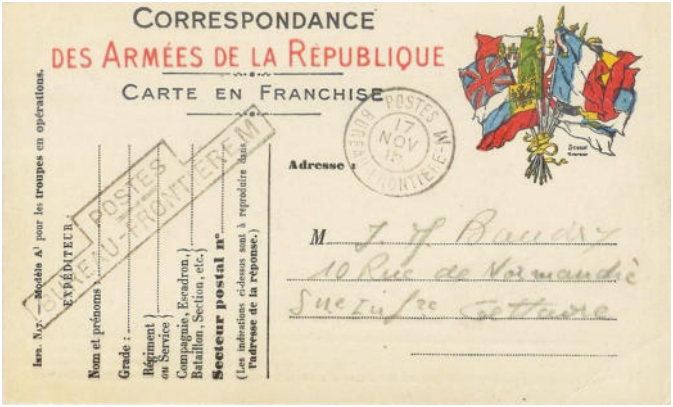


◀ **Le bureau central militaire de Paris (B.C.M.) :**
Exceptionnellement, la correspondance des états-majors, des officiers sans troupe et des éléments ne relevant d'aucun dépôt devait être adressée au bureau central militaire de Paris qui en assurait la réexpédition. Il fonctionnait dans une salle de l'Hôtel des Postes, rue du Louvre.

Le bureau-frontière :
A chaque armée correspondait un bureau-frontière fonctionnant dans les locaux de la gare régulatrice de l'armée, situé à la frontière de la zone de l'intérieur et de la zone des armées.

C'est un organe postal de recueil, de tri et de réexpédition dans les deux sens, de l'intérieur à destination des armées ou réciproquement. Le personnel est d'abord mixte, après 1916 il sera entièrement militaire.

Chaque bureau utilise un cachet double cercle, lui aussi accompagné d'une griffe chapeau. ▶



◀ **Le bureau de payeur :** A partir du bureau-frontière, la poste civile n'intervient plus. Le courrier à destination du front est pris en charge par le service de la Trésorerie et Poste aux Armées.

Le payeur (ou payeur-adjoint) assure la distribution aux vaguemestres. L'organisation de ce service comprenait un bureau de payeur : au Grand Quartier Général (G.Q.G.), au Q.G. de chaque armée, de chaque corps d'armée, à chaque division, au Q. G. de la Direction des étapes et à la gare régulatrice.

Chaque bureau de payeur possédait un cachet double cercle avec son numéro (ci-contre n°5, en bas du timbre à date Trésor et Postes).

Les wagons-poste prussiens de l'Alsace-Lorraine

Après 1918, plusieurs lignes nouvelles furent mises en chantier pour relier l'Alsace-Lorraine au reste du territoire en effectuant la traversée des Vosges.

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, on peut songer à nouveau à améliorer les wagons poste puisque l'effort de guerre avait, jusque là, mobilisé toutes les énergies.

Si en 1914 le nombre de lignes était de 175 et le parc roulant atteignait presque 700 véhicules, après la guerre, en 1921, il n'y a plus que 530 wagons-poste et 145 lignes en service.

Suite au traité de Versailles de 1919, le matériel ferroviaire présent sur le territoire de l'Alsace et de la Moselle depuis 1871 (création de l'EL, « Kaiserliche Général Direktion der Eisenbahn in Elsass-Lothringen ») fut intégré au nouveau réseau français de l'Alsace-Lorraine.

Les wagons-poste du « type Prusse » étaient généralement mixtes, une partie allège servant à trier et entreposer les colis postaux. Il y en avait à deux essieux tels les 8,50m de 1876, à trois essieux tels les 10m de 1879 et à bogies tels les 12m de 1891.

*WP prussien de 8,50m. Modèle **FLEISCHMANN** repeint*

Maquette de WP mixte prussien de 12m. Fourgon LILLIPUT 14m transformé

WP prussien de 10m. Modèle ROCO repeint

WP mixte prussien de 12m. Fourgon LILLIPUT 14m transformé

Plus récents étaient les types IVb Prusse de 17m (1908) et IVs (1909) également de 17m. Sur ce dernier type, le lanterneau était galbé et la guérite serre-frein avait disparu.

▲ *WP mixte prussien type IVb de 17m* et *WP prussien IVs de 17m* ▼

Les WP à bogies ont continué à circuler en AL après le traité de Versailles de 1919. Après 1925, ils portèrent la mention Postes et télégraphes et AL. A l'origine verts à toits gris, ils ont sans doute adopté la livrée française rouge à toits gris étant donné qu'ils ont été employés sur le réseau Est de la SNCF jusqu'au début des années 1950.

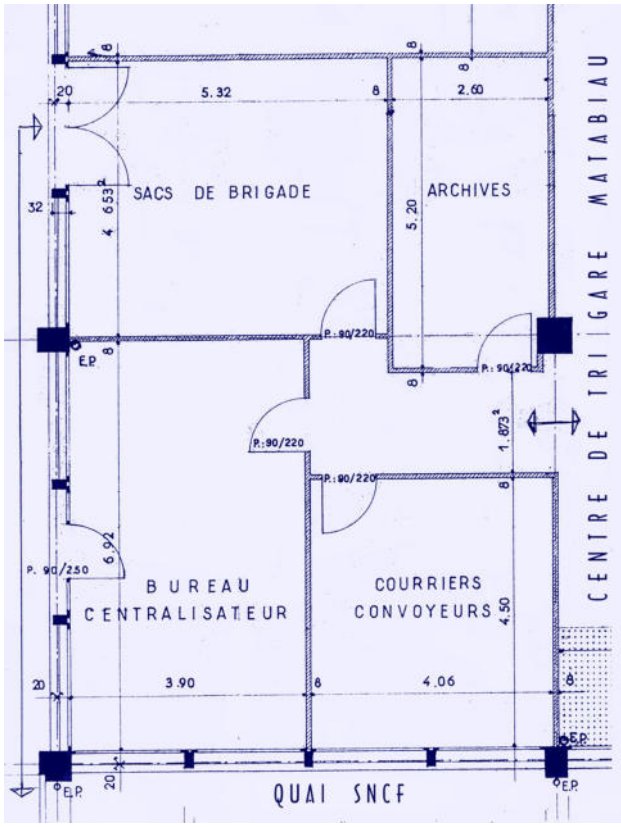
Des voitures mixte de 3e classe de 1907 de 12,20m à 3 essieux ont circulé en AL encore jusque dans les années 1950. ▼

Les bureaux-gares

A partir de 1845, les Compagnies concessionnaires avaient obligation de réserver, sur les emprises des principales gares, des locaux ou des terrains pour que l'Administration des Postes puisse y installer des entrepôts pour le stockage provisoire du courrier.

Depuis l'origine aussi, des locaux sont réservés dans les gares, en bouts de lignes, là où c'était nécessaire, pour la gestion administrative d'un "*service centralisateur des ambulants*", pour le dépôt du matériel utilisé sur les wagons (les sacs de brigades) et pour le repos du personnel entre deux voyages. Ces derniers locaux ont disparu depuis que l'octroi au personnel de frais de voyage lui a permis d'aller en dehors des locaux administratifs.

Très petits à l'origine, ces locaux durent être agrandis en raison de l'accroissement du trafic et donc du personnel. On dut les sortir des bâtiments des gares pour être installés dans des bâtiments spécialement construits pour que le tri du courrier postal y soit assuré par un nombreux personnel sédentaire : "*les bureaux-gares*".



Plan des locaux des ambulants du Centre de tri en gare Matabiau à Toulouse

Centre de tri postal en gare Matabiau à Toulouse

C'est en ce lieu que se fait l'échange des envois entre le maillage des bureaux de Poste qui recueille le courrier ou le distribue et le bureau ambulant. La création des bureaux-gares ne dépend que de la capacité du service ambulant à absorber le trafic du département concerné.

En 1900, sont recensés 15 bureaux-gares (hors ceux de Paris) :

- Ligne du Nord : Creil, Douai, Lille
- Ligne de l'Est : Langres, Nancy
- Ligne de Lyon (PLM et Bourbonnais) : Dijon, Mâcon, Lyon-Perrache, Nevers, Moulins
- Ligne du Sud-Ouest : Tours, Vierzon, Poitiers
- Ligne de l'Ouest : Le Mans
- Ligne du Nord-Ouest : Rouen.

D'importances inégales, une dizaine d'autres sont ouverts jusqu'en 1913 : Amiens et Busigny (Ligne du Nord), Laon (Est), Marseille-Saint-Charles (Ligne de la Méditerranée), Saint-Germain-des-Fossés (Lyon), Orléans et Brive (Sud-Ouest), Toulouse et Bordeaux-Saint-Jean (Ligne des Pyrénées), Mantes (Ligne du Nord-Ouest).

Bureau Gare : vue générale de la salle de tri
A gauche, la table d'ouverture et les positions de tri général ; à droite, les positions de tri par "côtés" et les étendeurs de sacs

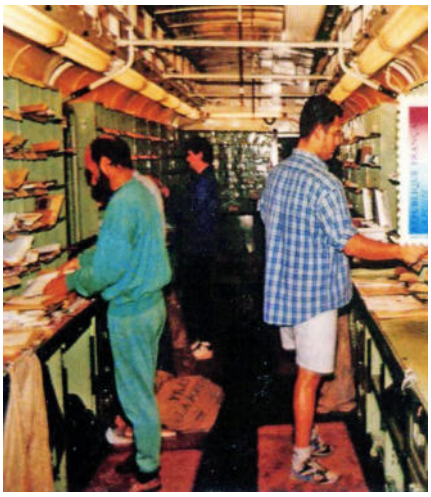
L'esprit d'équipe des "Seigneurs de la Poste"

Puisqu'il est maintenant question des « hommes », il nous faut rappeler ce que tout le monde sait, à savoir que les ambulants forment, au sein des PTT, un monde un peu à part. Il n'y a dans ces termes rien de péjoratif, bien au contraire. Les 2 400 ambulants — sur un effectif total de plus de 300 000 agents des PTT — ont, non sans raison, le sentiment d'être des postiers d'une classe à part ; ils ont été et se sont longtemps considérés comme les « *Seigneurs de la poste* ».

Desserte d'un bureau gare vers 1910

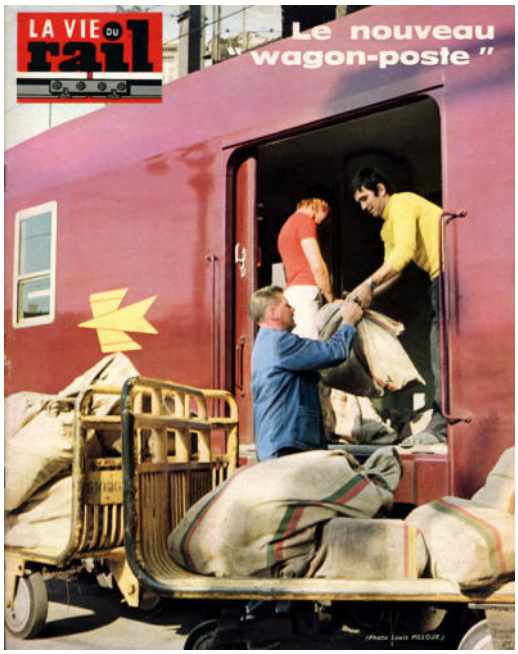
Leur état d'esprit, leur mentalité particulière sont liés aux conditions spéciales de travail et d'existence des ambulants. Ces agents, il faut le reconnaître, ont conservé au plus haut degré la notion de « qualité du service », cette notion que leurs prédécesseurs avaient acquise autrefois, au temps où l'acheminement du courrier reposait essentiellement sur eux. Ils ont à leur tour pris conscience de la place qu'ils occupent dans la poste aux lettres. Ils sont un maillon indispensable, ils le savent, et ont, de ce fait, une haute idée de la valeur de leur travail. Ils ont à cœur de conserver cette réputation.

La fierté et la dignité des chefs de brigade qui, autrefois, « montaient » au wagon en chapeau haut de forme et col blanc sont, bien sûr, largement dépassées, mais l'état d'esprit "ambulant" demeure et c'est l'essentiel.



Autre trait marquant du caractère des ambulants : l'esprit d'équipe. Il existe entre les membres d'une même brigade une solidarité extrêmement développée. On sait, là, ce que signifie « se serrer les coudes ».

Un agent qui serait médiocre dans un centre de tri peut devenir un excellent ambulant, s'il sait suivre l'exemple des aînés et leurs conseils. Inversement l'agent médiocre ou même simplement moyen est difficilement toléré sur la brigade ; il risque fort d'être vite « descendu », c'est-à-dire — que les âmes sensibles se rassurent — affecté à un service sédentaire.

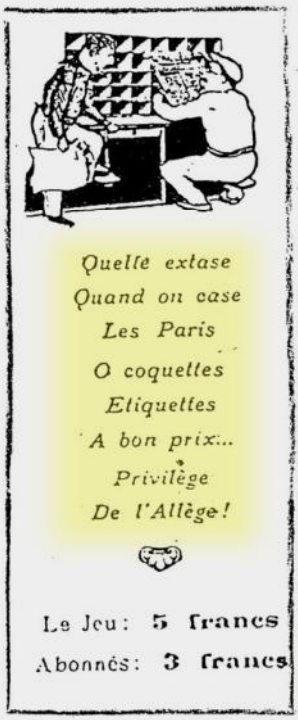


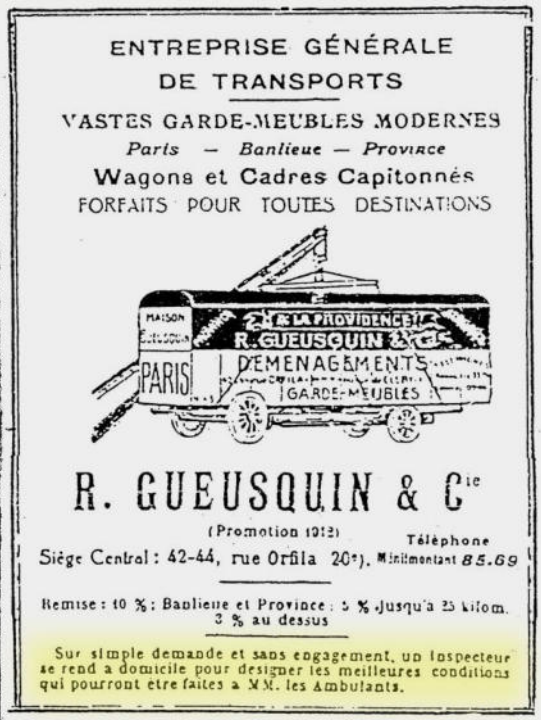
La brigade est en quelque sorte l'équipage du wagon-poste.

Elle comprend en moyenne une dizaine d'agents, encadrés par un dirigeant. Mais, pendant le travail, la notion de hiérarchie s'estompe, tous participent à toutes les tâches. Le travail se fait véritablement en équipe, et lorsque cette équipe perd un de ses membres — par mutation ou départ en retraite — ce n'est jamais sans une certaine tristesse.

Quelques petites faveurs

Les ambulants pouvaient bénéficier, par leur fidélité, d'avantages accordés par certains commerçants dans les villes où ils passaient la nuit, entre la descente et la remonte. Des journaux en témoignent.





Le Gérant : GOUGET
Imprimerie Coopérative
12-14, rue Saint-Siméon, Bordeaux

D'autres petits avantages

Tous les jours de 9 h. à 6 h.
Le Samedi jusqu à 4 h.

CABINET DENTAIRE

D. F. M. P.

Maladies de la Bouche — Traitement des Dents

DENTIERS PERFECTIONNÉS — BRIDGE-WORKS-COURONNES

HAUTES RÉCOMPENSES AUX EXPOSITIONS

PRIX MODÉRÉS AUX AMBULANTS

19, RUE DE REUILLY, 19 - PARIS

Métro: REUILLY (en face la Porte de la Caserne)

Société de Protection Mutuelle

DES

Ambulants des Postes

(Coups de Tampons)

38e ANNÉE

Organe de défense du personnel ambulant en cas d'accident de chemin de fer.

Tout ambulant soucieux de ses intérêts doit en faire partie.

Adhésion : 3 francs

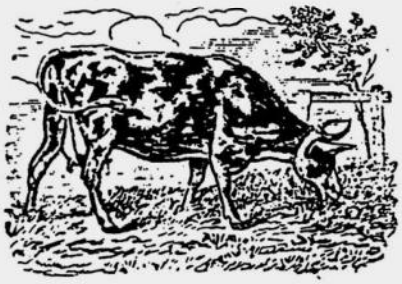
Cotisation annuelle : 5 francs

Pour tous renseignements, s'adresser au percepteur de chaque ligne.

VOLAILLES - ŒUFS - BEURRE

POMMES DE TERRE

CONTRE LA CHERTÉ



POUR LA SANTÉ

Maison P. QUERÉ

21, Avenue de la Gare, 21

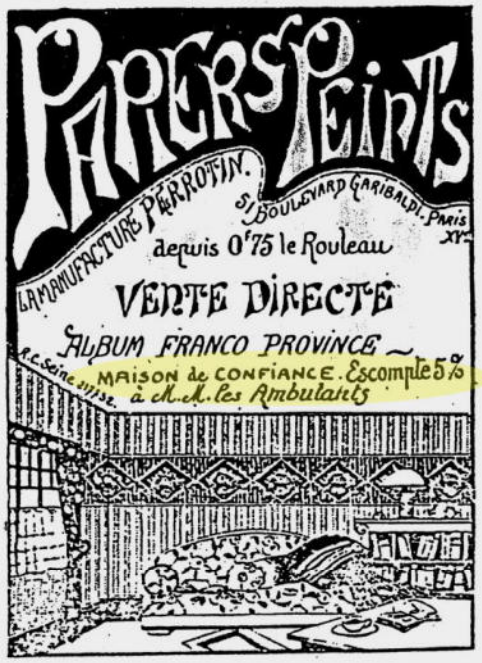
QUIMPER

EXPÉDIE A DOMICILE

par toutes quantités

(Emballage garanti et soigné)

Prix très modérés pour les Ambulants



CAFÉ-RESTAURANT DU COMMERCE

DÉJEUNERS -:- DINERS -:- SOUPERS

: : CUISINE BOURGEOISE : :

Salle de Réunion du Groupe Ambulant P. L. M.

BILLARD - TABAC

Mon G. TRÉMOLET

14, Avenue Daumesnil

(Au coin de l'Avenue Ledru-Rollin)

Téléphone : DIDEROT 16-12

PARIS (XIIe)

"L'HIRONDELLE"

APÉRITIF UNIQUE

et de tout premier ordre

Indiscutablement supérieur à tous les Anis

DEMANDEZ! EXIGEZ! toujours et partout

une HIRONDELLE

Demande des Représentants ayant bonne clientèle s'adresser à M. Froment Henri, à Meynes (Gard). R.C. Nîmes 25-51

La route et l'aérien concurrencent le rail

Après la guerre de 1914-1918, les techniques continuant à évoluer et le service à se développer, la poste s'adapte une nouvelle fois. Depuis près d'un demi-siècle, l'organisation des transports postaux reposait essentiellement sur l'emploi des bureaux ambulants sur rail. La désorganisation des transports due à la guerre, et les nouveaux moyens de transport comme l'automobile et l'avion ayant démontré leur efficacité, amènent l'Administration des Postes à organiser l'emploi de ces nouveaux véhicules.

A partir du début des années trente, le rail se trouve au centre d'un jeu concurrentiel qui le confronte aux trois autres principaux modes de transport intérieur, la route, l'aviation marchande et la batellerie motorisée.

CONTRE L'ISOLEMENT RURAL

L'Administration des P.T.T. procède à des essais de mise en service de:

"Poste omnibus automobile rurale"

Grâce auxquels les populations des communes desservies bénéficient des avantages suivants :

Distribution postale avancée de plusieurs heures.

Avance dans l'expédition du courrier. Cette avance peut atteindre 24 heures.

Opérations postales de toute nature faites sans dérangement, soit directement chez le correspondant postal de la localité, soit au bureau de poste le plus voisin par l'intermédiaire du conducteur de l'auto.

Expédition et réception des colis postaux, des envois de colis de messagerie P. V. et G. V.

Exécution par le conducteur de l'auto de commissions commerciales de toute nature pour le compte de la clientèle.

Transport rapide des voyageurs entre les localités du parcours.

TÊTES DE LIGNE DES CIRCUITS AUTOMOBILES ACTUELLEMENT EN SERVICE:

LONS LE SAUNIER (Jura) SALINS (Jura) FIGEAC (Lot) CAHORS (Lot) BEAULIEU (Corrèze)

D'autres mises en service sont à l'étude.

En 1926 est créé le premier circuit de la poste automobile rurale. Celle-ci est généralisée en 1927 et étendue à tout le territoire.

L'objectif est de desservir par la route les communes sans bureau de poste et de permettre à leurs habitants de se rendre au bureau le plus proche pour y effectuer toutes opérations postales mais aussi faire leurs commissions dans une des localités du parcours.

1928 voit la création des premières filiales automobiles des Compagnies de Chemins de fer. Elles assurent le transport des personnes et des bagages en liaison avec le départ et l'arrivée des trains.

En 1934, les Réseaux ferroviaires sont autorisés à remplacer certains services de voyageurs par des services d'autocars.

Service postal routier Trouville - Villerville (Calvados)

À partir des années 30, l'aviation postale, souvent plus rapide que le train, se met en place. Elle se dote de quatre "Bureaux Centralisateurs Avion", chacun ayant en charge plusieurs destinations, selon sa situation géographique : Paris RP ; Lyon Gare ; Marseille Gare et Toulouse Gare et ils bénéficient d'oblitérations particulières. ▶

Oblitérations mécaniques, manuelles ou griffes

En 1991, la « Postale » transporte chaque nuit 150 tonnes de courrier. Et cela, quelles que soient les conditions météorologiques. Le transport aérien constitue un maillon de la chaîne dans l'acheminement postal, complémentaire des autres moyens, routiers ou ferroviaires. A l'exception des relations entre la Corse et le continent, le courrier peut être transporté indifféremment sur terre ou par air, en particulier sur Paris-Toulouse ou Paris-Strasbourg, où existent des trains postaux autonomes. Lyon constitue, depuis la mise en service, en 1984, du TGV postal, un cas particulier, les vols Orly-Satolas et retour par Transall ayant été supprimés.

Un lourd tribut pour les ambulants

Au cours de son développement, le chemin de fer a déploré plusieurs accidents gravissimes, heureusement peu nombreux au regard du nombre de voyages, dont le personnel du Service des postes, a eu à pâtir. Les wagons en bois du début, étaient fragiles, peu résistants aux chocs et facilement inflammables.

La stèle de Grisolles

Citons quelques accidents :

Le déraillement de **Najac**, dans la nuit du 15 au 16 juillet 1891 : quatre postiers sérieusement blessés.

8 novembre 1908 - Entre Toulouse et Montauban, près de la gare de **Grisolles**. Bilan : 10 morts et une soixantaine de blessés, dont 9 postiers ambulants.

5 novembre 1909, un grave accident de chemin de fer, dans la nuit, près de **Sablé** : Le wagon poste a pris feu et les sacs de dépêches ont été consumés. Les huit postiers ambulants ont été blessés. ▼

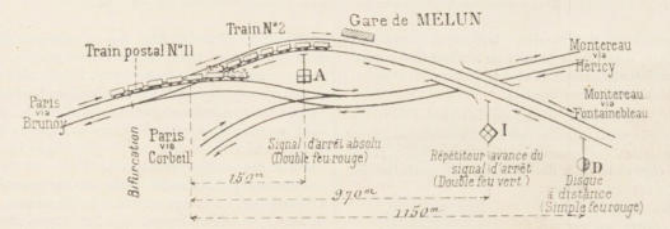
10 septembre 1910 - Déraillement de l'express de Cherbourg en gare de **Bernay**, provoquant cinq morts sur le coup, sept dans les jours suivants et une cinquantaine de blessés parmi lesquels quinze grièvement atteints ▼

13 juillet 1913 - À son entrée en gare de **Dijon**, le train postal vient heurter un convoi de sept locomotives. Le wagon poste est broyé. L'accident fera un mort et vingt-sept blessés essentiellement des postiers ambulants.

18 mai 1915 - Près de la gare de **Mouillepied**, l'express Nantes-Bordeaux déraille, le wagon poste et la première voiture s'écrasent contre la locomotive renversée. Un postier ambulant est tué, et quatre de ses collègues sont blessés.

4 novembre 1913, en gare de **Melun**, collision d'un train d'express et d'un train postal. L'accident, suivi d'un terrible incendie, fera 39 morts et 13 blessés, quinze des postiers avaient été tués et dix blessés, dont sept très grièvement. ▼

Les lettres éparpillées sont ramassées par les postiers ambulants



▲ Plan des voies principales de la gare de Melun, montrant le lieu et les circonstances de l'accident.

5 juillet 1921 - En gare d'**Avignon**, l'express Marseille-Paris télescope un train en stationnement. Dans le wagon postal disloqué, deux postiers ambulants sont tués.

13 juin 1925 - Sur la ligne de Creil à Jeumont, près de **Landrecies**, l'express Paris-Bruxelles est tamponné par un train qui en écrase le fourgon postal placé en queue. La collision fera un mort et neuf blessés, tous postiers ambulants.

30 juillet 1926 à 4h55 à **Rosny-sous-Bois**, le train-poste Mulhouse-Paris composé de six bureaux ambulants déraille. Des fourgons postaux disloqués, on tirera quatre morts et dix-sept blessés, tous des ambulants des PTT.

2 août 1928 : À l'entrée en **gare du Mans**, le train express 510, Paris-Brest, déraille et se couche. Les deux wagons-poste s'écrasent. On dénombrera six morts, dont cinq postiers ambulants.

16 août 1930 - À **Saverne**, sur la ligne Paris-Strasbourg, un train venant de Molsheim est heurté par une machine haut-le-pied. Un fourgon postal est détruit. La collision fera un mort et plusieurs blessés parmi les postiers et les voyageurs.

31 août 1985, à **Argenton-sur-Creuse**, déraillement d'un train de voyageurs heurté par le train postal Toulouse-Paris : 43 morts parmi les voyageurs, mais seulement quelques blessés parmi les postiers, qui étaient sanglés.

La société
Coups de Tampons

LA PROTECTION DES AMBULANTS DES POSTES

Historique :

La Société de protection des Ambulants des Postes plus connue sous l'appellation « Coups de Tampon » a été créée le 12 avril 1887.

Entre 1844, date de mise en service du premier ambulant et 1881, les ambulants victimes d'accidents de chemin de fer étaient livrés à eux-mêmes. Lorsqu'ils demandaient réparation aux compagnies, du dommage causé par ces accidents, seul le médecin-Chef de l'Administration des Postes évaluait approximativement l'indemnité qu'ils pouvaient réclamer.

C'est à la suite d'un accident survenu le 9 janvier 1881 à MEZY dans l'Aisne au service ambulant d'Avricourt à Paris 1er que M. GAILLEBERT, Inspecteur du contrôle des chemins de fer, choqué de voir la suite donnée à cette affaire - obtention d'indemnités notoirement insuffisantes - a demandé et obtenu de M. COCHERY, alors Ministre des Postes et Télégraphes, l'autorisation de servir d'intermédiaire entre les Compagnies de Chemin de Fer et les blessés.

Cette situation dura jusqu'en janvier 1886. Cette année-là, se produisirent deux accidents dont les causes et les effets alimentèrent des conversations et échanges de vue entre les agents des services ambulants.

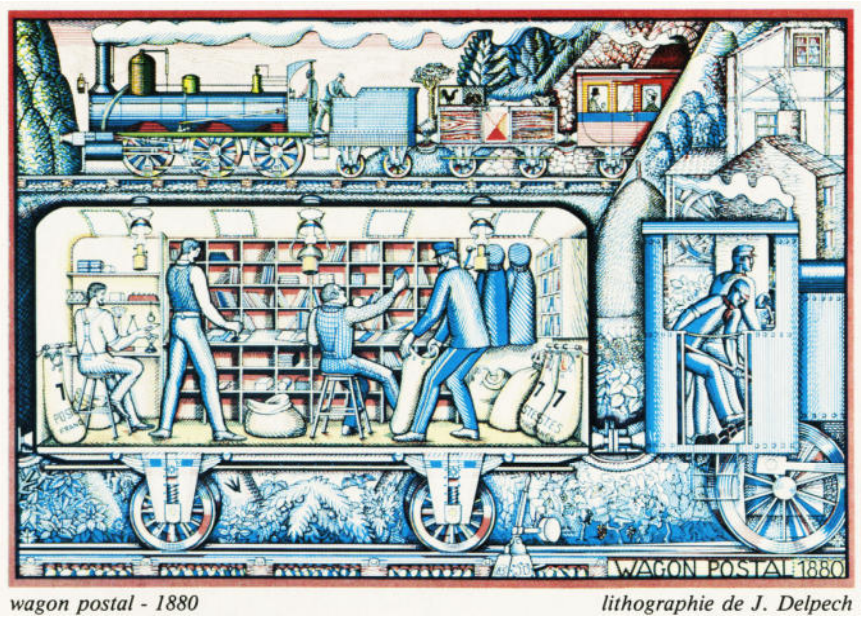
C'est au cours d'une de ces conversations qu'un ancien ambulant, M. JOYEUX, devenu par la suite Directeur du Personnel à l'Administration des Postes, suggéra à M. DELASTRE, commis principal à la ligne du Nord, l'idée de fonder une société, dont le but serait, après avoir épuisé les moyens amiables, de fournir à ses membres les fonds nécessaires pour poursuivre devant les tribunaux la revendication d'une indemnité équitable.

Déraillement du train rapide Paris-Nantes-La Croisic près de la Savonnière, le 21 juillet 1908.

"Autrefois, les accidents étaient fréquemment causés par les wagons en bois et le chauffage au gaz. Aujourd'hui, le matériel est bien plus sûr. Aussi, la plupart des accidents sont-ils provoqués par ces fameux coups de tampon lors de manœuvres en gare. Le wagon postal 'étant situé le plus souvent à une extrémité du convoi, la secousse y est plus forte et les agents, surpris dans leur travail, peuvent tomber et se blesser."

Depuis la date de sa fondation, jusqu'en 1923, la société a eu 24 sociétaires tués et 1 065 blessés. Depuis 1924, 18 tués et 653 blessés. Fort heureusement, les accidents graves se font de plus en plus rares.

Une réunion mensuelle des administrateurs.



Œuvre réalisée à l'occasion du centenaire de la création de la société

Le travail est important pour les administrateurs de la société qui se réunissent chaque mois afin de suivre les dossiers d'accidents et les procès en cours. Certains sont devenus de véritables juristes, préparant le travail des avocats ; cette connaissance des lois étant acquise par le travail personnel bien sûr, mais aussi au contact des anciens.

1924-1930, l'OCEM construit les wagons-poste de 21,60m

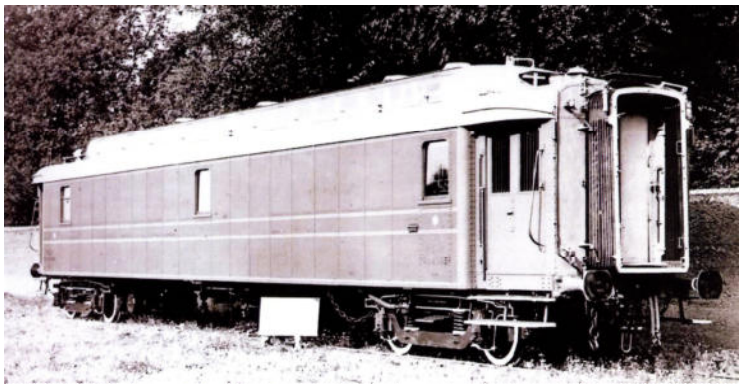
A partir de 1924, l'administration des postes confie à l'OCEM (Office central d'étude du matériel) dont le but est de normaliser et d'unifier les règles de fabrication du matériel roulant entre les différents réseaux, la création de wagons entièrement métalliques, de modèles unifiés. Les wagons-poste vont bénéficier des mêmes progrès que les voitures de voyageurs. A partir de 1926, les plans sont prêts et la construction des véhicules commence.

Maquette de l'allège OCEM de 18,30m à rivets apparents

Premiers types de véhicules conçus par l'OCEM pour les Postes et entièrement métalliques, les postes entrepôt (PE) de 17m (18,30m hors tampons) à rivets apparents (RA) dits "type 1924" sont construits à soixante-six exemplaires en 1926. A l'origine sans aménagement intérieur et dépourvus de fenêtres, les portes battantes ouvrant vers l'extérieur sont placées sur les faces des caisses comme sur les PE précédents en bois tôlé.

La livrée est celle en vigueur depuis le XIXe siècle, c'est à dire rouge à toit gris clair.

Les voitures en bois, même tôlées, sont très vulnérables lors de déraillements ou d'incendies. Leur résistance s'est avérée nettement insuffisante : lors des collisions, le bois se brise en éclats dangereux, alors que les tôles en acier ploient sous les chocs. Suite à plusieurs catastrophes ayant fait de nombreuses victimes parmi les ambulants, le programme de 1927 prévoit la mise en service de cent PA métalliques de 21,60m d'un type assez proche des 18m, mais plus perfectionné.



▼ *Premier Wagon-poste métallique de 21,60m à rivets apparents* ▲

Maquette d'un PA JOUEF, aménagée par R. Geuelli

Ainsi, de 1928 à 1930, c'est en fait 382 exemplaires de ce PA de 21,60m métallique qui sont construits par différentes entreprises ferroviaires. A lanterneau, avec des plateformes de chargement et de stockage des sacs séparées de l'atelier de tri par des portes coulissantes, ces PA sont équipés d'un chauffage autonome pour le travail en gare, dit Irlé (du nom d'un ancien ambulant devenu ingénieur). L'éclairage électrique est fourni par un équipement autonome lui aussi, constitué d'une batterie d'accumulateurs au cadmium-nickel disposés sous le châssis, et d'une dynamo actionnée par une poulie fixée sur un essieu. Les bogies permettent de rouler à 120 km/h. La livrée est rouge à toit gris clair, mais les bouts de caisse et les portes sont noirs. Avec ces nouveaux wagons, les ambulants disposent enfin d'un matériel de qualité. Des modèles dérivés de ce type sont encore en service lors de la fermeture des services ambulants en 1994.

Chaudière Irlé

L'éclairage se présente sous forme de grosses lampes au plafond et d'un éclairage moins important installé au-dessus des casiers de tri. L'abat-jour, fixe à l'origine, sera rapidement orientable pour permettre une meilleure vue sur les tables de tri. ▲

1930-1932, des wagons de tri et transport des paquets

En 1931, dix PA mixtes ambulant/allège furent construits par Carel et Fouché, spécialement pour l'Alsace Lorraine qui avait conservé le traitement des colis postaux de 3 à 20 kg, pratique héritée de la Poste allemande. En France, les colis de plus de 5kg étaient acheminés par les « messageries ferroviaires » des Compagnies. De 21,60m également, mais à faces lisses, ces véhicules comportaient une portière centrale à deux battants en plus des portières des plateformes. Il n'y avait pas de soufflets d'intercirculation, selon l'habitude de l'AL. Les huit exemplaires qui ont survécu à la guerre ont circulé sur tous les réseaux jusqu'à la fin des années 1960. Jamais transformés, ils ont été ferraillés en 1972.

Le PA mixte ambulant + allège de 21,60m, d'Alsace-Lorraine. (Maquette de JOUEF)

L'intérieur de ce PA mixte. (Ph : MP Paris)

Conçus par l'OCEM, ils étaient pourvus d'un lanterneau différent : les petits carreaux étaient groupés deux par deux et les extrémités étaient plus arrondies.

Toujours en 1931, quatre allèges de 21,60m à faces lisses dites « Tri paquets » sortirent des ateliers de la Société Franco-Belge. Les deux faces étaient dissemblables et l'aménagement intérieur était celui d'une allège, mais avec quelques cloisons. Ces véhicules étaient destinés au réseau EST pour le transport spécifique des colis postaux du régime international.

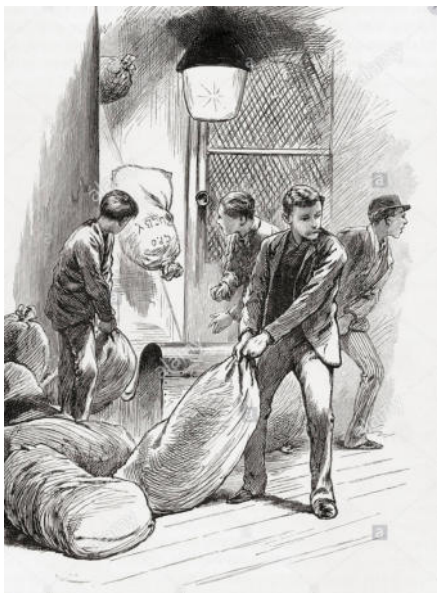
L'allège de 21,60m dite "Tri paquets" du réseau Est possède 4 fenêtres côté couloir et deux côté batterie d'ensachement

1932 vit la mise en service de cinq « trucks postaux » sur le réseau NORD. Calqués sur les trucks de la CIWL, ils furent affectés au service ferroviaire transmanche avec correspondance pour l'Angleterre. D'une longueur de 17,48m, un ancien châssis de voiture de grande ligne reçut une caisse d'allège petit modèle en son milieu, laissant place de part et d'autre à quatre conteneurs servant au transport des sacs pour l'Angleterre. Les trucks postaux connurent une brève carrière puisque retirés du service dès 1945.

Maquette du truck de la Cie Internationale des Wagons-Lits

Un rude labeur, celui des "courriers"

Dans la hiérarchie, on distinguait : le chef de brigade (inspecteur central) ; le second (inspecteur) ; le CTDIV (contrôleur divisionnaire) qui s'occupait du tri des objets recommandés (chargements) ; les trieurs (contrôleurs et agents d'exploitation) ; et enfin les courriers (commis ou encore préposés, selon l'époque) qui étaient chargés de la manutention.



Les sacs de courriers descendent du centre de tri-gare et sont emmenés jusqu'aux wagons où les "courriers" vont les charger dans les allèges.

Plusieurs heures avant la formation du train, les postiers ont gagné leur wagon, garé sur une voie secondaire, devant le bureau-gare. Aussitôt, ils reçoivent par centaines des sacs plombés, qu'ils ont comptés, dont ils ont donné décharge et qu'ils ont rangés rapidement.

Figurez-vous un wagon sans fenêtre, prenant le jour par un lanterneau sur le toit, entièrement vide, si ce n'est une plateforme à une extrémité permettant l'accès depuis le quai de la gare et pourvue d'un local "toilettes" avec lavabo et WC. C'est une allège. Il y a deux sortes de wagons, ceux de tri et les allèges (dédiés au stockage) par lesquels les sacs sont montés et descendus du train.

Un petit train de chariots tirés par un tracteur de quai, transporte les sacs depuis le centre de tri-gare jusqu'au wagon. Les sacs, certains dépassent souvent les 25 kilos réglementaires, il faut les charger, travail harassant pour les quelques aides, commis ou préposés. Ceux à l'intérieur les reçoivent et les empilent en prenant garde de les laisser groupés par destination. Et gerber des sacs informes n'est pas toujours évident ; dans la précipitation, des piles s'effondrent qu'il faut reformer. Travail pénible, on s'en doute.

Sitôt que le wagon a reçu son compte de sacs — et c'est jusqu'à la dernière minute qu'on attend les ultimes envois — le tri commence. Chaque ambulant a la charge d'un tronçon de la ligne parcourue et de lignes secondaires.

Le préposé amène chaque sac devant la table d'ouverture, munie de trous pour absorber la poussière récupérée par un dispositif aspirant. Les sacs sont ouverts et leur contenu réparti en chacun de ses secteurs.

C'est le *courrier* qui va récupérer les sacs lorsqu'ils sont fermés, pour les ramener dans l'allège, au plus près de la porte de sortie. En effet le wagon possède deux larges portes sur un même côté, l'une servant au chargement, l'autre au déchargement et à chaque arrêt, une équipe fait descendre les sacs tandis qu'une autre fait monter ceux qui sont à trier. Tout cela dans le minimum de temps, celui prévu par la compagnie de chemin de fer pour la descente et la montée des voyageurs...

Le travail de courrier était très physique... Si certains sacs étaient peu remplis, d'autres étaient bien pleins, emplis de colis ou encore de piles de journaux très pesantes qu'il fallait livrer aux stations.

L'espace dans les wagons était restreint, et l'air était chargé de poussière qui respirée, mélangée aux fumées de cigarettes occasionnait des maladies pulmonaires. Le train, en roulant faisait osciller le wagon, il fallait avoir le pied marin.

Même si les ambulants pouvaient partir en retraite à 55 ans, beaucoup étaient usés avant l'heure par la pénibilité due aux mauvaises conditions de travail : courants d'airs permanents, lombalgies dues au port de charges lourdes, varices causées par la station debout au casier, horaires décalés... etc.

Chargement d'une allège dans les années 1950-60.

Un tracteur électrique, fonctionnant sur batterie, tire plusieurs chariots souvent chargés du plus grand nombre possible de sacs.
Le conducteur, employé du bureau gare ou de l'entrepôt doit faire preuve d'habileté pour mener son chargement à bon port en se faufilant parfois entre les voyageurs qui patientent sur le quai. Les chariots sont conçus de telle façon que le dernier passe au même endroit que le premier.
Mais gare à prendre correctement les virages et à bien positionner les sacs au départ pour éviter leur chute, toujours responsable d'une perte de temps.

Les bureaux d'échange du courrier international

Dès le début du service ambulants qu'il a mis en place, François-Donat BLUMSTEIN a été confronté à l'échange du courrier avec l'étranger, notamment la Suisse sur la première ligne de Strasbourg à Bâle.

Il précise, dans les dispositions générales, qu'il a mûrement établies : "*Les bureaux ambulants sur le chemin de fer de Strasbourg à Bâle ne feront aucune recette. Ils seront spécialement des bureaux de Passe et des bureaux d'échange pour la Suisse. Les lettres à destination de la Suisse seront taxées et timbrées successivement au fur et à mesure qu'elles parviendront aux bureaux ambulants et d'après les conventions conclues avec l'Office suisse, de manière qu'en arrivant à Bâle, il ne restera plus qu'à arrêter les lettres de compte et d'en inscrire le montant sur les registres et feuilles d'avis.*

Au retour de Bâle pour Strasbourg, les bureaux ambulants en partance recevront de l'Office suisse, les dépêches pour la France, une demi-heure avant le départ du convoi. Après en avoir reconnu et vérifié le contenu et y avoir apposé les timbres, ils soumettront à la taxe les lettres distribuables aux bureaux français qu'ils desservent.

Ainsi, le passage d'une frontière est assujetti à un « bu-reau d'échange », infrastructure située dans la zone frontalière, où les deux services nationaux d'ambulants échangent leurs dépêches internationales.

Au tri du courrier « banlieue », s'ajoute, à partir des années 1920, le tri du courrier en provenance ou à destination des pays étrangers.

Ce sont des services à l'origine implantés à la Recette Principale de Paris, ou assurés par les services ambulants transfrontaliers, qui faute de place essaiment dans les bureaux-gares, en particulier celui situé à la gare de Lyon sous l'appellation de « PLM étranger » et « Paris Aviation Étranger ». ▶

Le travail de tri dans les bureaux-gares parisiens s'hypertrophie après 1950 à la mesure de l'expansion de la région parisienne. Paris-Brune est créé pour absorber le « tri des banlieues », puis se spécialise dans le tri des « Cedex », courrier d'entreprise créé en 1966. Le tri Paris-Aviation est scindé en autant de bureaux-gares que de lignes d'ambulants travaillant le courrier « voies de surface » transfrontalier.

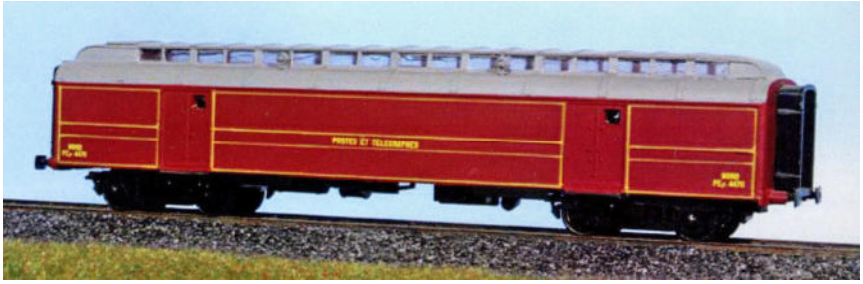
Ainsi Paris-gare du Nord traite le courrier pour l'Angleterre, la Belgique, etc. Paris-gare de l'Est traite le courrier pour l'Allemagne et l'Est européen.

Le courrier des pays situés hors de la zone européenne est réparti tant à l'exportation qu'importation entre les six bureaux-gares parisiens et des bureaux spécialisés créés dans les zones aéroportuaires, telle celle d'Orly après 1960, mais relevant de la Direction des services ambulants. Celle-ci, désignée par ses initiales DSA, est en fait le maître d'œuvre, pour la France, de tout ce qui a trait à l'acheminement national et international du courrier et au tri des lettres.

Dernières constructions OCEM entre 1926 et 1937

L'allège de 18 mètres, reine du transport du courrier

L'allège postale dite de 18 mètres, de modifications en améliorations, fait une belle carrière, notamment grâce à sa robuste caisse métallique. Du reste, les anciennes voitures à caisse en bois ne dépasseront pas la Seconde Guerre mondiale, soit par l'introduction de véhicules neufs entièrement métalliques, soit par la transformation des caisses que l'on reconstruit en métal.



L'allège postale OCEM de 18,30m à faces lisses avec le lanterneau différent du type 1924

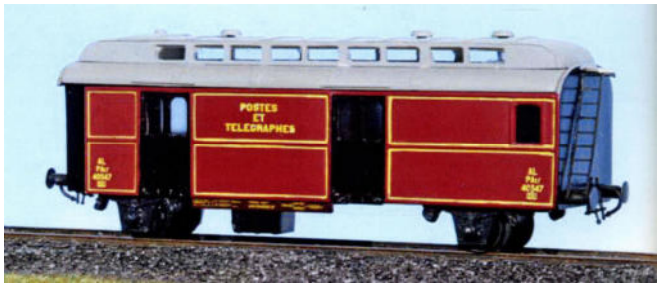
L'équipement intérieur d'origine est très sommaire, puisqu'il s'agit de simples transporteurs de sacs postaux que l'on empile sur le plancher et de divers autres paquets et colis que l'on place dans des grandes cases latérales. Les premières années 1930 voient la mise en service d'une deuxième série de 48 allèges, avec des faces lisses sans rivets apparents. Cette nouvelle série a une longueur de 18,33 m, ce qui permet de généraliser la dénomination courante, dite de 18 mètres, pour tous ces véhicules, même, rétroactivement, pour ceux de la première série.

La même année apparurent des PA plus courts (16,60m) et à faces lisses. Construits à 66 exemplaires et conçus pour les lignes secondaires d'ambulants, l'aspect extérieur et l'aménagement intérieur étaient calqués sur ceux des PA de 21,60m de 1928-1930. Leur tare était de 38 tonnes pour une charge utile de 6 t, et leur vitesse était limitée à 80 km/h. Leur carrière fut plutôt chaotique.

Le PA OCEM de 16,60m à faces lisses ►

L'Administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine (AL) commanda encore des WP pour ses besoins spécifiques, mais de moindre gabarit. D'abord une série de 24 PA mixtes de 16,60m fabriqués par Brissonneau, puis trente PA mixtes de 11,83m à deux essieux (18 construits par De Dietrich et 12 par Brissonneau). De même conception, la taille mis à part, ils possédaient une partie atelier de tri disposée en U dans l'extrémité opposée à la guérite et une partie allège pour les colis postaux. A faces lisses, ils comportaient deux portes vitrées battantes par face et une guérite serre-frein non surélevée, ouverte latéralement et sans communication avec la partie intérieure. A noter, l'absence d'intercirculation comme sur les autres wagons de l'A-L.

Le PA mixte d'Alsace-Lorraine de 16,60m



Le PA mixte d'Alsace-Lorraine de 11,83m

Les wagons mixtes de 11,83m, destinés aux lignes secondaires vosgiennes, furent les derniers wagons-poste OCEM.

Il faudra attendre 1973 pour voir apparaître de nouveaux WP, en l'occurrence les 26,40m UIC.

◄ une photo du vrai wagon Poste Atelier mixte de 11,83m prise après 1938 car marqué POSTES, mais aussi sur la porte du serre-frein, son appartenance à la SNCF qui fut créée le 1er janvier 1938.

Les wagons-poste et la Seconde guerre mondiale

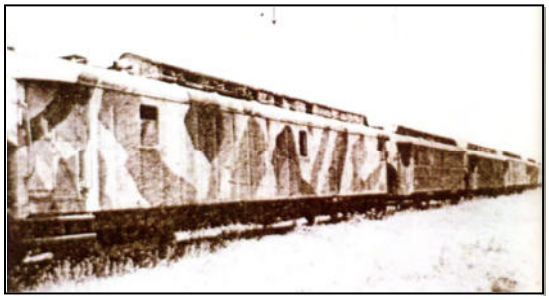
L'histoire de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) commence le 1er janvier 1938, date de l'entrée en vigueur de la convention portant sur sa création. La SNCF reprend la concession de la quasi-totalité du réseau ferré français, à l'exception des Voies ferrées d'intérêt local (VFIL), lignes secondaires gérées par des collectivités locales et desservant des zones rurales.

Dès les premières années de son existence, la SNCF est soumise à l'épreuve de la Seconde Guerre mondiale au cours de laquelle elle subit d'immenses destructions.

Le parc postal a beaucoup souffert de la deuxième guerre mondiale. Des véhicules furent détruits ou endommagés, d'autres furent réquisitionnés par l'armée française ou l'armée allemande qui les employèrent comme restaurants, cuisines, mess, dortoirs ou voitures sanitaires.

Wagon Poste Atelier de 21,60m ▲ réquisitionné pendant la guerre. Maquette d'un modèle JOUEF transformé.

Wagon Poste Entrepôt (allège) de 18,30m, ▶ réquisitionné pendant la guerre. Maquette d'un modèle JOUEF repeint.



Le bilan définitif établi en 1951 donnait : 91 véhicules détruits, 170 gravement avariés et 140 légèrement avariés.

Pour arriver à ce bilan, il fallut cinq ans de recherches de 1946 à 1951 dans les territoires européens accessibles. Les réparations prirent plusieurs années.

◀ Une vue de wagons-poste garés en 1951, qui attendent une remise en état.

Sur les 42 véhicules non retrouvés, 6 ont été utilisés après aménagements par la Deutsche Post en Allemagne de l'Est. Nous en connaissons quelques vues.

Poste Atelier de 21,60m « AGITATIONSZUG DER REICHSBAHNDIREKTION ERFURT ». Voiture école pour motiver les employés au programme de modernisation et de rationalisation de la Deutsche Reichsbahn.

Maquette JOUEF transformée ▶

◀ Logo de la poste allemande en 1945

Wagon Poste Atelier de 16,60m transformé

Wagon Poste Atelier mixte de 21,60m. Maquette JOUEF transformée.

L'évolution du parc postal après la guerre

Lors de sa remise en état après-guerre, le parc de wagons-poste reçut une livrée d'un rouge plus foncé qu'à l'origine, sans doute moins salissant, avec la toiture d'un gris plus soutenu. La mention POSTES avait remplacé POSTES ET TELEGRAPHES en 1936.

Le parc comprenait 540 véhicules en 1956, tous métalliques car les derniers PA de 14,28m venaient d'être radiés : des PA de 21,60m et de 16,60m, des PE de 18,30m et 16,60m, différents mixtes d'Alsace-Lorraine ainsi que des PE de 18,30m dits « allèges Méditerranée ».

Jolie peinture montrant un PE de 18,30m à portes battantes (Collection ACAPF)

Maquette de PE de 18,30m dans le brun PTT de la fin des années 1960

C'est en 1946 que furent transformées les neuf allèges ayant perdu leur affectation en tant que "Malles des Indes", dès la déclaration de guerre de 1939.

Elles furent sans doute garées à l'abri, puisqu'aucune ne manquait à l'appel après guerre. Le compartiment spécial pour le convoyeur anglais laissa place à un petit cabinet de toilette, et la guérite d'extrémité fut supprimée, augmentant un peu la surface intérieure.

Baptisées « allèges Méditerranée », leur charge utile était de 15 tonnes. Elles ont été retirées du service en 1987, et l'une d'elles est préservée sur le site du CMCF à Oignies (62), en compagnie de divers wagons-poste.

A quai, allège de 18,30m à portes battantes dans sa livrée d'après-guerre

Une allège « Méditerranée » ex Malle des Indes, dans la livrée rouge foncé à toit gris d'après-guerre. ►

Le métier des ambulants postaux a eu droit à son hommage grâce à la philatélie. Ce document de 1951 émis pour la Journée du Timbre dans de nombreuses villes en France, en témoigne. Oblitération Premier jour de Paris.

S'il n'y eut aucune création de nouveaux wagons-poste entre 1937 et 1973, il y eut cependant nombre de transformations du parc OCEM, dues essentiellement à la diminution des besoins en wagons de tri (PA).

Dès les années 50, les ambulants ne traitèrent plus que le trafic destiné aux départements situés entre 300 et 500 km de la capitale. En-dessous de cette distance, le transport par route commençait à s'imposer et au-dessus, c'était le domaine de l'avion.

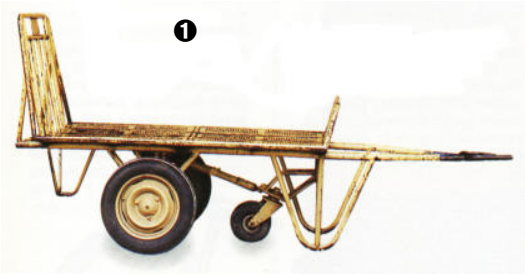
Ainsi, la première série touchée par cette évolution fut la série des PA de 21,60m, la plus nombreuse.

Matériels et accessoires des ambulants

Le matériel accessoire se modernise, lui aussi. Progressivement la Poste privilégie la brouette de gare constituée de tubes métalliques❶ plus résistants que le bois des anciennes brouettes.

Le tracteur de gare❷ est utilisé pour remorquer des convois de chariots (au maximum 6), d'une charge inférieure à 4 tonnes. En 1965, l'Administration possède 400 tracteurs de gare de différents types.

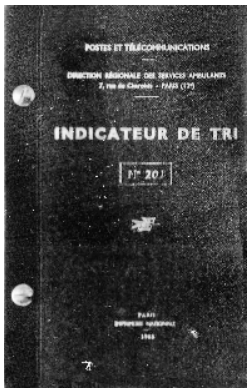
À partir des années soixante la tendance est à la motorisation des véhicules de transbordement pour accroître la rapidité du transport des sacs sur les quais de plus en plus longs en raison de l'allongement des rames SNCF en corrélation à l'électrification. La Poste utilise des tracteurs de gare à moteur électrique ou thermique qui remorquent des trains, composés de plusieurs chariots tricycles❸ dont la roue avant est pivotante, ce qui facilite le maniement du véhicule pour effectuer le transbordement des dépêches.



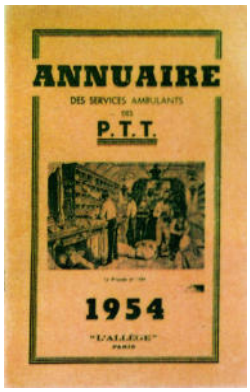
Les sacs à dépêches ordinaires servent à l'insertion de la correspondance échangée entre les bureaux. Il en existe de différentes tailles, reconnaissables selon un numéro. À l'origine, en 1845, ces sacs sont en cuir, avant d'être fabriqués en toile blanche en 1852, puis en toile de chanvre, en toile de jute et enfin en Nylon.

◀ Ce sac en toile de jute sert à l'envoi des objets "chargés" - à savoir les valeurs et métaux précieux - et les lettres recommandées de première catégorie.

Les sacs en préparation sont disposés devant la tablette de tri. Leur maintien est assuré au moyen de crochets en fer puis aluminium mobiles. Ces derniers épousent la forme du bourrelet en caoutchouc qui parcourt le bord de la tablette. La partie supérieure des crochets présente un ergot dans lequel on passe l'anneau en fer des sacs.



L'indicateur de tri est l'outil indispensable au travail de l'ambulant. Il indique par département, les directions à donner au courrier en fonction des heures de levées des boites aux lettres.



L'annuaire des services ambulants présente la liste du personnel par régions, les services de chaque ligne, les horaires et effectifs, le calendrier des brigades, un memento réglementaire sur la poste pour expliquer tous les cas qui peuvent se présenter et qui poseraient problème, ainsi qu'un paragraphe sur les accidents de chemin de fer et les formalités à remplir.

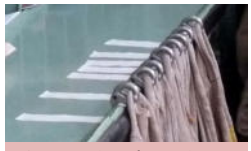
Le petit matériel nécessaire au fonctionnement de la brigade (timbres à date, griffes, pinces à sceller, serpettes, etc.) est placé dans un sac de brigade signalé par des étiquettes en bois. En parallèle, chaque agent possède un sac étiqueté à son nom dans lequel il met ses affaires personnelles, comme les étiquettes de tri, les crochets de sacs, ses vêtements de travail, son linge de rechange, etc.

Boite à millésimes & Pince à sceller les sacs

Balance MBP jusqu'à 50kg & sa boite

Différents modèles de serpettes pour couper les liens de sacs

Ficelles appelées cheveux



Colliers identifiant de sacs

Boite pour objets précieux "chargés", scellée à la cire

Brassard d'ambulant

Les ambulants sur l'Étoile de Veynes

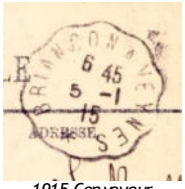
Veynes est la cité cheminote des Hautes-Alpes, depuis la construction des lignes de l'Etoile de Veynes il y a 125 ans. Le premier train arrive dans le département en 1875 et la mise en service du dépôt des machines et de la rotonde date de 1885. Veynes est le nœud ferroviaire des Alpes du Sud, mis en place par le PLM, au croisement de quatre lignes de montagne :

Marseille - Veynes depuis 1875 - **Grenoble - Veynes** depuis 1878 - **Veynes - Briançon** depuis 1884
Veynes - Valence par Livron depuis 1894, date de l'achèvement du réseau ferré haut-alpin.

En gare de Veynes, existait un entrepôt qui récoltait le courrier venant des bureaux de postes environnants. C'est là que le courrier-convoyeur prenait en charges les dépêches pour la direction du train qu'il empruntait. Une boîte aux lettres existait en gare qui était vidée par le postier juste avant le départ du train.

1931 Convoyeur Veynes à Marseille

1923 Convoyeur Veynes à Grenoble



1915 Convoyeur Briançon à Veynes

1894 Convoyeur Marseille à Gap

1917 Convoyeur Gap à Veynes

Convoyeur Gap à Marseille 2°

Ces lignes ont été utilisées par la poste pour y transporter le courrier. Un compartiment était réservé dans une voiture de voyageur pour un "courrier-convoyeur", postier qui accompagnait les dépêches, les sacs de lettres qu'on lui remettait et qu'il délivrait aux arrêts.

Les usagers pouvaient lui remettre directement leur pli de la main à la main et il y apposait un cachet, timbre à date spécial mentionnant le nom de la ligne utilisée.

Lettre de la compagnie de chemin de fer pour un habitant de Aouste, près de Crest (Drôme)
Timbre à date de courrier-convoyeur de Livron à Veynes du 24 août 1909

1931 Convoyeur Veynes à Livron

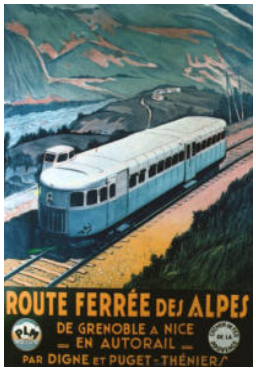
1920 Convoyeur Veynes à Die

1900 Convoyeur Gap à Pertuis

Parfois, seuls des tronçons de lignes étaient utilisés selon l'importance du trafic ou des contraintes horaires afin de respecter le plus possible, la distribution à J+1. On trouve ainsi :

Aix à Sisteron ; Aix à Veynes ; Briançon à Gap ; Digne à Veynes ; Gap à Pertuis ; Gap à Valence ; Gap à Veynes ; Pertuis à Sisteron ; Pertuis à Veynes ; Veynes à Die ; Veynes à Volx ;

1900 Convoyeur Sisteron à Veynes



Une affiche du PLM

1942 Ambulant Briançon à Lyon

1913 Une vue plongeante de la gare de Veynes
et un superbe Timbre à date d'un bureau Ambulant de Veynes à Lyon

Des wagons-poste bureaux ambulants ont cependant été mis en service sur le tronçon Veynes à Marseille de jour et de nuit, de Lyon à Veynes et de Briançon à Lyon de nuit, ainsi qu'un ambulant de mobilisation de Livron à Veynes au début de la Grande Guerre

Les ambulants routiers

De toutes les activités humaines la poste est, à coup sûr, celle qui utilise les moyens de transport les plus nombreux et les plus variés, depuis la bicyclette du facteur rural jusqu'à l'avion le plus rapide, en passant par le bourricot des sentiers corses, le ski ou la luge en montagne, la barque dans le marais, sans oublier l'air comprimé des tubes pneumatiques. Dernier-né de cet hétéroclite arsenal, l'ambulant routier !

Le premier ambulant routier n'est autre qu'un autocar spécialement aménagé pour le tri des lettres en cours de transport. Il a été mis en service le 2 mai 1957, sur le trajet de Narbonne à Montpellier. Cela, pour rejoindre l'aéroport de Fréjorgues et faire bénéficier quotidiennement d'une avance de 24 heures quelque 15 000 lettres qui, auparavant, faute de pouvoir être rapidement triées, manquaient régulièrement l'avion postal auquel elles étaient destinées.

D'une longueur de 14 mètres, il permettra à son équipage de six agents (plus le conducteur) de trier jusqu'à trois tonnes de courrier tout en roulant à 60 km/h. Son aménagement intérieur, outre les casiers de tri, comporte une installation d'éclairage par tubes fluorescents, une installation de chauffage à air chaud, un vestiaire et un lavabo ; les parois latérales, le pavillon et le plancher sont isolés thermiquement

Puis, sont créés les trajets suivants :

- Toulon à Marignane (le 5 mai 1958)
- Digne à Marignane (le 2 novembre 1959)
- Grenoble à Lyon, puis Brioude à Clermont
- Saintes à Poitiers (le 25 mai 1959)
- Villefranche-de-Rouergue à Toulouse (créé le 1er mars 1960)
- Mont-de-Marsan à Bordeaux
- Foix à Toulouse, Alès à Montpellier
- Le Havre à Rouen, puis Argentan à Evreux
- Vannes à Rennes (le 16 décembre 1976)
- St-Brieuc à Rennes, puis Quimper à Brest.

Le gain de temps est appréciable, car le courrier part d'un bureau ou d'une gare et est directement dirigé vers l'aérodrome ou un établissement centralisateur en correspondance avec les ambulants ferroviaires.

Sont utilisés des bus aménagés Renault Saviem, ou un semi-remorque Berliet pour les paquets.

L'ambulant routier travaille pour le compte d'un département, et est géré par celui-ci.

Le déclin des ambulants

1945. Pour la Poste, le bilan des six années de guerre est lourd. Des centres de tri endommagés ou détruits, 360 wagons-poste détruits ou prélevés par l'ennemi.

Des difficultés financières proviennent bien sûr de l'énorme effort nécessaire à la restructuration du réseau postal terrestre. Tant de choses sont à faire, alors : construction de nouveaux wagons-poste, remise en état du parc automobile, recherche de nouveaux moyens d'action face à un trafic en plein essor.

Ambulant reconverti - ex AL de 11,83 m de 1933 photographié en 1980 à Prat-et-Bonrepaux (Ariège)

Maquette Jouef en situation, d'un PEz de 21,60m dans les années 1960. Dans PEz, le "z" correspond à l'absence de frein à vis (frein de parking)

Ancien PA mixte d'Alsace-Lorraine de 21,60m en livrée brun PTT

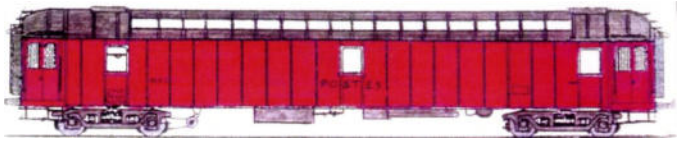
Un prototype d'allège fut réalisé en 1961 à St-Pierre-des-Corps, suivi par 157 exemplaires transformés à Cannes-la-Bocca à partir de 1963. Deux vastes portes coulissantes (de 1,285m) par face furent créées, les casiers de tri furent supprimés excepté près des baies centrales où l'installation de deux tablettes et quatre batteries pour sacs permit le tri des paquets. Les "PEz" ainsi obtenus pouvaient transporter jusqu'à sept cents sacs. La nouvelle tare était de 38 à 40 t, la charge pouvait être de 22 t. Les PA mixtes AL de 21,60m, ont terminé leur carrière très éphémère sans aucune transformation vers 1970, ferraillés dans leur livrée "brun PTT".

Dans les années 1960, lors des passages en Grande Révision, les wagons-poste reçurent une nouvelle livrée uniforme dite « brun PTT ». Cette couleur, en réalité proche du bordeaux, était aussi étendue à la toiture.

Les deux autres types de WP mixtes AL ont par contre été modifiés vers 1965. Etant donné que le service des colis postaux avait été retiré à la Poste après-guerre lorsque l'Alsace-Lorraine fut rattachée à la France, les WP mixtes n'étaient plus adaptés. Ils ont donc été transformés en allèges par suppression de l'ancienne zone de tri en U. Les 16,60m ont été dotés de quelques casiers avec tablette en milieu de caisse, de part et d'autre des nouvelles fenêtres. Des portes coulissantes remplacèrent les portes battantes vitrées, le compartiment serre-frein condamné fut ouvert vers l'intérieur, et sept unités furent équipées de soufflets d'intercirculation. Ces allèges ont été utilisées sur l'Est et le Sud-Est.

Ex PA mixte AL de 16,60m devenu PE, en livrée brun PTT

Les wagons de 21,60m de 1926 & 1928



Le wagon-poste "La cathédrale" en HO PA de 21,60m

L'évolution du parc postal après la guerre

Un PA de 21,60m endommagé, le n° 45 587, donna naissance à un prototype réalisé par Carel et Fouché au Mans, en 1946.

Doté d'une toiture semi-elliptique en partie vitrée qui lui valut le surnom de « cathédrale », il étrenna un système d'éclairage axial par tubes fluorescents et un plancher chauffant. Mais ces expérimentations restèrent sans suite. Le prototype n'eut pas de descendance. Affecté au réseau Sud-Est, il a peu circulé car il engageait le gabarit de nombreux tunnels. Il a été ferraillé en 1973.

Cliché très rare du prototype dit « la cathédrale », en 1972 à Chatillon en attente de ferraillage

La cathédrale traverse une gare du Sud-Est, tractée par une loco électrique CC 7100

Mais c'est bien l'allège OCEM de 1926 et l'ambulant OCEM de 1928 qui marquent un progrès décisif avec leur caisse métallique et leurs bogies Y2 ou Y24, renouvelant complètement le parc de wagons-poste des réseaux français. C'est ainsi que le parc des 831 voitures postales en service à la veille de la création de la SNCF est issu, pour une grande part, de la série de 638 voitures de construction OCEM entreprise entre 1928 et 1930 et dont 540 exemplaires survivront à la Seconde Guerre mondiale. Par ailleurs, les 193 autres sont à caisse en bois et à bogies ou à deux ou trois essieux.

Ces ambulants OCEM sont, pour dix d'entre eux, des bureaux mixtes : une partie de leur caisse, en effet, est une simple allège et l'autre un véritable bureau de tri. Mais 330 véhicules sont des bureaux ambulants et 200 autres véhicules se répartissent soit en bureaux convertis en simples allèges par retrait des casiers de tri et création de portes de chargement, soit en allèges dites « tri-paquets ». Toutes ces voitures, longues de 21,60 m, se distinguent par le charme de leur toit à lanterneau et de leurs portes d'extrémité « en redent », qui soulignent leur vétusté, en dépit du montage de bourrelets UIC remplaçant les anciens soufflets ou de bogies type 24 en lieu et place des anciens *Pennsylvania*.

A ces voitures de 21,60 m, il faut ajouter une centaine d'allèges de 18 mètres à caisse en bois, construites en 1924, et une cinquantaine d'allèges de 16,60 m construites en 1932-1933. Enfin, il existe encore des bureaux mixtes à deux essieux de 11,83 m construits par l'ancien réseau d'Alsace-Lorraine entre 1933 et 1937.

Certains des vingt-six PA mixtes de 11,83m à deux essieux rescapés de la guerre, ont subi des transformations plus légères. Ils ont gardé leurs portes vitrées à deux vantaux, mais ont aussi perdu le compartiment serre-frein avec dépose de la cloison de séparation. Seule une partie des casiers de tri fut supprimée, car ils ont circulé comme ambulants sur des « petits services » : Paris à Givet et Marseille à Nice. Ils ont été réformés en 1982.

Ex PA mixte AL de 11,83m en livrée brun PTT

Le Poste Entrepôt prototype de 11,83m

Transformations et modernisation des wagons

Les allèges de 18,30m des deux types furent équipées de portes coulissantes en remplacement des portes battantes à deux vantaux d'origine. Ces portes, ouvrant vers l'extérieur, présentaient des risques au niveau sécurité. C'est suite à un accident en gare de Nice que ces transformations eurent lieu au cours des années 1965/ 1966.

En même temps, une partie des PE de la première série (1924 à rivets apparents) a été dotée de toilettes, ainsi que de baies centrales entourées de batteries pour le tri des paquets, lorsqu'un PE est jumelé à un PA.

Une allège de 18,30m FL en livrée brun PTT, avec portes coulissantes

PE 18,30m RA en brun PTT, avec portes coulissantes

Le même modernisé avec baies et toilettes. Modèle JOUEF transformé

La vague des transformations a aussi touché les quatre allèges dites « Tri paquets ». Etant sans affectation dans les années d'après-guerre, elles ont été mises au type PEz du 21,60m classique en 1965, par obturation des anciennes fenêtres, création de nouvelles et des portes coulissantes. Affectées sur l'Ouest, elles connurent une carrière normale jusqu'à leur radiation fin 1994.

L'ex « Tri paquets » de 21,60m en 1981, devenue PEz, en brun PTT et avec tunnel UIC.
Ce cliché montre bien le galbe du lanterneau. Photo : G. Coudert

Pour satisfaire des services ambulants de moyenne importance ou pour augmenter la capacité de services en venant s'y ajouter, trente six PA de 21,60m furent convertis en véhicules mixtes ambulant-allège par suppression d'une des fenêtres latérales par face, mais sans modification de portes.

Ces transformations, échelonnées de 1965 à 1968, ont donné naissance à deux sous-séries ne différant que par les surfaces de la salle de tri et de la zone de stockage des sacs : les vingt et un premiers ont été appelés « type Bordeaux Rapide » et les quinze autres « type Bourbonnais », à cause de leurs affectations initiales.

Nouvelle tare : 40,5 à 41,5 tonnes ; limite de charge : 8 tonnes ; vitesse autorisée : 140km/h.

L'intérieur d'un PA mixte de 21,60m, type « Bordeaux Rapide »

Le tri postal automatique

C'est une longue tradition.

Le train a toujours transporté le courrier. Et l'aventure du courrier aérien n'intervient que dans la mesure où le bateau est lent et le train incapable de traverser les océans. Mais il est vrai que la rapidité de l'avion est un tel atout que l'on voit des liaisons intérieures françaises échapper au train dès les années de l'entre-deux-guerres. La route, de son côté, ne manque pas de reprendre une partie de ce que le chemin de fer lui a pris au XIXe siècle.

Autrefois, ouverture d'un sac de courrier.
Nous sommes loin du tri automatisé d'aujourd'hui.

En 1965 c'est la naissance du code postal. Cela soulage les postiers dans les Centres de Tri, une étape qui constituera un pas décisif avant l'automatisation par des machines rapides afin de fluidifier le trafic. Des cartes postales et des étiquettes aident à la mise en application.

En 1974, la mise en place des centres de tri mécanisés et automatiques (CTA) permettant à moindre coût un tri plus détaillé dans des horaires plus flexibles, marque un coup fatal au travail des ambulants. Il ne reste alors plus que 62 services soit autant que cent ans auparavant.

Progressivement, à partir de la fin des années 1970 les services ambulants sont définitivement supplantés par la route et l'aviation qui permettent des acheminements aussi réguliers que par le train. Mais, le chemin de fer a encore gardé l'essentiel des transports. Les ambulants voient le trafic traité changer de nature : les lettres petit format mécanisables sont acheminées entre les CTA par fer, air ou route. Les ambulants ne traitèrent dès lors plus que les plis grand format, les journaux (surtout hebdomadaires) et les paquets.

Les wagons-poste circulent sur les relations Paris-Province, comme Paris-Lille, et sur les relations entre régions, comme Marseille-Toulouse.

Au centre de tri de Paris gare de Lyon, un Train poste autonome Paris-Lyon en livrée TGV, vers la fin des années 1980.

Centre de tri de Toulouse Lardenne en 1984. Les camions ramassent le courrier de la Haute-Garonne qui après tri rejoint la gare Matabiau

Philippe MAGRY - Musée Postal des Ambulants de Toulouse - 2022

Plate-forme industrielle du courrier (PIC) de Castelnau-d'Estretefond (31) en 2009. Les machines traitent, trient et classent 30 à 40 000 plis à l'heure. On est très loin des cadences demandées aux ambulants !

L'évolution des bureaux d'échange

Jusqu'au début des années 1970, les processus de traitement sont globalement identiques à ceux des années 1910-1920, alors que les volumes du courrier nécessitent des évolutions techniques de tri impliquant la mécanisation.

Le traitement du courrier international

Le rôle des centres de tri situés dans les gares parisiennes est, de fait, lié à la pérennité des services ambulants. L'existence de ces derniers va dépendre de l'avancement progressif des divers plans d'automatisation du courrier au niveau national. Tant qu'il est nécessaire de maintenir des liaisons ferroviaires, en particulier dans un rayon où le recours à l'Aviation postale ne permet pas d'assurer un acheminement des lettres en J+1, la Poste est contrainte à maintenir ses structures de transbordement et de tri dans les gares.

Privés pour l'essentiel du traitement du courrier métropolitain, les centres de la Direction des services ambulants conservent le traitement du courrier international tant à l'export qu'à l'import. Globalement il s'agit, sous l'appellation de Paris-Aviation, d'accompagner la croissance des flux de courriers qu'engendrent la mondialisation des échanges commerciaux, touristiques et culturels.

À l'export, les bureaux-gares sont spécialisés par zone géographique. Paris-Aviation-Étranger à la gare d'Austerlitz et Paris-PLM-Avion sont les deux plus importants « bureaux d'échange ». Le centre de Paris-gare Montparnasse travaille tant à l'import qu'à l'export le courrier des DOM, qui peut bénéficier ainsi du traitement automatisé.

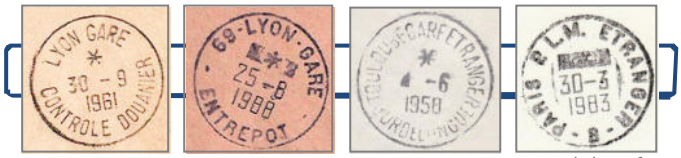
Visite de la douane étrangère

Les agents des douanes étrangères peuvent visiter l'ambulant au delà de la frontière ; ils peuvent se faire communiquer les listes portant description des dépêches ; ils ne peuvent en aucun cas exiger l'ouverture des dépêches scellées et étiquetées. Ils peuvent surveiller les dépêches tant que le train est en gare, et suivre les envois postaux jusqu'à leur arrivée au bureau de destination ou jusqu'à la sortie du territoire où s'exerce leur action.

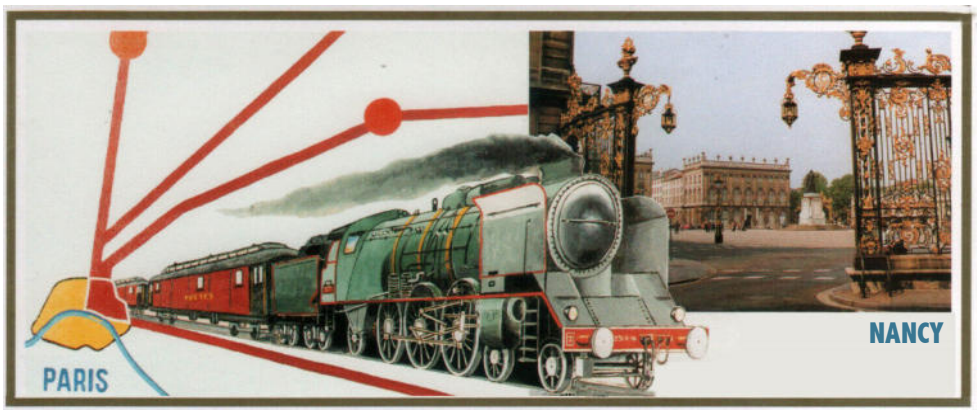
En ce domaine, du tri international, la mécanisation va pourtant devoir aussi s'imposer pour deux raisons :

1 - La croissance annuelle de ce courrier exige, dans les processus de tri manuel, une main-d'œuvre nombreuse peu compatible avec les politiques d'austérité budgétaires.

2 - La qualité de service sur le courrier international tend à la réciprocité. En particulier au niveau européen, des accords imposent des délais en rapport avec les avancées technologiques des autres postes, en Allemagne, aux Pays-Bas, etc. Pour gagner du temps le traitement du courrier va se faire dans une plate-forme située près de l'aéroport de Roissy.



Nénette et les ambulants du Paris à Nancy



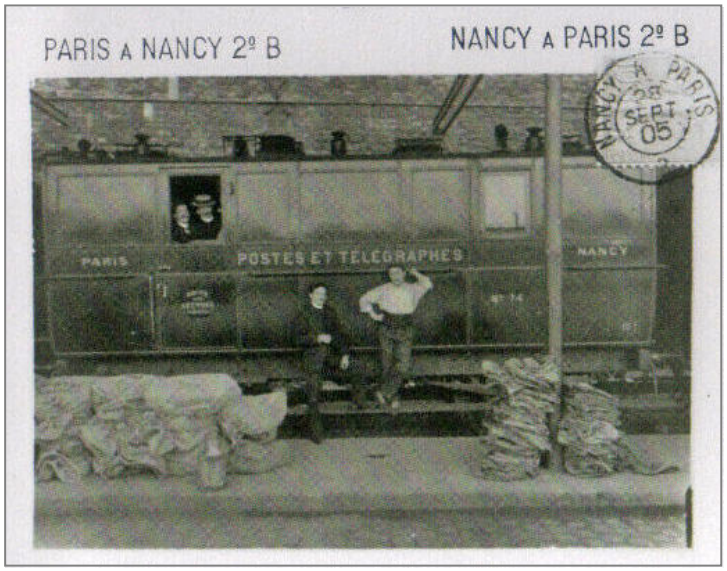
Au sortir de la Première Guerre mondiale, une épopée se déroule, dans la capitale lorraine, une histoire hors du commun qui mérite d'être contée.

Fille d'un colonel mort au champ d'honneur, Geneviève LEBEAU se retrouve à 15 ans héritière d'une grande maison, lorsque le hasard conduit chez elle, le 12 mars 1919, trois ambulants en quête de repos. Ces trois mousquetaires se multiplient au gré du temps : la dame de céans en logera jusqu'à 35 par jour, rue du Chemin Blanc, au titre d'un contrat de fidélité qui durera 70 ans. "Nénette" - c'est son surnom affectueux - fait preuve d'une rare sollicitude et du plus total désintéressement à l'égard de ses hôtes. Ils le lui rendent bien : en costumes et chapeaux melon, en pantalons de golf et casquettes ou plus près de nous en jeans et blousons, les ambulants de toutes époques auraient fait n' importe quoi pour venir coucher chez Nénette ! Il se forge entre elle et les postiers du voyage une solide complicité que même les années de guerre n'ont pas interrompue...

Lorsque gronde l'invasion allemande, le Paris à Nancy, dérouté vers le sud, emmène avec sa brigade la gentille dame ; destination inconnue... Après moult faux départs, arrêts prolongés et contrôles militaires, tous passés avec succès... et chance, c'est finalement à Brioude, en Haute-Loire, que le convoi déambulant s'arrête en juin 1940. Là, sur les voies ferrées, le campement s'organise pour six rudes mois pendant lesquels Nénette assume tout à la fois les fonctions de secrétaire, conseillère gérante des vivres et des espèces sonnantes et trébuchantes.

Au terme de cette odyssée postale, le convoi revient à Nancy où Nénette retrouve sa maison occupée les Allemands. Progressivement, la liberté reprend ses droits, mais la « marraine » n'abandonnera jamais « ses » ambulants.

— « *Me séparer des ambulants de la Poste me serait très pénible à mon âge* » confiait-elle le 20 octobre 1988. Ce jour-là, la Direction des ambulants rend un hommage simple mais émouvant à cette bienfaitrice de la corporation que l'ami RICO, Chef de Convoi du train-poste de l'Est, a immortalisé au travers d'une remarquable biographie.



Geneviève LEBEAU

Quelques années avant l'extinction de la vénérable institution des ambulants, leur marraine quitte ce monde, le 11 novembre 1990.

A coup sûr, l'une des plus belles pages de la vie sociale des ambulants est tournée...

Le transport de la Presse

LOI
DU 29 JUILLET 1881
SUR LA
LIBERTÉ DE LA PRESSE
COMMENTAIRE DU TEXTE DE LA LOI;
ANALYSE DES EXPOSÉS DE MOTIFS, RAPPORTS ET DISCUSSIONS
A LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS ET AU SÉNAT;

Depuis la fin de la Restauration, la presse quotidienne prédomine en France. Dans la seconde moitié du siècle, la généralisation des presses rotatives et de la composition mécanique, le développement des transports ferroviaires et du télégraphe électrique, participent à l'essor des moyens d'information. Surtout, la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté d'écrire et de publier des journaux périodiques marque les débuts d'une ère de prospérité exceptionnelle pour la presse. On dénombre 1 540 titres à Paris en 1885. Ainsi, sous la IIIe République, le quotidien devient-il un produit de consommation courante, grâce à l'industrialisation de la fabrication, à la modernisation de la distribution et aux avancées de l'alphabétisation.

Le Directoire, par la loi du 9 Vendémiaire An VI, créa un droit de timbre, dû sur toutes les feuilles servant à l'impression des journaux. Le paiement de la taxe était contrôlé par l'apposition d'un timbre humide, puis d'un timbre mobile. De nombreuses décisions ministérielles seront prises quant à la taxation, tarif et forme, des journaux transportés par chemin de fer.

Bande de journal ▲ avec timbre imprimé à 2c + cachet 1/2 centime en plus et oblitération "IMPRIMÉS PARIS" de 1897

Bande de journal ▲ avec timbre imprimé à 1c + timbre complémentaire à 1centime.
◀ Timbre journaux à 2c, oblitéré par le passage en rotative.

Une libraire à la gare de Cherbourg dans les années 1930 © Relay

La grande horloge de la gare d'Orsay à Paris

La majorité des quotidiens sont imprimés la nuit et acheminés très tôt vers la province. Réaliser un journal qui rend compte des derniers événements implique que textes et illustrations soient transmis à la rédaction du journal dans le délai le plus court.

Pour s'affranchir des horaires de distribution de la poste, la maison d'édition Hachette, concessionnaire des bibliothèques de gare de chemin de fer, obtient en 1854 que les paquets de journaux circulant à découvert et adressés à ces bibliothèques soient remis de la main à la main, en gare. Cette disposition permet d'éviter le transit des publications par un bureau de poste distributeur.

La dérogation accordée à la librairie Hachette, constituant un privilège, est étendue à l'ensemble des journaux parisiens à partir de 1867. Le principe de livraison en gare est étendu à toutes les publications de périodiques à destination de la province. Pour en bénéficier elle devront désormais être conditionnées sous bande de couleur portant la mention apparente "A livrer en gare".

1908, la taxe des journaux et écrits périodiques, de 1 centime jusqu'à 50 grammes, est applicable aux envois "**HORS SAC**", déposés dans les gares pour être livrés par les trains utilisés par le service postal, dans les gares de destination, aux dépositaires et marchands de journaux." (à moitié prix quand ils circulent dans les départements de publication ou dans les départements limitrophes).

http://jean-louis.bourgouin.pagesperso-orange.fr/Hors%20sac.htm

Les wagons-poste des N.M.P.P.

La Poste a toujours eu l'obligation d'acheminer la presse, et cela à des tarifs très réduits. Le trafic en question concernait les abonnés, principalement aux quotidiens.

De son côté, la « Presse Parisienne » transportait elle-même la plus grosse part de ce trafic pour la diffusion en kiosque dans toute la France. A la Libération, la Presse Parisienne prit le nom de NMPP (Nouvelles Messageries de la Presse Parisienne). A cette époque, les quotidiens partant du bâtiment central de la rue Réaumur à Paris, étaient expédiés dans les fourgons des trains de voyageurs.

Un vrai fourgon Nord-Express de la CIWL devenu PRESSE PARISIENNE. Photo : collection particulière

Mais au début des années 1970, les transports de presse furent progressivement reportés sur la route, suivant en cela l'évolution de tous les transports.

Les trains de presse furent donc supprimés entre 1973 et 1975. Les vingt PA de 21,60m ont alors réintégré le parc postal et ont été transformés en PEz.

A cette époque, la fonction tri diminuait au profit de la fonction transport, les nouveaux centres de tri automatique prenant le relais des ambulants.

Maquette CIWL JOUEF transformé. Photo : J. Buchmann

A partir de 1954, les NMPP commencèrent à réorganiser les acheminements pour faire face à la forte progression de la diffusion des périodiques.

Cela aboutit à la création de trains spécifiques au transport de la presse en 1958, épaulés par deux nouveaux centres de départ spécialisés (Paris Charolais en 1960 et Paris La Villette en 1962).

Les NMPP achetèrent onze fourgons « Nord-Express » réformés par la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL), puis louèrent vingt PA OCEM de 21,60m à la Poste. Ces trains de presse étaient peints en rouge et portaient l'inscription PRESSE PARISIENNE.

Les opérations de tri des journaux étaient très proches de celles effectuées dans les wagons-poste.

PA de 21,60m loué aux NMPP. JOUEF repeint. Photo : J. Buchmann

◀ *Lettre des NMPP avec affranchissement mécanique du 22 avril 1980*

◀ *Le vrai fourgon "Orient-Express" de la Compagnie Internationale des Wagons-lits, devenu PRESSE PARISIENNE*

PA loué aux NMPP, dans la livrée des années 60. REE MODELES Photo : P. Y. Toussirot

Les Trains-parcs des Télécommunications

Les deux premiers trains-parcs ont été créés en 1940 pour remettre en état les lignes téléphoniques endommagées par la guerre. Ils étaient constitués de wagons de marchandises aménagés en ateliers, magasins et dortoirs. En 1947, ces wagons inconfortables furent remplacés par des ex-wagons-poste en bois tôlé de 14,28m. Quarante huit exemplaires ont été rénovés et aménagés pour constituer les deux nouveaux trains-parcs.

Ex PA de 14,28m devenu voiture de train parc. Première livrée. Collection particulière

La maquette en HO. RMA arrangée. Photo : J. Buchmann

Un troisième train-parc fut créé en 1952, afin de couvrir tout le territoire. Des ex-WP prussiens de 12m et de 17m, qui avaient assuré le service postal en Alsace-Lorraine depuis le début du siècle, ont complété l'effectif des ex-PA de 14,28m.

La décision de moderniser le matériel des trains-parcs fut prise en 1968 dans le but d'étendre le réseau téléphonique, pour satisfaire une demande en forte progression. Ainsi, trois nouveaux trains-parcs, de couleur gris clair, ont été créés à partir de 1969. Vingt deux ex-PA mixtes OCEM de l'Alsace-Lorraine, de 11,83m à deux essieux, ont été aménagés en dortoirs. Des voitures (B9 métallisées Ouest) et des fourgons de la SNCF ont été utilisés pour les ateliers, magasins, bureaux, restaurants et cuisines. Quelques ex-PA de 14,28m en bois tôlé subsistaient encore dans la composition des trains n°2 et 3.

Maquette d'un train-parc dans les années 1950. Deux ex-voitures prussiennes de 12m et 17m accompagnent un ex-PA de 14,28m. Le 12m a été obtenu à partir d'un fourgon LILIPUT de 14m et le 17m FLEISCHMANN a été repeint. Photo : J. Buchmann

L'ex-PA mixte AL de 11,83m dans la livrée grise de sa transformation en dortoir. (Plasticarte)

Livrée grise des années 1970-80 pour cet ex-PA de 14,28m. Modèle RMA repeint. Photos : J. Buchmann

Alain Kerguélen, un postier ambulant

Alain Kerguélen dont la famille est originaire de Clohars-Carnoët travaille au Service Ambulant de 1976 a 1990, puis est affecté au bureau de poste de Lanester ou il finit sa carrière. Ses années de tri postal dans le train l'ont particulièrement marqué : les conditions et le rythme de travail, l'ambiance, les copains.

Carte d'admission dans les bureaux ambulants de la Poste pour la ligne ferroviaire de l'Ouest au nom d'Alain Kerguélen, 1976. ▶

En-dessous, Brassard PTT pour ambulants, années 1950

Carte de sociétaire de la société de protection mutuelle des ambulants des Postes ▼

En ce qui concerne la région Bretagne sud, une brigade partait de Paris chaque nuit pour Vannes puis Quimper. Chaque brigade, désignée par une lettre : A, B, C, D, travaillait deux nuits sur quatre. Leur travail consistait à trier le courrier, les objets recommandés dits « LR » et les valeurs déclarées dites « VD ». Les différents envois étaient déposés dans les sacs postaux en jute, suspendus sur la longueur du wagon et maintenus par des crochets. Ils étaient ensuite fermés par des colliers blancs. Des colliers rouges, plombés au moyen d'une pince à sceller, les fermaient s'ils contenaient des LR et des VD.

Intérieur du wagon postal de la ligne Ouest, vers 1980, droite, Alain Kerguélen

A Lorient, le dernier train de la journée, le numéro 3744 en provenance de Quimper, partait vers 23h pour arriver à Paris vers 7h le lendemain matin.

Les usagers pouvaient déposer leur courrier dans les boites à lettres du bureau de poste situé Cours de Chazelles, près du passage à niveau, tard dans la soirée. Il existait, entre ce bureau et la gare, un entrepôt qui permettait au courrier posté tardivement d'être apporté au train avant le départ de 23h. Certains étaient même remis de la main à la main sur le quai. Inimaginable aujourd'hui !

Alain Kerguélen a conservé des documents et des objets relatifs au tri postal ambulant. Passionné par l'histoire et la Poste, il a aussi constitué une collection remarquable de marcophilie qui couvre la période 1868-1989, consciencieusement classée par ligne et par brigade ou par cachet postal du bureau de la gare et de l'entrepôt de Lorient.

Sa collection de cartes postales est toute aussi exceptionnelle.

Enveloppe expédiée par train de Lorient à Brest, oblitération de courrier-convoyeur "station" LORIENT sur la ligne Lorient–Landerneau, le 29 mai 1877 ▶

▲ *Cachet de Boite Mobile, fixée à la porte de l'entrepôt ou du bureau de gare*

Enveloppe expédiée par train de Lorient à Poitiers, oblitération de courrier-convoyeur "station" LORIENT sur la ligne Quimper–Rennes, le 16 mai 1876 ▶

Enveloppe oblitérée du bureau postal de la GARE DE LORIENT, le 3 mai 1970 ▼

Collier "blanc" fermant les sacs de courrier trié, cachet ambulant Paris à Vannes du 19 février 1978 ▶

Enveloppe oblitérée à l'entrepôt postal de Lorient, le 17 décembre 1931 ▼

▲ *Enveloppe expédiée par train de Lorient à Quimper, oblitération de courrier-convoyeur Ligne de LORIENT à BREST, le 31 décembre 1881*

L'UCIL (Unité Centrale d'Intervention en Ligne)

Pour assurer les chantiers qu'on leur confiait, les trains-parcs stationnaient au moins deux mois dans les gares. Il leur fallait deux cent cinquante mètres de voies de garage. Le dernier renouvellement de matériel commença à la fin des années 1980. L'UCIL (Unité Centrale d'Intervention en Ligne), nouvelle appellation à partir de 1984 des trains-parcs des télécom, a échelonné le passage de la troisième à la quatrième génération de matériel de 1988 à 1995.

Un train-parc vu en 1991 avec encore plusieurs ex-PA mixtes AL gris. Photo : A. Chenut

L'ex-PEz de 21,60m dans la livrée bleue à deux tons des années 1990. Maquette JOUEF revu par APOCOPA. Photo : J. Buchmann

La composition des rames, en livrée à deux tons de bleu et toit gris métallisé, était très variée : voitures OCEM à faces lisses, mixtes-fourgons UIC, ainsi qu'une ex-Pullman Flèche d'Or de la CIWL. Seuls cinq ex-wagons-poste avaient été acquis par l'UCIL : deux PEz de 21,60m sont devenus wagons-ateliers, deux PA de 26,40m sont devenus wagons-magasins.

Le PE prototype de 26,40m n'a, quant à lui, jamais connu d'affectation. Resté en livrée postale, il est actuellement préservé en Seine-Maritime avec quelques véhicules des trains-parcs et des wagons-lits.

Un train-parc va rejoindre un chantier de rénovation des lignes téléphoniques (maquette). Photo : J. Buchmann

Le PEz réel, dans un train-parc aux Batignolles en 1997. Photo : M. Knepper

Les trains-parcs des Télécommunications ont été supprimés en 2001. Les dernières rames ont donc servi très peu de temps.

L'ex-PA de 26,40m en 1997 aux Batignolles. Photo : M. Knepper

L'atelier de maintenance de Cannes-la-Bocca

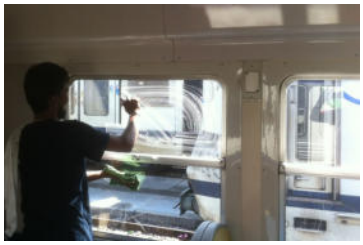
Cannes La Bocca Industries (CLBI) est une ancienne société de construction de locomotives et autres matériels roulants, puis de rénovation ferroviaire dont le siège social se trouvait 175 avenue Francis-Tonner à Cannes dans le quartier de La Bocca.

L'entreprise se spécialise entre 1962 et 1974 dans l'entretien des wagons postaux des PTT et des voitures voyageurs Corail et UIC de la SNCF.

Dans la cour réception-départ de Cannes-la-Bocca-Industries, deux véhicules représentatifs de la clientèle des lieux : une allège postale de 16,60 m prête à passer au grenaillage et une voiture UIC à places assises. Photo du haut, une allège postale en cours de « déshabillage ».

Le matériel ferroviaire nécessite un entretien suivi, au même titre que tous les véhicules circulant sur rail.

L'entretien courant du parc PTT est confié à différents centres de la poste situés à proximité des gares têtes de lignes de Paris (Paris-Est, Evangile, Saint-Lazare, Vaugirard, Masséna et Villeneuve-triage) et en province (Nantes, Bordeaux, Toulouse, Marseille, Lyon, Strasbourg, Clermont-Ferrand et Lille). Dans ces centres, il est procédé aux vérifications courantes et aux petits travaux d'entretien, ainsi qu'au nettoyage des véhicules après chaque voyage.



Pour les grandes révisions et le grand entretien du parc (révision tous les cinq ans pour les véhicules, et tous les 500 000 km pour les bogies), la Poste a passé un contrat avec l'industrie privée, en l'occurrence la société Cannes-la-Bocca-Industries (CLBI), depuis le début des années soixante.

Cette usine est l'héritière lointaine des « Aciéries du Nord » implantées sur le site dès 1919, au nord de la gare marchandises de La Bocca.

Pimpantes à leur sortie des ateliers, deux allèges postales (une de 21,30 m, l'autre de 1830 m) qui ont revêtu la nouvelle livrée postale « jaune jonquille ». La voiture-couchettes «Corail» fait également partie des séries traitées à Cannes-la-Bocca.

La Poste, premier client

Représentant une surface couverte de 25 000 m², divers bâtiments, dont trois importants desservis par deux ponts transbordeurs de 26 m, occupent un terrain qui s'étend sur environ 60 000 m². Un embranchement particulier, directement relié à la gare de La Bocca permet une desserte commode de l'entreprise. Une ou deux fois par jour, une machine SNCF « rentre » le matériel à traiter et « sort » celui qui a été rénové, tout en livrant par wagons complets les pièces détachées nécessaires aux remises en état.

L'usine cannoise fait partie des quatre importants établissements privés à qui la SNCF confie une part de son matériel roulant pour remise en état : "Saint-Marcel Ferroviaire", à Saint-Marcel, près de Marseille, "Les Ateliers de Construction du Centre", à Clermont-Ferrand, et "Trailor" à Lunéville. Ces différents ateliers opèrent grâce à un programme préétabli. Chaque début d'année, la direction et le service technique connaissent exactement les effectifs qui seront admis à La Bocca durant les douze mois qui suivent. Pour 1986, il avait été prévu 74 voitures SNCF (dont 50 Corail) et 92 fourgons PTT ; ces chiffres ont pratiquement été respectés, 75 voitures SNCF et 93 véhicules postaux ayant été effectivement traités. En effet, au fil des mois, du matériel a été appelé à entrer pour des réparations imprévues ne pouvant être différées.

Entretien et maintenance des wagons ambulants

En dehors des deux rames postales TGV-PSE de la ligne Paris-Lyon et des autorails spéciaux, l'administration des Postes et Télécommunications disposait, au 31 décembre 1986, d'un parc de 559 véhicules à bogies. Ces effectifs se décomposaient ainsi : 244 « voitures postales ambulantes » (symbole PA) et 315 «voitures postales entrepôts » (symbole PE)*. Beaucoup de ces « entrepôts » ont été aménagés les dernières années à partir d'« ambulants ». Ces transformations consistent à ouvrir de nouvelles ouvertures, deux par face, dotées de portes à glissières, et à modifier les dispositions intérieures des caisses. Des cloisons et des casiers de tri sont supprimés, tandis qu'on installe des tables rabattables et des « batteries à sacs » (supports). Les w.-c. sont conservés. En outre, on a reconstruit, à titre d'essai, quelques unités en version mixte PA/PE, moitié atelier de tri et moitié allège.

** Appelées aussi allèges, elles servent uniquement à l'entreposage des sacs, ceux qui sont chargés lors des arrêts en gare et ceux qui attendent d'être livrés à la bonne gare de destination, chacun par une porte différente.*

Sachez que la charge varie de 8 à 22 tonnes utiles, selon le type de véhicule.

Démontage des portes

Du lanterneau au bourrelet UIC

Sur la totalité du parc, 444 voitures postales sont de conception et de construction anciennes, mais assurent néanmoins un bon service. Elles font partie de diverses séries mises au point par l'OCEM (Office central d'études de matériel), créé en 1919 par les grandes compagnies de chemins de fer auxquelles la SNCF s'est substituée le 1er janvier 1938.

Ces véhicules, à l'esthétique particulière à cause des lanterneaux typiques qui procurent un maximum de lumière naturelle à l'intérieur, sont à faces lisses ou à rivets apparents. Ils se répartissent en trois familles de quatre types différents, mais proches les uns des autres, montés sur des bogies anciens ou modernes. Tout ce matériel a été livré entre 1926 et 1933, principalement par les constructeurs Franco-Belge, (Raismes, Nord) ou Carel et Fouché (Le Mans). ▶

Hormis l'ouverture de portes pour l'aménagement des PE entrepôts et la pose, pour certaines unités, de bourrelets caoutchouc UIC d'intercommunication, en remplacement des soufflets primitifs (dès 1978), il a conservé son aspect d'origine.

Un bel exemple de longévité, pour des véhicules ferroviaires remarquables dont l'apparence commence même à rajeunir, avec l'application progressive de la nouvelle teinte jaune qui remplacera le « rouge-poste » qui a bien duré.

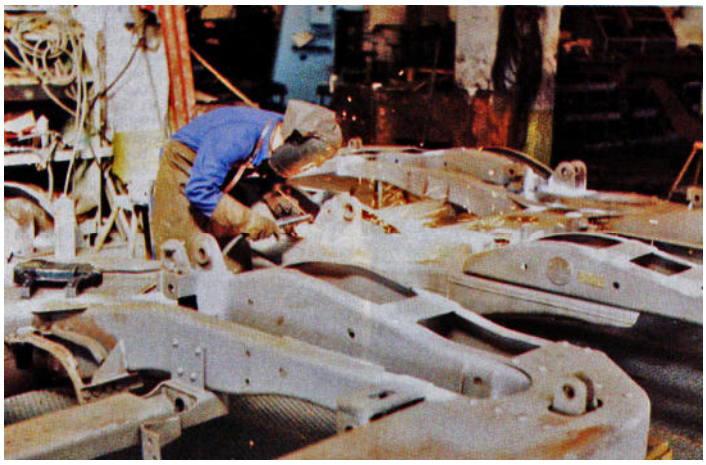
Enfin, depuis 1975/1976, une nouvelle catégorie d'« ambulants » a fait son apparition sur les rails français. Il s'agit de voitures postales livrées par les établissements SOULÉ à Bagnères-de-Bigorre en 115 exemplaires, dont un seul en version PE. Surnommées « mammouths », ces unités modernes ont permis la réforme de matériels anciens, et notamment des derniers OCEM à deux essieux, de 11,80 m de longueur et 21 t de tare.

Montage des canalisations de chauffage à bord d'un ambulant postal. Notez l'aménagement avec tablettes et casiers de tri.

Plaques de constructeurs de wagons

Soudure sur un dossier de caisse de voiture UIC.

Les bogies... « désossés » et autres interventions

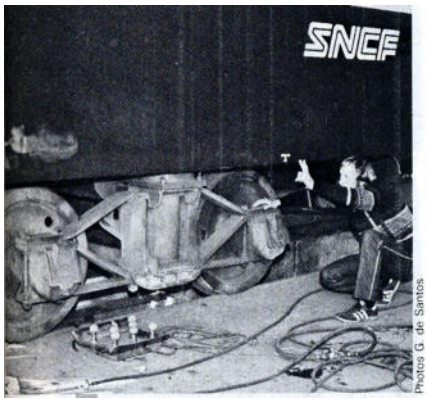


Soudure sur un bogie Y24.

Éléments primordiaux du bon fonctionnement des wagons, les bogies bénéficient régulièrement d'une révision ou d'une rénovation complète.

Trois types différents, dont deux modernes, équipent le parc remorqué traité par la CLBI : Le type Y2 ou « Pennsylvania », concerne près de la moitié du matériel des PTT. Ces bogies, aptes à 140 km/h, bien que de conception ancienne, ont une tenue satisfaisante et assurent toujours un bon service. Ils ont néanmoins été remplacés partiellement par leurs cousins plus modernes, des bogies dérivés du type Y24 SNCF apparus dans les années soixante. Ils possèdent des caractéristiques spécifiques (freinage autovariable en fonction de la charge et correction automatique de la hauteur sur rails) et équipent le reste du parc PTT ainsi que certaines voitures UIC. Enfin, le troisième type de bogies est le plus récent Y32 qui est indissociable des populaires voitures Corail. Comme le Y24, il est apte à 160 km/h.

Les ateliers levage et mécanique voient passer, certaines années, près de 400 bogies. Chacun d'eux est inspecté, vérifié, quels que soient sa catégorie et son état, puis littéralement "désossé", "sablé" (élimination des peintures et du cambouis), traité à l'antirouille puis repeint. Parallèlement, on procède à la réfection ou au remplacement des cylindres de frein, joints divers, timoneries, axes, goupilles, non sans avoir au préalable contrôlé ou refait les soudures des châssis. A noter que l'on compte deux ateliers bogies distincts, un SNCF et un PTT.



Une première à l'usine : le nouveau logo SNCF appliqué sur une voiture UIC, presque au droit de l'un des bogies (un seul logo par face). Noter le bogie Diamond, support mobile provisoire.

Il arrive assez fréquemment dans le parc des PTT, de mener à bien des interventions plus lourdes, voire des transformations ou aménagements particuliers, comme par exemple la remise en état des châssis de fourgons postaux, dont les parties corrodées par des voies d'eau (généralement au droit des quatre portes d'extrémité) doivent être coupées parfois sur 2 m de longueur et remplacées par des éléments neufs soudés ou rivetés.

Particularité de la CLBI, la technique du rivetage, un peu oubliée de nos jours en matière de réparations ferroviaires, y est toujours à l'honneur, à cause du matériel OCEM.

Par ailleurs, des modifications, portant sur les dispositions intérieures ou les caisses, ne sont pas rares. Citons : les changements d'implantation de cloisons ; la transformation de portes de chargement battantes en portes coulissantes, sur certaines unités anciennes ; la création d'ouvertures nouvelles pour obtenir des « allèges » postales à partir d'« ambulants », etc.

Les ateliers de La Bocca ont transformé, en 1974, 157 ambulants OCEM 26/29 en allèges postales PEz de 21,60m, équipées de bogies Y24Jz.

On n'oubliera pas aussi la constitution, en 1969/1972, de deux « trains-parcs » PTT (secteur télécommunications), à partir de matériels postaux et SNCF radiés.

Un rivetage ancien sur une tôle en mauvais état nécessitant un sablage ou un grenaillage

PEz, allège postale type OCEM transformée à partir d'un PA.

Des ambulants entre Paris et Lille

Pour ne plus passer leurs nuits à attendre, sur un quai de gare parisien, le prochain train en partance pour Lille, quelques ambulants du Nord ont acheté un minibus collectif pour rentrer dormir « à la maison ». Une manière originale de gagner du temps.

Pierre Jourdain, Pierre Guillomant et Raymond Terrier sont ambulants sur le train-poste du Nord, qui relie Paris à Lille. Deux nuits sur quatre, ils devaient dormir en bout de ligne. Mais pour ces agents domiciliés dans le Nord et le Pas-de-Calais, passer la nuit à Paris signifie vivre une journée loin de chez eux. Alors, pour éviter une séparation qu'ils n'ont pas souhaitée, Raymond, les deux Pierre et six autres de leurs collègues nordistes ont eu une idée : se porter collectivement acquéreurs d'un minibus. Ainsi, toutes les quatre nuits, depuis trois ans, ces ambulants rentrent dormir chez eux, grâce à leur véhicule.

Raymond & les deux Pierre (Ph L.Alary)

Rails et quais à Paris-Évangile

« *Avant, nous prenions le train,* explique Raymond. *Nous dormions sur les sacs postaux au Centre d'exploitation des services ambulants (CESA) de Paris-Evangile en attendant le premier métro pour aller gare du Nord et rentrer chez nous. Or, la carte d'abonnement SNCF a fortement augmenté. Investir dans un véhicule de transport en commun nous a semblé bien plus rentable* ». Autre avantage du système : le temps gagné.

« *Le premier train pour Lille part à 7 heures de Paris,* explique Pierre Jourdain. *A cette heure, avec le minibus, nous sommes déjà chez nous. C'est toujours cela de pris sur la fatigue du lendemain* ».

Situé porte de la Chapelle, tout près de l'autoroute du Nord, le CESA bénéficie d'une situation idéale. « *A l'aller, nous faisons une halte à Arras,* indique Raymond, *pour récupérer certains de nos collègues, puis nous filons sur Paris. Au retour, c'est plus rapide : nous ne faisons pas d'arrêt* ».

Pressés de rentrer chez eux, les ambulants ? « *Au début, j'ai fait ce métier pour pouvoir garder mon fils* », raconte Raymond. Arrivés chez eux, certains ambulants se couchent à peine malgré la nuit de travail. Leurs femmes travaillent, ils ne peuvent pas s'offrir les services d'une nourrice, alors ils s'occupent de leurs enfants et jouent les papas poules. D'autres construisent une maison ou aident un parent dans son activité professionnelle...

Reste que les ambulants sont rarement à la maison le soir. Un choix que leurs familles pourraient leur reprocher. « *C'est vrai que c'est un métier d'égoïste,* commente Pierre Guillomant. *Mais c'est aussi un travail qu'on aime, où chacun sait ce qu'il a à faire et où on est indépendant. Nos familles comprennent ce que cela signifie pour nous, elles l'acceptent...* ».

A l'évidence, vivre entre Paris et province ne gêne pas nos ambulants. « *Pourtant, aucun de nous n'a envie de renoncer,* explique Pierre Jourdain. *Il existe une très forte solidarité entre les ambulants, un véritable esprit d'équipe et la conscience professionnelle est tout aussi célèbre. Cela se ressent sur l'ambiance qui règne dans le wagon* ». « *Il faut bien voir que nous travaillons en huis-clos,* ajoute Pierre Guillomant. *Dans un espace aussi réduit, le moindre conflit peut prendre des proportions gigantesques. D'ailleurs, les agents qui ne supportent pas la vie de groupe ne restent pas* ».

Malgré une indéniable qualité de service, ces centres de tri volants que sont les trains-poste disparaissent progressivement, rentabilité oblige.

« *On nous dit que le train coûte plus cher qu'il ne rapporte* », soupire Raymond. Alors, quelle reconversion future pour Raymond et ses collègues ?

Difficile à dire pour le moment. La Poste prévoit que les ambulants peuvent déposer des fiches de vœux pour leur département d'origine et bénéficier en priorité de modules de formation. Pourtant, la perspective de rentrer « au pays » ne semble pas les réjouir. « *Je vais sans doute demander les télécoms,* explique Pierre Guillomant sur un ton monocorde. *Je n'ai pas beaucoup d'espoir d'être réaffecté sur un autre train-poste* ».

Timbre à date Paris-Lille seconde en 1968. Une rare occasion pour un collectionneur de trouver une oblitération du 1er janvier

Beaucoup d'ambulants appréhendent ce changement de régime. Pour certains, la réadaptation ne sera pas facile. « *C'est surtout l'ambiance qui va me manquer,* conclut Pierre Guillomant. *Depuis que je travaille sur le train-poste, je n'ai jamais ressenti la moindre contrainte. Je me suis toujours rendu à mon travail avec plaisir. Même quand je partais le soir du réveillon de Noël ou du premier de l'An...* ».

L. A (D'après Messages n°411 de février 1992)

Dernières modifications et changement de couleur

Les dernières modifications de véhicules OCEM ont concerné les PA de 16,60m. Les allemands avaient transformé des 16,60m pour en faire des allèges « aveugles » et totalement vides, et celles-ci ont continué ainsi leur carrière en France, rejointes par quelques exemplaires transformés par la Poste française.

De 1968 à 1970, vingt-six PA ou PE depuis 1948 ont reçu une porte de chargement coulissante en milieu de caisse. Toutes les baies furent supprimées, excepté sur trois véhicules qui gardèrent aussi leurs toilettes. Affectées au transport des paquets qui rayonnaient depuis le Centre de tri paquets de Pantin sur les différents réseaux via la Petite Ceinture, elles prirent l'appellation d'*Allèges Pantin*. Certaines étaient incorporées au train poste autonome de l'Est jusqu'à sa suppression en juin 1994.

Une "Allège Pantin" de 16,60m

Si les services ambulants restent compétitifs pendant les années 60, les bureaux de poste ambulants, fonctionnant dans ces wagons, d'abord rouges puis jaunes en 1984, que l'on voit accrochés aux trains de voyageurs disparaissent progressivement, victimes de plusieurs facteurs : cohabitation difficile avec les trains de voyageurs de plus en plus rapides, mais avec des arrêts de moins en moins nombreux et de plus en plus courts ; concurrence de l'avion et, surtout, du tri automatique du courrier.

Les bureaux ambulants sont employés comme atelier de tri pour les objets de première catégorie (essentiellement les lettres) et seulement comme moyen de transport pour les autres objets.

PA de 16,60m en brun PTT. En gare de Bordeaux Saint-Jean en mars 1973. Photo : J.D. Hérail, collection LE TRAIN

PARC POSTAL AU 31-10-1973

Voitures postales de 20 m de long	234
Allèges mixtes de 20 m, ½ postes, ½ allège	40
Voitures postales de 15 m	7
Voitures postales de 10 m à essieux	2
Allèges de 15 m	45
Allèges de 17 m sans wc	34
Allèges de 17 m avec wc	77
Allèges de 15 m à porte centrale	17
Allèges de 15 m (maritimes)	18
Allèges de 15 m ex-Alsace-Lorraine	21
	495

A ces chiffres il faut ajouter 18 voitures postales NMPP ex-fourgons W.L.

PA de 21,60m arborant le jaune bouton d'or, vu à St-Brieuc en 1980

Un essai de peinture jaune bouton d'or, couleur des automobiles de la Poste depuis 1962, a été effectué en 1974-75 sur quatre véhicules OCEM : un PA et un PEz de 21,60m et deux PE de 18,30m à faces lisses. La peinture trop salissante « passant » vite, ils furent tous repeints en brun PTT au début des années 1980, avant que les trois allèges n'adoptent la livrée TGV. Seul l'ambulant est resté brun jusqu'à sa radiation en 1988. Ces allèges seront aménagées, à partir de 1982, pour le transport des chariots conteneurs.

PA de 21,60m en livrée TGV jaune jonquille et blanc, en 1984

Le wagon-poste U.I.C.

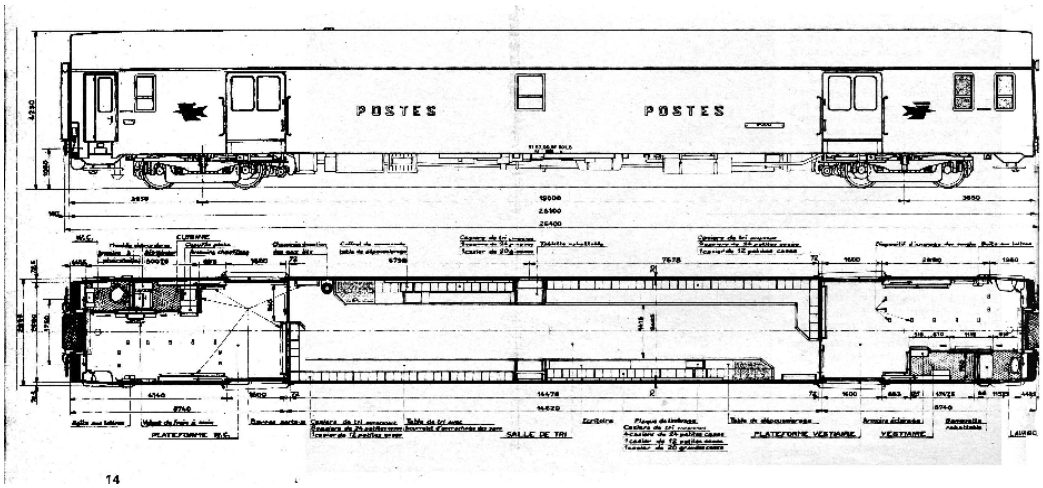
L'Union internationale des chemins de fer (UIC) est une association internationale représentant au niveau mondial les entreprises ayant une activité dans le domaine du chemin de fer. L'UIC a établi des normes afin que chaque compagnie puissent collaborer techniquement avec les autres pays, pour faciliter le transport des voyageurs, des bagages et des marchandises entre les réseaux.

La genèse du PA de 26,40m UIC date de 1964 et fin 1965 furent établies les caractéristiques que devront comporter les futurs wagons-poste.

La longueur sera d'environ 25m, la vitesse autorisée 160 km/h grâce à un nouveau bogie du type Y24X et la construction moderne exclut la possibilité d'un lanterneau. Après plusieurs études d'aménagement intérieur, on décide de garder les dimensions de la salle de tri des PA OCEM de 21,60m, ce qui offrira de grandes plateformes de stockage avec des portes coulissantes de 1,60m pour les échanges. Des portes d'accès pour le personnel en bout de caisse et des équipements sanitaires confortables prendront place sur ces plateformes. L'isolation phonique et thermique devra être aussi poussée que sur les voitures de la SNCF, le sol souple et isolant, l'éclairage par rampes de néons et le chauffage assuré par une chaudière mixte (électricité/ fuel) à circuit d'eau chaude.

Parmi les préconisations de l'UIC, on peut citer : l'intercirculation entre voitures par bourrelets en caoutchouc à la place des soufflets ; l'usage de portes d'accès à deux battants articulés. Les poignées d'aide à la montée-descente sont situées à l'intérieur des voitures. Elles restent donc propres à l'arrivée ; l'unification des systèmes électriques : la liaison entre voitures de différents pays devient possible ; facilité d'entretien : une pièce détériorée doit pouvoir être changée à l'étranger.

Le nouveau wagon-poste UIC, de 26,40m, fabriqué par les établissements SOULÉ de Bagnères-de-Bigorre



L'appel d'offre lancé en 1970 concerna sept constructeurs, et début 1971, les Etablissements Soulé de Bagnères-de-Bigorre remportèrent le marché.

Lorsque les premiers PA de 26,40m furent mis en service en 1973, le parc postal français était à nouveau en retard sur les pays voisins, surtout sur l'Allemagne qui avait régulièrement créé de nouveaux wagons postaux plus spacieux et mieux adaptés aux différents besoins.

Vue de la salle de tri : au premier plan, à gauche, une table de dépoussiérage. Au fond, à droite, la porte d'accès à la plate-forme WC. Les sièges, en forme de selle, pivotent pour s'escamoter sous les tables de tri. (Photos Soulé)

Vue en bout sur l'intercirculation et les bourrelets remplaçant le soufflet

Vue de la plate-forme-wc vers la salle de tri, dont la porte d'accès coulissante est ouverte. Au premier plan, la porte d'accès à la cuisine puis l'armoire chauffage. On aperçoit les sangles verticales d'immobilisation des sacs.

114 wagons ambulants et une seule allège UIC

L'ambulant UIC : le dernier type de wagon utilisé par la Poste

Le tout dernier ambulant commandé par l'Administration Postale est construit entre 1973 et 1980 : ce type de voiture postale atteint la longueur de 26,4 m, soit celle des voitures voyageurs les plus longues, et pèse 48 tonnes, un poids tout aussi respectable que celui des voitures.

C'est dire l'importance de ce service, qui nécessite le transport de dix tonnes de courrier par voiture, à une vitesse pouvant atteindre 160 km/h en service courant.

Ces nouvelles voitures forment un parc de 114 wagons ambulants et une seule allège. La série construite a deux portes coulissantes à un vantail vitré. Une porte ordinaire du type Mielich (comme celle des trains Corail) est placée à une extrémité de la caisse et permet l'accès des équipes de tri. La caisse est en acier et la toiture, de forme elliptique, occupe bien le gabarit disponible pour offrir un maximum de volume intérieur. Ces voitures, d'abord présentées sous la livrée bordeaux foncé traditionnelle pour les voitures postales PTT, ont ensuite revêtu la nouvelle livrée jaune vif et blanc, avec des inscriptions «*LA POSTE*» et le logo oiseau stylisé bleus.

Vers la fin de leur carrière, ces wagons adoptent la nouvelle livrée jaune vif avec bandeau blanc. Les soufflets d'origine sont démontés et remplacés par une prolonge formant une caisse en tôle parallélépipédique terminée par des bourrelets type UIC : cette modification, très malheureuse esthétiquement, autorise leur intégration dans les rames de la SNCF composées de voitures récentes de type UIC.

Les wagons ambulants de type UIC de 26 mètres sont plus fonctionnels mais aussi plus confortables : ils possèdent le chauffage électrique, l'eau chaude, une table de dépoussiérage, etc.

La fin des ambulants approchant, dix PA de 26,40m furent à leur tour transformés en PE conteneurisés par Cannes-la-Bocca en 1993 : toutes les fenêtres furent occultées, les portes de chargement coulissantes remplacées par des rideaux métalliques enroulables, et l'intérieur aménagé comme celui des TGV postaux et des RAP. Ces dernières cessèrent leurs rotations cette même année. Affectés au TPA conteneurisé Paris à Besançon (sans personnel à bord), ils ont été vendus à la Poste suisse après la suppression de ce dernier TPA au début des années 2000. Ils ont continué leur carrière en Suisse, après agrandissement de leurs portes, et ce jusqu'à leur radiation en 2014.

En haut : Portes supprimées, vitres tôlées, cet ancien PA de 26,40m est modifié pour le transport de conteneurs. ▲▲
En bas, ce PA, après avoir circulé entre Paris à Besançon a été vendu à la poste suisse pour le transport de conteneurs et a circulé jusqu'en 2014. ▲

Les derniers aménagements

Dès 1982, des PE de 18,30m RA du type 1924, furent adaptés pour le transport conteneurisé, suivant en cela l'exemple des RAP. Des portes coulissantes de 1,450m remplacèrent celles de 1,285m et les toilettes furent supprimées. Entre 1982 et 1992, dix neuf exemplaires furent ainsi transformés.

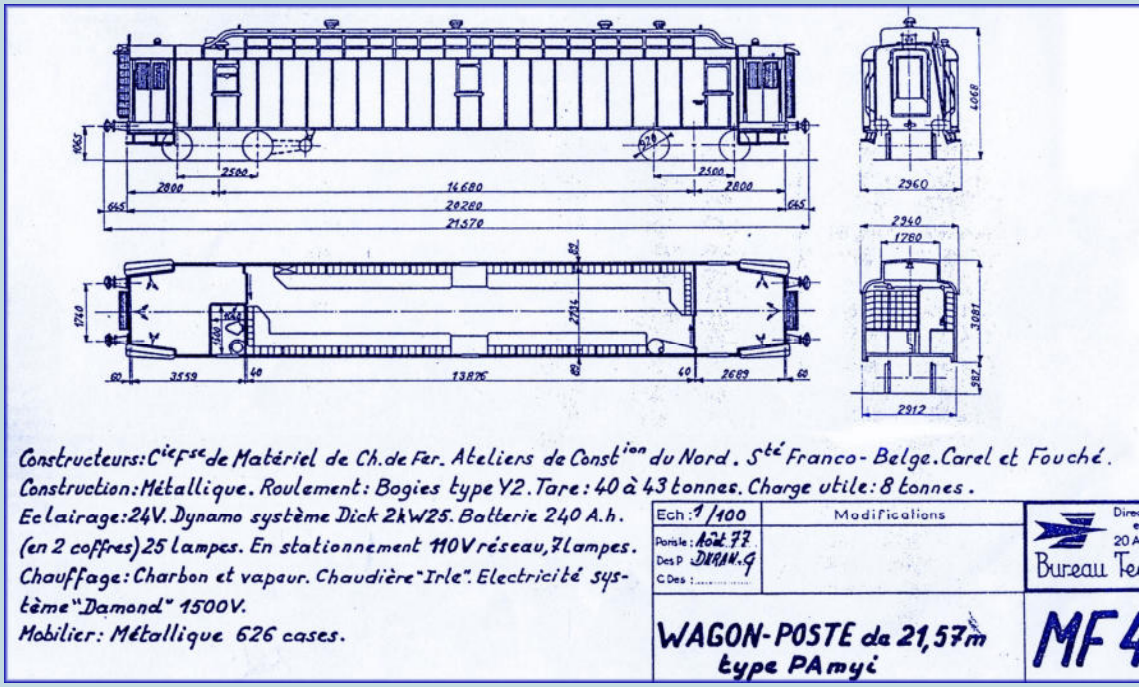
De même, trente PEz de 21,60m furent conteneurisés entre 1983 et 1995. Leurs fenêtres furent totalement occultées.

Portes supprimées, vitres tôlées, cet ancien PA est modifié pour le transport de conteneurs

Une table de dépoussiérage est installée à chaque extrémité de l'atelier. Les sacs postaux sont vidés sur l'une ou l'autre, selon le sens de la marche. Dépoussiérer le courrier représente une opération de première importance pour l'amélioration des conditions de travail des ambulants. Les lettres tombent des sacs sur une tôle horizontale perforée sous laquelle se trouve une trémie reliée à un filtre rechargeable destiné à purifier complètement l'air avant sa réinjection dans le véhicule, au-dessus des casiers de tri. La mise en dépression est effectuée par un groupe moto-ventilateur centrifuge avec variation continue de la vitesse par dispositif électronique.

Sur les 21,60m, la salle de tri occupe le centre du wagon avec une longueur de 14,47 m et une surface de 39 m².

Aux deux extrémités, on trouve des plates-formes de 12 m² chacune, isolées de la salle de tri par des portes coulissantes et donnant sur les portes de chargement. Un W.-C. et deux cabinets de toilette avec eau chaude, un réfrigérateur, un chauffe-plats, un vestiaire complètent l'aménagement. On trouve aussi deux indispensables systèmes de dépoussiérage du courrier par passage sur un tamis avec ventilation et filtrage d'air. Un éclairage de grande qualité est prévu, car ces voitures n'ont pas de lanterneau de toiture, ce qui exige un éclairage permanent même le jour — ce dernier point n'étant guère un progrès en soi !



A partir de 1985, les véhicules du parc postal furent repeints aux couleurs du TGV, lors de leur passage à Cannes-la-Bocca pour les grandes révisions. La caisse devint jaune jonquille et blanc, couleurs séparées par les bandes de caoutchouc protectrices, et le toit gris orage. Auparavant, les WP avaient connu certaines améliorations : dans les années 1970, pose d'une première bande de caoutchouc en bas de caisse, ceci pour protéger la peinture brune de l'époque, des chocs des chariots-gare ; pose des bourrelets UIC d'intercirculation à partir de 1978 en remplacement des soufflets traditionnels ; installation de bogies Y24 autorisant la vitesse de 160 km/h et modernisation des PA OCEM de 21,60m par remplacement de l'éclairage à incandescence par des rampes de néons, application d'un nouveau revêtement de sol plus isolant et installation de tables dépoussiérantes comme sur les PA de 26,40m.

Postiers bien sûr, mais ambulants dans l'âme

Jeudi 23 décembre. Paris, gare de Lyon, 19 h. Comme tous les soirs, à la même heure, les quatre wagons du Paris à Chambéry s'animent. Les néons s'allument, les mains se serrent, les habits de ville tombent, dans le décor vert pâle du train canari. Sur la brigade D, c'est Michel, père Tambour, premier courrier. qui donne le départ des hostilités. Un premier coup de serpette pour ouvrir les sacs de matériel. Chacun ayant reçu son affectation de la bouche de René, chef de convoi, on pare le zinc de ses traditionnels atours. Sortir colliers et crochets, pinces et plombs, monter les batteries sur les trois ateliers de la Haute-Savoie, de la Savoie et de l'Ain, préparer l'allège, accrocher les « *cheveux* », pendre les sacs aux crochets, installer les masques sur les casiers de « *petites* » et de « *grosses* » - il s'agit des lettres.

Tous sont prêts pour une nouvelle plongée à bord du sous-marin jaune, un nouveau voyage au bout d'une autre nuit, une de plus. Mais celle de demain sera à marquer d'une craie blanche : le dernier réveillon sur le Paris à Chambéry.

La fin du XXe siècle sonne le glas pour la profession. Par TGV, par camion, par avion, l'acheminement desservira bientôt directement les centres de traitement de province. Le tri par lecture optique s'intensifie et les délais de transport s'amenuisent. Pour les syndicats, cette suppression ne serait pas justifiée au vu de l'expérience de Clermont-Ferrand, après la disparition du Bourbonnais (Paris à Clermont), au printemps dernier. Mais la machine administrative est en marche. Certaines lignes verront peut-être l'an 2000, mais pour le réseau Sud-Est (Paris à Chambéry, Paris à Lyon 2, Paris à Mâcon, Paris à Marseille) l'automne 94 sera fatal.

Alors, pour cet ultime Noël sur le zinc, on met les petits plats dans les grands. Au menu, saumon, foie gras, escargots, pâté en croûte, crevettes, bûche, trou normand... Le liquide ne manque pas, loin s'en faut. Ces païens de postiers sont fidèles à Dionysos. Une aussi vieille réputation ne peut pas être une chimère. Et, pour cette « remonte du 24 » la musique aussi est de la partie. Le chef de convoi, René, sort son piano à bretelles, Marco au clavier, Fifrelot à la batterie ; de la musette au blues, du tango au funk, le zinc se mue en salle des fêtes.

Pour Étienne, Le Chat, quinze ans d'ambulant, la soirée se devait d'être ainsi, mémorable. Plus que trois voyages. Le vin aidant, le passé refait aisément surface et les anecdotes pleuvent...

Dix, vingt, vingt-cinq ans d'ambulant derrière soi, c'est mille et une nuits de souvenir et de camaraderie. Des surnoms et des visages inoubliables – de Biactol au Savoyard en passant par Le Dindon et Le Monstre —, des petits matins inénarrables qui finissent à l'*Olympique* en face de la gare de « Chambé ». Rouler, c'est manier un jargon, une gouaille unique.

Timbre à date du bureau-gare de Chambéry 1874

▲ Griffe des Ambulants, brigade D et carte souvenir pour le dernier voyage des ambulants de Paris à Chambéry le 4-11-1994 ▶

Un sentiment de mission de service public profondément ancré. C'est surtout ce train de vie nocturne qui fait craindre à beaucoup des lendemains qui déchantent avec, par-dessus tout, une chose : la sédentarisation.

La cassure est souvent brutale et la transition parfois difficile. Un dernier aiguillage après Melun qui embue plus d'une paire d'yeux. Et une nouvelle affectation. Se retrouver derrière un guichet monotone avec des clients désormais visibles, œuvrer dans un service financier avec port de cravate obligatoire, atterrir dans un centre de tri ou « l'on surveille la pendule de peur qu'on ne te la vole »... On noircit facilement le tableau lorsque l'on n'a pas encore sa mutation. Et quand le compte à rebours a commencé, l'ambulant se fait philosophe : « *Après tout, c'est la crise. On nous le répète assez. Nous sommes des privilégiés, même au sein de La Poste.* »

A la mi-janvier, Le Chat aura son bureau à la direction du réseau Sud.

« *A la DST !* », charrient les autres. Qu'importe ! Ce soir, c'est Noël ! L'ultime. Entre rail et ciel depuis plus d'un siècle, le Paris à Chambéry ne roulera plus en novembre prochain. Retraite anticipée, injustifiée pour les uns, fatale pour les autres, triste pour tous, le sous-marin jaune touchera bientôt son ultime butoir : le musée de la Poste.

D'après Yann SALAUN

La gare de Chambéry

Les derniers prototypes

Une allège UIC prototype de 26,40m fut livrée en 1976 par les Établissements Soulé, de Bagnères-de-Bigorre. D'aspect extérieur analogue aux PA, elle présentait cependant des portes de chargement à deux vantaux coulissants offrant une largeur d'ouverture de 2,04m. L'aménagement intérieur était bien entendu celui d'une allège. Mais la charge admissible de 21 tonnes n'étant pas supérieure à celle des allèges OCEM, il revenait moins cher de transformer des PA en PEz.

L'allège de 26,40m ne fut donc pas fabriquée en série.

Vers 1985, ce PE prototype de 26,40m UIC, a aussi été repeint dans la nouvelle couleur jaune jonquille.

Et ce véhicule n° 77500 circula jusqu'à fin 1994 sur la ligne Paris-Toulouse. Puis il fut racheté par France Télécom en même temps que deux PA de 26,40m.

Une autre allège prototype vit le jour en 1985. La Direction des Services Ambulants (DSA) demanda d'adjoindre une troisième porte en milieu de face d'un PE de 18,30m RA type 1924. Le but était d'accélérer les opérations de livraison-réception des sacs en vrac, mais vu l'extension de la conteneurisation, l'essai resta sans suite. Lors de sa transformation, ce PE reçut directement la livrée TGV.

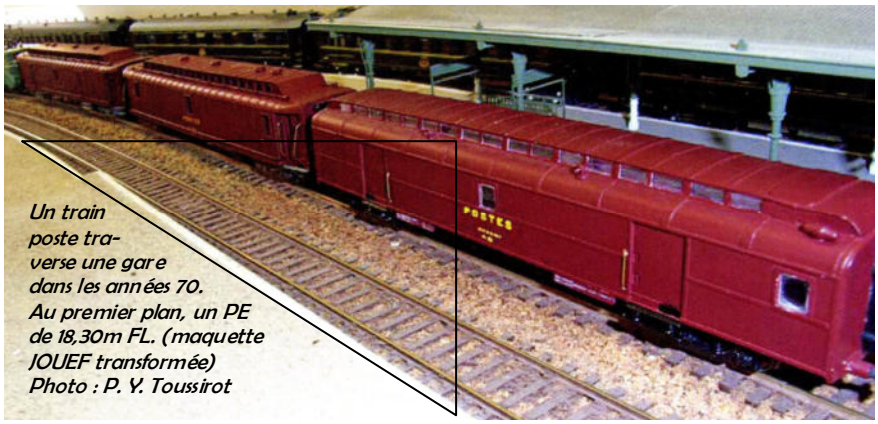
Peu utilisé, il connut une longue période de garage à Paris Evangile, avant d'être accueilli par l'AJECTA à Longueville.

Diorama d'un train poste autonome (TPA) en livrée jaune TGV, au début des années 1990. Il est emmené par une locomotive BB 22200 de chez ROCO, au 1/86e.

Les trains-poste autonomes

Lorsque le service nécessite la circulation d'un grand nombre de wagons-poste, ceux-ci peuvent être regroupés en un seul convoi, au lieu d'être incorporés dans des trains de voyageurs classiques.

Les premiers «Trains-Poste-Autonomes» (TPA) sont créés en 1972, et ils s'affranchissent des horaires SNCF pour ne s'arrêter que dans les gares intéressant les PTT. C'est le cas en France pour les relations Paris-Bordeaux, Paris-Toulouse, Marseille-Lyon, ou Paris-Lille. Ces trains circulent de nuit, et certains incorporent même quelques voitures de voyageurs, une liaison nocturne appréciée des militaires en permission qui n'avaient plus de correspondance.



Un train poste traverse une gare dans les années 70. Au premier plan, un PE de 18,30m FL. (maquette JOUEF transformée) Photo : P. Y. Toussirot

Juin 1994 : crépuscule sur le TPA de l'Est à Paris Evangile. C'est le soir du dernier départ, voyage souvenir qu'ont effectué d'anciens ambulants, dont l'auteur de la photo : M. Knepper.

Le train-poste Paris-Lyon passe à Maisons-Alfort en septembre 1986. Il gagne le PLM pour assurer le départ du soir. A cette époque, la nouvelle livrée inspirée du TGV postal côtoie le brun PTT. Photo : A. Chenut

Autre évolution, pour supprimer les sacs, un rangement et un conditionnement plus rationnel s'impose : la conteneurisation des envois qui débuta par la création des RAP (Rames Automotrices Postales) mises en service en 1979, et qui furent suivies en 1984 par le TGV Postal entre Paris et Lyon.

Le courrier mécanisable au sortir des centres de tri automatiques circula donc à découvert, en caissettes positionnées sur des CL (Conteneurs Lettres) et les sacs ou les paquets en vrac dans des CP (Conteneurs Paquets).

Suivant l'exemple des RAP sur le Nord et sur St-Lazare et du TGV Postal sur le Sud-Est, des allèges de 18,30m et de 21,60m furent transformées pour la conteneurisation entre 1982 et 1992.

Les nouveaux conditionnements pour le rangement et le transport du courrier.

Au-dessus, la caissette (Ke7) pour les lettres et dessous, le bac (BaK) pour les enveloppes de plus grand format. Chacun est étiqueté selon sa destination

Paris Gare de l'Est en soirée. Les sacs sur les chariots de gare sont en attente de chargement dans les wagons-poste.

Les lignes

Cette carte postale est oblitérée par un timbre à date rond à créneaux, typique des cachets d'ambulants postaux français du début du XXe siècle. Cette oblitération a été faite en 1905 sur la ligne Étampes à Paris

Les services ambulants de la Poste étaient rattachés administrativement à une "Ligne". Il s'agit en fait d'une direction de Ligne correspondant à un réseau ferré. Celui là appartient, jusqu'à la création de la SNCF à une compagnie privée ou une société étatisée.

En 1854, sept directions de Ligne sont créées selon ce principe. À chacune de ces lignes correspondent des services ambulants, dont certains gardent la même appellation pendant plus d'un siècle. Aux Lignes installées à Paris, il faut ajouter celle de la Méditerranée à Marseille, et celle des Pyrénées, (réseau du Midi) à Bordeaux.

Quelques exemples, limités à la période finale des services ambulants.

Ligne du Nord (ancien réseau de la Compagnie du Nord) ou Ambulants du Nord :

Paris à Lille, Paris à Valenciennes, Paris à Dunkerque ; à partir de 1980, ils constituent un Train postal, le Train-poste du Nord. Le dernier Paris à Lille, ou plutôt Lille à Paris, circule le 6 novembre 1994

Ligne de l'Est :

Paris à Nancy, Paris à Metz, Paris à Strasbourg, constitués en Train-poste de l'Est à partir de 1982. Dernier voyage de "remonte" le 30 juin 1995.

Paris à Charleville, anciennement nommé Paris à Givet : dernier voyage, le 24 janvier 1993.

Paris à Belfort : créé en 1900, il roule jusqu'au 6 novembre 1994.

Ligne du PLM (Paris-Lyon-Méditerranée), rebaptisée **Ligne du Sud-Est** :

Paris à Lyon, Paris à Besançon, Paris à Mâcon, Paris à Marseille, constitués en train-poste lyonnais de 1855 à 1994. Dernière circulation : 6 novembre 1994.

Paris à Chambéry, jusqu'au 6 novembre 1994. Créé en 1957, il remplaçait le Paris à Évian

Paris à Clermont, Paris à Vichy, Paris à Saint-Étienne, train-poste du Bourbonnais. Dernier voyage, 23 mai 1993.

Ligne de l'Ouest, d'abord basée à la gare Saint-Lazare, puis en 1966 à la gare de Paris-Montparnasse :

Paris à Saint-Brieuc, Paris à Nantes, Paris à Rennes, en train-poste breton, de 1989 au 23 novembre 1995.

Ligne du Sud-Ouest , gare d'Austerlitz :

Paris à Bordeaux, Paris à La Rochelle, Paris aux Pyrénées, en train-poste bordelais, de 1976 au 16 avril 1995.

Paris à Brive, Paris à Toulouse, train-poste de Brive, de 1985 au 28 mai 1995.

Les R.A.P.
rames automotrices postales

Une version nouvelle du train-poste a été la création de l'autorail postal appelé rame automotrice postale. Construites en 1978-1979, et engagées sur la relation Paris-Lille, en 1979, huit RAP sont mises en service.

RAP n° 94751 en circulation près de Meudon

Les RAP, des autorails pas comme les autres

Incluses dans le parc des X 4300/4500, ces Rames Automotrices Postales (RAP) sont adaptées afin de porter leur vitesse limite de 120 à 140 km/h et leur puissance de 330 à 440 kW. Huit rames sont réalisées et numérotées dans une série spécifique X 94750.

Constituées de deux caisses, une motrice et une remorque, chacune possède un poste de conduite à chaque extrémité, évitant le retournement de la rame en bout de parcours. Elles ne comportent des baies qu'au niveau des portes, qui sont coulissantes. Pour les besoins postaux il y a, sur chaque face, une porte sur l'élément moteur et deux sur la remorque. L'aménagement intérieur est conçu pour accepter jusqu'à 66 conteneurs.

Ces rames – classées dans la catégorie « autorails » s'identifient aisément par leur livrée extérieure : bas de caisse et toiture rouge et haut de caisse jaune, couleur symbole des PTT. Elles comportent, en outre, l'inscription « *LA POSTE* » ainsi que le logo postal « oiseau » en bleu.

La première relation entre Paris et Caen est mise en service le 26 avril 1979. Toutefois, l'expérience de ces Rames Automotrices Postales est de durée relativement courte, puisque ce matériel n'est plus exploité à partir de 1993.

Après sortie du parc postal, les motrices sont profondément modifiées pour être réutilisées en « voyageurs » avec des remorques de X 4300 et 4500 réformés. L'ensemble est rénové. Ces éléments sont immatriculés dans la série X 4750 et affectés au dépôt de Metz-Sablon à la fin des années 1990.

L'intérieur de la remorque de la RAP

En 1990, La Poste a abandonné cette formule sur Paris-Caen au profit de la route, et sur Paris-Lille, où un train postal autonome a pris la relève. Pour couvrir les trois liaisons quotidiennes maintenues entre Paris et Sotteville, deux des trois engins restants suffisent.

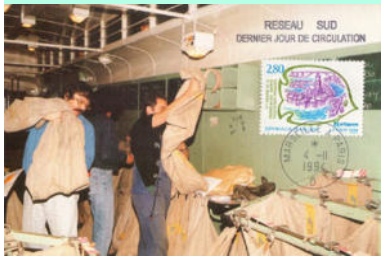
Chaque unité a environ parcouru entre 975 000 et 1 170 000 km. La Poste, qui n'a plus l'usage de ces véhicule va les revendre à la SNCF qui les transformera en autorails pour voyageurs...

Sauf un, qui après un séjour inutile à l'atelier d'entretien de Cannes-la-Bocca, sera rapatrié à Toulouse, pris en charge par le Musée postal des Ambulants dont les bénévoles en feront des salles pour présenter leurs collections d'objets postaux,

La dernière RAP encore existante stationnée en gare Raynal à Toulouse, préservée et transformée en salle de musée, revêtue de sa livrée d'origine rehaussée de motifs postaux

La fin des ambulants & les derniers trains de tri

▲ Besançon à Paris, le 6-11-1994
Marseille à Paris, le 4-11-1994 ▼



Quelques cartes, souvenirs des derniers jours de circulation des ambulants

▲ Paris à Lyon 2°, le 4-11-1994
Lyon à Paris 2°, le 6-11-1994 ▼

▲ Nantes à Bordeaux, le 31-07-1993
Lille à Paris 2°, le 6-11-1994 ▼

En 1984, plus de 60 centres de tri fonctionnent et les premières lignes d'ambulants commencent à fermer.

Le tri du courrier dans les wagons-poste disparaît progressivement et en 1993, il reste à peine une dizaine de liaisons ferroviaires. Le parc ancien sera cependant utilisé jusqu'à la fin des bureaux ambulants et le wagon à lanterneau est devenu le symbole du wagon postal pour des générations de non-roulants !

Le PEz de 21,60m en livrée TGV au transbordement de Paris Est en 1994. Photo : C. Demonfaucon

150 ans de tri postal par le train

A minuit, le dernier convoi des postiers ambulants va quitter la gare de Toulouse-Matabiau. Un aller, sans retour, à destination de Limoges.

Sur le quai B, ce soir, à 0h17, il n'y aura pas de mouchoirs qui s'agitent aux fenêtres des wagons. Il n'y aura pas de monde sur les quais. Juste une poignée d'hommes, le cœur gros, qui vont hisser plusieurs dizaines de sacs à bord du dernier train de tri.

Au signal de départ, la rame jaune du train poste autonome, va doucement s'ébranler. Destination Limoges en bout de ligne. Arrivée 4h15. C'est le « *Der des Der* », l'ultime trajet d'une brigade d'ambulants postiers de Toulouse et un retour dans un train... ordinaire.

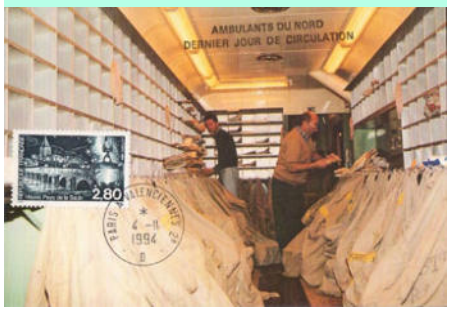
Dernier voyage de l'ambulant sur la ligne Marseille à Toulouse, le 29 janvier 1993, il est apposé un timbre à date de la brigade D, ainsi qu'une griffe "Réseau Sud, dernier jour de Circulation"

Les postiers de ces fameuses « brigades » ont été progressivement reclassés dans les mois qui suivirent. Le transport du courrier par la route et les airs a pris le relais. Exit les trains.

La réorganisation de l'acheminement ainsi que la modernisation des techniques postales au cours de cette seconde moitié du XXe siècle voient se faire le dernier voyage du dernier service des « Seigneurs de la Poste » entre Paris et Rennes, le 22 novembre 1995.

Cette date marque la suppression définitive des bureaux ambulants pourtant piliers de l'acheminement du courrier au cours du XIXe et d'une majeure partie du XXe siècle.

▲ Chambéry à Paris, le 6-11-1994
Paris à Valenciennes 2°, le 4-11-1994 ▼



Le dernier train de Toulouse à Limoges

A minuit, ce 4 novembre 1994, le dernier train postal autonome des ambulants va quitter la gare de Toulouse-Matabiau. Un aller, sans retour, à destination de Limoges.

Le temps des bureaux ambulants de la poste semble bel et bien révolu. A la suite d'un plan national de restructuration, les derniers postiers n'ont plus lieu d'exister sur les chemins de fer. Les fameuses « brigades » ont été progressivement reclassés ces dernières années. Le transport du courrier par la route et les airs a pris le relais.

A Toulouse, jusque dans les années 1980, les ambulants assuraient surtout des liaisons inter-régionales dans le grand Sud, à bord de trains de voyageurs : Toulouse-Ax ; Toulouse-Perpignan ; Toulouse-Pau... La liaison Toulouse-Limoges instaurée en 1985 est rapidement devenue un train de poste autonome qui comptait alors une vingtaine de postiers à bord.

— « *C'était comme une famille, il y avait des jours où l'on n'avait même pas le temps de casser la croûte* », se souvient Michel PADILLA, retraité, ancien chef de brigade. « *On triait à l'aller entre 60 000 et 70 000 lettres* », ajoute-t-il.

Michel Padilla

A l'époque de la Noël, les Colissimo se faisaient plus nombreux (environ 2 000 sacs de colis), plus encombrants, plus lourds.

— « *On vivait pendant 36 heures ensemble. A Limoges, on se logeait dans les environs de la gare, on faisait vivre le commerce* ».

Le soir suivant, les ambulants reprenaient les rails, leurs sacs, leurs lettres, leurs crochets et leurs masques (étiquettes pour le tri en sens inverse) jusqu'à Matabiau, jusqu'au prochain train. Ce soir, pour ces dernières heures, ils ne seront plus que quatre ambulants à trier, trier et trier le courrier, jusqu'au petit matin.

Pour Noël, Raymond, Jean-Claude et Michel, c'était le dernier voyage. Samedi à 0h17, la rame de 240 mètres du train poste autonome Toulouse-Limoges a quitté tristement la gare Matabiau, après que Noël et ses coéquipiers aient vérifié une dernière fois la fermeture des loqueteaux. Sur le quai, ce vendredi soir, une trentaine d'anciens postiers ambulants était venue faire un dernier adieu à leurs compagnons. Une petite fête pour atténuer les regrets. Les hommes ont soufflé nostalgiquement deux bougies sur un train postal miniature disposé symboliquement sur un chariot. « *C'est l'esprit ambulant qui s'éteint. Tout un métier qui disparaît* », regrette Jean-Claude Magnanou, dans ce service depuis 25 ans. « *On était des intoxiqués du boulot. On vivait plus entre nous qu'avec nos femmes* », ajoute un retraité.

Noël, Raymond TERRANCLE, Jean-Claude et Michel, les derniers ambulants du dernier train postal autonome Toulouse-Limoges

Il y a encore quelques années, ils étaient une bonne vingtaine à effectuer ce travail de nuit à bord de la rame postale. Puis, peu à peu, « le service a été déshabillé ». Dernièrement, ils n'étaient plus que quatre à se partager la rame Toulouse-Limoges.

« *Cela fait 36 ans que je suis ambulant. J'ai passé le concours à 18 ans et j'ai été nommé à Paris-Austerlitz durant 2 ans* », raconte Noël Prouzet, un Toulousain originaire du Tarn-et-Garonne. Petit et robuste, il parle de son métier avec passion et chaleur. « *J'ai ensuite été muté sur Toulouse en décembre 62 et depuis, j'ai été fidèle au poste* ». Marié et père de famille, Noël a su associer sa vie privé et sa vie professionnelle. Pas évident quand on connaît le planning d'une journée.

« *Une nuit d'ambulant commence à 19 heures, avec un pré-triage au chantier des transbordements (vaste hangar prés des quais). Puis, on achève le tri dans le wagon pour partir de Toulouse au train de 00h17 en direction de Limoges où on arrive à 4 heures* ». Nuit et journée à l'hôtel. Reprise du service à Limoges à 21 heures et tri de la presse Haute-Garonne, enfin retour sur Toulouse à 4h14.

Noël Prouzet, air calme et serein, a deux nuits de travail et deux nuits de repos. « *Les qualités pour ce métier sont l'adaptabilité, l'esprit d'équipe et de camaraderie* ». Il va regretter amèrement « *une certaine liberté* » et « *l'esprit du travail de nuit totalement différent de celui du jour* ».

« *Je n'ai jamais songé à changer de métier et ça va être très dur de m'adapter a un autre travail avec des horaires classiques* » souligne Noël, dorénavant attaché à la direction du Tarn-et-Garonne. « *J'ai beaucoup d'appréhension, à un an de la retraite* ».

D'après Valérie SITNIKOW et Silvana GRASSO , LA DÉPÊCHE DU MIDI

Le TGV postal

Depuis 1984, le problème du transport du courrier, qui a été posé immédiatement au chemin de fer, dès ses débuts, a été résolu grâce à un TGV (train à grande vitesse) postal de couleur jaune. Il est vrai que la rapidité de l'avion est un tel atout que l'on voit des liaisons intérieures françaises échapper au train dès les années de l'entre-deux-guerres. La route, de son côté, ne manque pas de reprendre une partie de ce que le chemin de fer lui a pris au XIXe siècle.

Le TGV Postal, dont l'exploitation débute le 1er octobre 1984, était en projet depuis 1976, c'est à dire depuis le début des chantiers de la ligne nouvelle du Sud-Est. Il relie Paris-Charolais à Lyon-Perrache 2, nouvelle plateforme située entre la gare de Lyon Perrache et le CTA centre de Tri Automatique de Lyon Montrochet.

Un nez pour fendre l'air
Vitesse fixée à 270 km/h

Réception de la première rame du TGV postal le 21 juin 1984
Carte postale PTT Cartophilie / Carte Maximum (CP)

En jaune, c'est la version postale du TGV, oiseau postal et SNCF associés pour le succès

Rame postale du TGV sur timbre de 1984 dessiné par Pierre Forget

L'intérieur du TGV postal qui ne transporte que des conteneurs et le courrier en cassettes. ▶

Certains wagons-poste ont formé des trains-poste autonomes. Le TGV en a été l'expression modernisée mais à bord, le tri a disparu et il ne reste plus que la fonction de transport du courrier. Les cassettes ont remplacé les sacs.

La conteneurisation des envois, débutée avec les Rames Automotrices Postales, trouvait là sa véritable concrétisation. Ce TGV, conçu spécialement pour la Poste, peut emmener, à 270 km/h, 250 conteneurs spécifiques chargés de courrier et de colis pesant 65 tonnes. Il est équipé de détecteurs de déséquilibre des charges et ses bogies sont à suspension pneumatique pour maintenir le plancher à hauteur constante.

Reliant d'abord exclusivement Paris à Lyon, le parc postal TGV comprend non pas exactement deux rames mais bien cinq demi-rames, ce qui permet, en cas d'incident technique, une meilleure disponibilité. Cette demi-rame peut circuler seule avec l'adjonction d'un bogie Y 32.

Chaque jour, ces rames effectuent deux allers retours entre Paris-Charolais et Lyon-Montrochet, où un entrepôt a été spécialement aménagé. L'une des deux relations marque un arrêt à Mâcon-Loché, où une plateforme spécifique a également été créée sur le raccordement de service joignant la ligne à grande vitesse à la ligne classique.

Le TGV reste l'ultime postier du rail

Le 7 novembre 1994, un nouveau centre de tri est mis en service à Cavaillon, pour desservir le Sud-Est.

En conséquence, Lyon-Montrochet est abandonné et la nouvelle desserte se compose désormais de quatre relations quotidiennes au départ de la capitale : deux vers Cavaillon et deux vers Mâcon.

Cela nécessite l'emploi d'une rame supplémentaire, obtenue par la transformation de deux éléments de la rame Sud-Est de première classe n° 38, qui deviendront les tronçons postaux n° 906 et 907.

Incomparable par le niveau de vitesse qu'il offre, le TGV reste seul à poursuivre la tradition du chemin de fer, messager du courrier. En 2003, lors de l'ouverture de la LN 4 (Ligne Nouvelle n°4) , une rame supplémentaire est mise en service.

Pourvues d'une livrée jaune seyante, elles préfigurent – croit-on à l'époque – le renouveau du trafic de la poste. Toutefois, depuis lors, malgré l'annonce de nouveaux projets concernant le courrier ou l'acheminement de petits colis, le TGV postal n'a pas connu d'autres développements.

Le logo d'origine

En 2006, une nouvelle livrée, comportant des logos de la Poste bien plus visibles, fait son apparition.

Dans le même temps, la desserte de la façade Atlantique est évoquée. Mais l'idée est rapidement abandonnée en raison de la chute du nombre de lettres prioritaires à expédier, phénomène accentué par le développement de la messagerie électronique et le succès de la "lettre verte", livrée en deux jours.

Le volume de courrier transporté ne cessant de diminuer, l'aller-retour Paris-Cavaillon de jour est supprimé en 2009.

« *Ces TGV doivent être pleins pour que leur exploitation soit rentable* », explique Nicolas Routier, directeur général adjoint du groupe. Avec le déclin du courrier, ce n'est plus le cas ». Le « J+1 », selon le vocabulaire des postiers, a vu ses volumes traités baisser de plus de 50% depuis 2007 et ne représente plus que 15,5% du total.

Mais la chute des volumes de courrier transportés se poursuivant, il a été décidé d'arrêter définitivement le service des TGV postaux le samedi 27 juin 2015.

Cela a entraîné la fermeture du centre de tri de Paris-Charolais, remplacé par un nouvel entrepôt à Bonneuil-sur-Marne, regroupant le courrier vers l'ensemble du territoire. Désormais, le courrier transporté par les TGV sera donc véhiculé par route, avec un impact quasi nul sur le bilan carbone du fait de l'utilisation de camions à double pont.

Diverses dessertes postales sont étudiées : un Paris/Londres/Bruxelles, voire un ambitieux Paris/Bruxelles/Cologne/Amsterdam et un plus modeste Paris/Lille/Bruxelles.

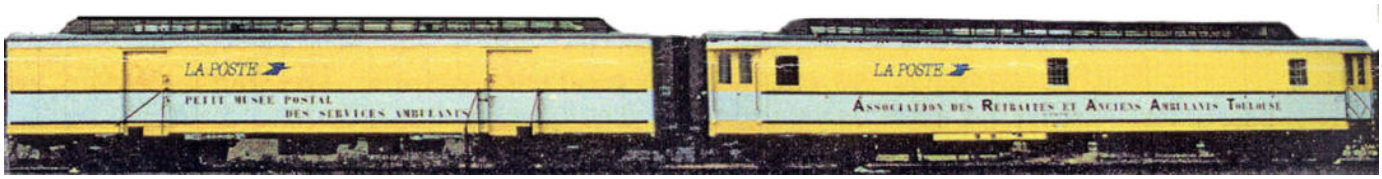
Ce projet est d'autant plus novateur qu'il n'existe pas, à l'époque, de liaisons postales ferroviaires internationales en Europe : le passage d'une frontière est assujetti au « bureau d'échange », infrastructure située dans la zone frontalière, où les deux services nationaux d'ambulants échangent leurs dépêches internationales. C'est donc aussi un moyen efficace de mettre en place un système européen uniforme.

Pourtant, ce projet, pas plus que celui du TGV postal Atlantique, ne verra le jour.

Après plus de trente ans de bons et loyaux services, les TGV postaux ont définitivement tiré leur révérence le samedi 27 juin 2015, mettant fin à cent-soixante-dix ans de collaboration entre l'administration postale et le chemin de fer.

La création du Musée des Ambulants

Après un siècle et demi de bons et loyaux services, les services ambulants postaux ferroviaires disparaissent avant la fin du XXe siècle. Après la suppression des derniers ambulants dans le sud de la France, en 1994, les anciens ambulants de Toulouse se sont réunis et ont pris la décision de ne pas laisser mourir leur histoire. Ils ont constitué une association puis un musée.



Les deux WP, wagons postaux de l'origine : une allège (Poste Entrepôt) et un ambulant (Poste Atelier)

L'exposition historique permanente est d'abord constituée des « locaux » eux-mêmes puisqu'il s'agit de quatre wagons poste (dits P.A. et P.E.) et d'une rame postale, désaffectés et récupérés officiellement lors du démantèlement des services ambulants. Ils sont les témoins de l'histoire des ambulants depuis les années 1920.

Le musée a été officiellement inauguré le Jeudi 28 Septembre 1995, en présence de nombreuses personnalités, de la Poste, de la SNCF et du monde politique local et régional.

Il est installé dans quatre wagons-poste stationnés en gare SNCF de Toulouse-Raynal et depuis 2006 un sixième véhicule, une R.A.P. (Rame Automotrice Postale) a été rajoutée.

Le musée retrace la vie des ambulants, ce vieux métier disparu à Toulouse depuis le 6 Novembre 1994 et dans le reste de la France un peu plus tard. Il expose du matériel historique et des photographies qui lui ont été confiés et qui perpétuent le souvenir de ces bureaux mobiles qui pendant près de 150 ans ont sillonné le réseau ferré régional et national.

Il expose aussi différents objets utilisé à la poste tels que boites aux lettres, pneumatiques, machines

à oblitérer, balances, équipement de facteurs : costumes, casquettes, mallettes, vélos, ainsi que du matériel de télécommunication : télégraphes, téléphones. En miniature, une collection de voitures postales et un circuit ferroviaire.

Il retrace, en image, les différents modes de transport du courrier à travers les âges : messagers à pied ou à cheval, malles-poste, diligences, bateaux, avions, voire boules de Moulins, ballons ou pigeons voyageurs.

Le Musée postal des anciens ambulants de Toulouse, en gare Raynal, un wagon poste atelier de 26 m et au fond, la Rame Automotrice Postale.

Les wagons-poste stationnés à Oignies

Depuis près de dix ans, une association de passionnés met un coup de projecteur sur un métier resté longtemps dans l'ombre et aujourd'hui disparu, celui des ambulants postaux ferroviaires.

C'est un voyage unique en son genre que propose l'association pour la conservation des ambulants postaux ferroviaires (ACAPF), créée en 2002 et installée à Oignies dans le Pas-de-Calais. Pour le président Élie Ramon, l'explication est simple, « C'était un travail de nuit et les agents n'étaient pas en contact avec les usagers ».

Et le Cévenol d'origine et Nordiste d'adoption est bien placé pour le savoir. Durant 33 ans, il a trié le courrier à bord des wagons-poste reliant Paris à Lille. « On commençait à l'arrêt et on continuait une fois le train en marche. Bien sûr, il fallait avoir terminé une fois en gare d'arrivée » . Une véritable épreuve d'endurance… et de rapidité. « On pouvait traiter jusqu'à 800 lettres au quart d'heure, sourit le retraité tout en faisant une courte mais surprenante démonstration de cette mécanique bien rodée. En plus, il fallait connaître par coeur le découpage des arrondissements de la capitale, rues par rues ».

À la mémoire d'un métier disparu

Pour continuer de le faire vivre, des visites de six des neuf wagons-poste dont ils sont propriétaires sont organisées régulièrement. Dans l'un d'eux sont exposées d'impressionnantes collections de tenues de facteurs et de sacs postaux des quatre coins du globe. Parmi ces derniers, l'un vient du Vatican. « Une pièce rare », souligne Élie tout en révélant que les sous-sols du Saint-Siège abritent d'ailleurs le plus grand bureau de poste du monde.

Mais ce n'est pas tout. Une série de calendriers datant de 1864 à 2009 habillent également les parois. L'œil affûté peut y découvrir quelques détails chocs. À l'instar des croix gammées entourant l'édition de 1934, soit un an après la prise de pouvoir d'Hitler en Allemagne.

Mais le trésor dont Élie est le plus fier, c'est la collection, unique en Europe, de près de 500 wagons-poste en modèle réduit de tous pays et de toutes époques. Elle permet de mieux comprendre l'évolution de la profession. « Les services ferroviaires postaux ont été mis en place en France en 1845.

Sauf qu'à l'époque, les wagons étaient en bois et le train n'était pas aussi sûr qu'aujourd'hui. Jusque 1930, les déraillements ont fait 40 morts et 1 800 blessés ».

En plein essor à la veille de la seconde guerre mondiale avec près de 4 000 agents, l'ambulant est peu à peu concurrencé par le réseau postal aérien dans les années 50 avant d'être mis à mort par l'automatisation. « Le dernier trajet s'est déroulé le 22 novembre 1995 sur l'artère Paris-Rennes », conclut Élie, le regard dans le vague. Heureusement, grâce à l'investissement de passionnés comme lui, la mémoire des ambulants ferroviaires n'est pas prête de tomber dans l'oubli.

L'Ambulant tel qu'on le parlait

Petit lexique des termes employés par les ambulants

Allège : pour La Poste, c'est une voiture qui « allège » le bureau ambulant auquel elle est accouplée, lui servant d'entrepôt des dépêches.

Ambulant: du latin *ambulans*, participe présent du verbe *ambulare*, marcher, se promener.

Cheval : agent ambulant utilisé en renfort, qui ne va pas au bout de la ligne mais descend dans une gare intermédiaire et revient à son point de départ.

Californie : le « Californien » est un employé de bonne volonté qui fait, le matin ou le soir, un travail supplémentaire payé à part. Aux temps mythologiques, on aurait dit le pactole ; au XIXe siècle, c'était la Californie.

Coup de collier : effort temporaire, surcroît d'activité des agents du bureau ambulant, nécessaire pour résorber le trafic.

Coup de feu : période d'encombrement temporaire, résultant généralement d'une réception de courrier importante à une station. Le coup de feu exige un coup de collier.

Croisière : station où deux bureaux ambulants, circulant à sens inverse sur une même ligne, s'arrêtent et procèdent à des échanges de dépêches. Pour le cheval, la gare de croisière est celle où il change de service.

Culotte : prendre la culotte c'est ne pas pouvoir faire face à une situation difficile : le trieur est « enfoncé », submergé par une quantité de courrier qu'il ne peut trier pendant le temps dont il dispose.

Dépêche : pour les ambulants, c'est un sac postal et son contenu.

Descente : parcours d'un ambulant qui s'éloigne de son point d'attache ou de résidence.

Embrigadé : agent affecté en permanence sur un service ambulant en qualité de titulaire d'un poste.

Être au pair : avoir terminé le travail avant l'heure de fermeture des dépêches ou avant la fin de la vacation.

Faire gare : c'est une conséquence de la culotte. Le travail non-terminé à l'arrivée est poursuivi en gare.

Lanterneau : ensemble de vitres disposées de chaque côté du toit protubérant d'un wagon-poste, en vis-à-vis dans le sens de la longueur, donnant un éclairage diurne uniforme.

Pacha : chef de brigade. Ce terme évoque la position privilégiée du responsable du bureau ambulant ; le chef est le seul maître à bord.

Passe : dans tous les cas, il caractérise un acheminement en transit. Ce terme est utilisé pour les lettres en Passe-Paris (nécessité d'un passage obligatoire par Paris) et les dépêches en Passe (lorsque plusieurs bureaux distributeurs ne sont pas en correspondance directe, ils adressent leurs dépêches à des bureaux de transit).

Remonte : parcours d'un ambulant qui se rapproche de son point d'attache.

Route ou tri de route : s'applique au traitement des correspondances échangées entre les bureaux situés sur le parcours de l'ambulant. Les dépêches de route contiennent uniquement les objets recueillis en cours de voyage et non ceux reçus à la station de départ du bureau ambulant.

Sédentaire : on appelle sédentaire un agent affecté au bureau-gare, appelé à voyager sur un ambulant, à titre de renfort ou de remplacement de durée plus ou moins longue.

Sources
Textes et illustrations

•150 ans de présence aux wagons-poste, Direction du réseau Nord, La Poste - 1993
•3000 modèles réduits ferroviaires, Collectif, Milan - 1996
•Annuaire des Ambulants des Postes - 1939
•Annuaire des services ambulants des P.T.T. 1954, L'Allège - 1954
•Architecture postale : 1887-1987, Olovier Chevrillon, Ministère des PTT - Grafy Studio - 1987
•Association du Musée Postal des anciens ambulants de Toulouse Revue de Presse, Guy Raynal, AMPAAT - 1994
•Bulletin de la SAMP , Collectif, Société des Amis du Musée Postal
•Carnet de route à l'usage des bureaux ambulants, Direction générale de la Poste - 1994
•Courrier de Guerre La Poste aux Armées 1914-1918, Raphaël Delpard, L'Archipel - 2014
•De la tablette d'argile à la tablette numérique, Association histoire vivante de Balma - 2016
•Des correspondances liées aux chemins de fer se racontent ou gardent des secrets, Gilbert Douron, Les Feuilles Marcophiles - 2010
•En voiture pour la retraite, Jacques Queyrel, Soc. Scientifique, historique et archéologique de la Corrèze. - 2006
•Encyclopédie des Postes, Télégraphes et Téléphones, Collectif, Rombaldi - 1958
•Forum n°83 Juin 1994 : Les derniers des ambulants - 1994
•François-Donat Blumstein, un grand postier alsacien du XIXe siècle, Michel Dupouy - 1966
•Guerre et Poste 1870-1945, Laurent Albaret, Casterman - 2007
•Histoire des chemins de fer en France, Collectif, Les Presses Modernes - 1963
•Histoire des PTT pendant la 2e guerre mondiale (1939-1945), M. Paul - ca 1960
•Histoire du courrier et de la poste à travers les guerres, Yves Lecouturier, Ouest-France - 2010
•Histoire générale des Postes françaises, Eugène Vaillé, Presses Universitaires de France - 1947
•Histoire sommaire de la poste à Toulouse (du cursus publicus à l'Airbus A300), Alain Le Pestipon, Les Toulousains de Toulouse - 2007
•Il y a soixante ans, "l'Ambulant" Bordeaux-Cette, Jean Tonnadre - 1967
•L'Adresse, Musée de la Poste - Paris
•La ligne des Pyrénées "Les Seigneurs de la poste" à Bordeaux, 1854-1994, FNARH - 2012
•La Poste, Jean-Paul Simon, Hachette - 1963
•La Poste - Un train dans la nuit, Direction générale des Postes - 1979
•La Poste des Ambulants
•La Poste en Alsace au cours des âges, Michel Dupouy, Amis de l'histoire des PTT d'Alsace - 1966
•La Poste et le Rail, Maurice Knepper - Claude Pochet, La Vie du Rail - 1999
•La Poste ferroviaire de 1841 à 1900 - Services Ambulants courriers-convoyeurs, Guy Raynal, Association du Musée postal des Anciens ambulants de Toulouse - 2012
•La Poste Ferroviaire de 1871-1914, Pierre Lux, Bibliothèque de l'Académie de Philatélie - 1998
•La poste ferroviaire de ses débuts à 1870, Pierre Lux, Académie de Philatélie - 1992
•La poste ferroviaire en modélisme, Maurice Knepper - 2015
•La Poste pendant la Première Guerre mondiale, Laurent Albaret, Yvert & Tellier - 2016
•L'aventure du courrier d'hier à aujourd'hui, La Poste - 2005
•Le courrier prend les airs - L'aviation postale intérieure au milieu du XXe siècle, Camille Henri, Apostille - 2012
•Le développement des postes au XIXe siècle : Normandie 1830-1914 , Sébastien Richez, Université de Caen - 2002
•Le grand livre du TGV, Claude Soulié - Jean Tricoire, La vie du rail - 2002
•Le jargon des Postiers, Jacques Genet, La Maison du Dictionnaire - 1999
•Le Patrimoine de La Poste, Collectif, FLOHIC - 1996
•Le patrimoine de la SNCF et des chemins de fer français, Collectif, Editions Flohic - 1999
•Le rail en France : Les 80 premières lignes 1828-1851, François et Maguy Palau, Palau - 2003
•Le rôle de la Poste civile ou militaire au cours de la Grande Guerre 1914-1918, Alain Le Pestipon, Musée postal des Anciens Ambulants
•Le siècle des chemins de fer en France (1821-1938), Pierre DAUZET, Imprimeries Bellenand - 1948
•Le train poste de l'Est - ca 1990
•Le traitement du courrier en France, Ministère des PTT - 1984
•L'Epoque héroïque des bureaux de poste ambulants, Jean Duran & Rémy Plagnes, Comité d'entraide des PTT - 1983
•Les ambulants de La Poste - 2012
•Les ambulants et l'acheminement postal de 1945 à 1995, Rania Glissa - 1997
•Les ambulants ferroviaires, Jean-Claude Barandard - 1970
•Les ambulants routiers - 1994
•Les Ambulants, extrait de Traité de législation et d'exploitations postales, Paul Jaccottey, Paul Dupont - 1891
•Les bureaux de poste ambulants à Toulouse, Alain Le Pestipon, Association du musée postal AAT - 1995
•Les cahiers de la FNARH, Collectif, FNARH - 2012
•Les chemins de fer, Amédée Guillemin, Hachette - 1876
•Les chemins de fer Paris-Orléans, Jean-Pierre Vergez-Larrouy, La vie du rail - 1997
•Les Postes dans la guerre 1914-1918, Bette, Le Ber, Schepens, Richez, Thierry, Apostille - 2014
•Les Postiers du Rail, Marcel Baguet, Amis de l'histoire des PTT d'Alsace - 1995
•Les Services Ambulants, François Durand, Direction des Services Ambulants - 1975
•L'Histoire des Postes, puis des Télégraphes et des Téléphones à Toulouse, Alain Le Pestipon, La Poste
•Messages, revue de s Postes et Télécommunications
•Musée des Postiers ambulants de Toulouse, AMPAAT - 2003
•Nos Ancêtres Vie & Métiers - Métiers de la poste XIVe-XXe s., Collectif, Nos ancêtres - 2011
•Nos ancêtres Vie & Métiers - Rouliers, cochers et maîtres de poste, Nos ancêtres - 2007
•Paris-Lyon-Méditerranée - Les chemins de fer PLM, Chaintreau, Cuynet et Mathieu, La vie du rail - 1993
•Postes et Télécommunications françaises : Une chronologie du 20e siècle, Claude Pérardel, FNARH - 2004
•Premiers chemins de fer, J.B. SNELL, Hachette - 1966
•Quand la poste prend le train, Collectif, La Vie du Rail - 1994
•Raconte-moi la Poste, Emmanuelle Rivoire, Nouvelle arche de Noé - 2002
•Service Ambulants : 1923 à 1980, J .Gautier - 1980
•Service des Ambulants : Ecole de tri de Toulouse gare, Centre de tri de Toulouse gare - 1974
•Un siècle en train, Collectif, La vie du rail - 2000
•Wagons Postaux Européens, Amicale des Philatélites PTT d'Aquitaine, Amicale des Philatélistes des PTT d'Aquitaine - ca 2000