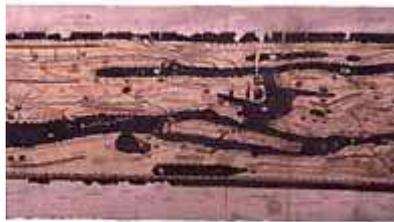


Histoire de la poste des origines à nos jours



L'histoire de la Poste commence probablement avec le roi perse Cyrus qui, d'après Xénophon et Hérodote, avait installé vers 500 av. J-C des relais de chevaux sur les routes de son vaste empire. Une organisation semblable aurait existé en Chine à la même époque.

Plus près de nous, l'empereur Auguste crée pour tout le territoire romain, au I^{er} siècle av. J-C, le *cursus publicus*. La course publique consistait en un réseau de relais et d'hôtelleries qui permettait d'acheminer promptement les messages par des courriers.

Avec les invasions barbares, les postes entrent au Moyen Age dans un long sommeil dont le roi Louis XI les tira à la fin du XVI^e siècle.

Le Moyen-Age est le temps des messageries particulières, celles des grands du royaume, des corps organisés comme les villes, les communautés religieuses ou les universités. Le souverain avait ses propres courriers. On les appelait les chevaucheurs de l'écurie du roi. Ils ne transportaient que la seule correspondance du monarque.



Les moines attachés au service des abbayes utilisaient les services d'un porte-rouleau. Celui-ci transportait d'abbaye en abbaye une longue bande de parchemin qui s'allongeait au cours du voyage d'accusés de réception. Les rotula annonçaient le décès d'un membre de la communauté. Certains rouleaux atteignaient 16 m de longueur.

Depuis au moins le XIII^{ème} siècle, les universités avaient un service de messagerie utilisé par les étudiants et leurs familles. On distinguait les grands messagers, sortes de parrains qui subvenaient aux besoins des étudiants, des petits messagers qui eux se déplaçaient et apportaient des nouvelles aux familles. Ces petits messagers furent autorisés à se charger de la correspondance des particuliers. Ils dominèrent le commerce des lettres jusqu'à l'apparition de la poste aux lettres au début du XVII^{ème} siècle.



En 1576, Henri III créa des messagers royaux, spécialisés dans le transport des sacs de procédure résultant de l'activité des tribunaux. Ces messages royaux, à ne pas confondre avec les messagers du roi attachés à son service personnel, acheminaient également les lettres des particuliers.

Il existait aussi des piétons et messagers employés par les villes.

Les règlements édictés par la monarchie limitaient les droits de chacun, tant messagers de l'université que royaux ou autres usagers de la route. Mais les conflits nés de la concurrence de ces entreprises entre elles demeuraient nombreux. L'apparition de la poste aux lettres au début du XVII^{ème} siècle ne fera qu'aviver les rivalités.



On appelle « poste aux lettres » cette administration dirigée par le surintendant général des postes qui comprend les directeurs des bureaux de poste et les courriers qui acheminent les dépêches d'un bureau à l'autre. Les directeurs encaissent le prix de la lettre qu'ils réclament au destinataire. Les courriers utilisent les relais de la poste aux chevaux, organisation qu'avait ressuscitée Louis XI vers 1477. Eux seuls –les courriers– parcourent toute la ligne et changent de chevaux à chaque relais. Ils sont accompagnés d'un postillon chargé de les guider jusqu'au relais suivant et de ramener les chevaux « à vide » à leur relais d'origine.

A l'époque de Louis XI, les relais de poste étaient distants de 7 lieues soit 28 km, d'où les fameuses bottes de 7 lieues qui inspirèrent Charles Perrault. Ces lourdes bottes chaussées par le postillon frappaient la curiosité des voyageurs étrangers.



Au XVIII^{ème} siècle, la distance moyenne entre 2 relais est de 16 kilomètres. Une lettre expédiée de Paris met 2 jours et 8 heures pour atteindre Lyon, un peu plus de 4 jours pour Marseille. On comptait à cette époque environ 1400 relais de poste. Ceux-ci étaient la propriété des maîtres de poste, presque tous cultivateurs, qui louaient des chevaux aux courriers mais aussi aux voyageurs pressés. Seuls ils avaient le privilège de faire galoper leurs chevaux, d'où l'expression « aller en poste » qui signifie « aller au galop ». Les messagers quant à eux ne pouvaient aller qu'au pas ou au trot et ne voyageaient que de jour contrairement aux

courriers de la poste aux lettres qui voyageaient également de nuit et avaient priorité de passage sur la route.

En 1672, Louvois, alors surintendant général des postes, crée la ferme générale des postes. Jusqu'alors exploitées par des maîtres des courriers, sortes de directeurs régionaux, les postes sont désormais gérées par un seul individu : le fermier des postes. En réalité, le fermier des postes était l'homme de paille de puissantes compagnies de financiers qui se succéderont à la tête de l'administration jusqu'à la Révolution. Moyennant finance, le fermier achetait au roi le droit exclusif d'exploiter les postes et d'en percevoir les revenus. Les cautions de la ferme des postes bâtirent ainsi des fortunes considérables sur le produit des lettres, tandis que le roi ne pouvait compter que sur le prix du bail qu'il tentait d'augmenter à chaque renouvellement. La ferme des postes qui détient le monopole rachète alors les messageries royales et celles de



l'université.



La ferme des postes avait porté tous ses efforts sur l'acheminement des lettres et l'encaissement des taxes mais ne s'était guère préoccupée de distribution. Elle ne s'intéressait pas davantage aux lettres nées dans la ville et à distribuer dans la ville jusqu'au jour où Piarron de Chamousset, un philanthrope, eut l'idée de créer en 1760 à Paris une petite poste, c'est-à-dire un service de collecte et de distribution du courrier urbain. Le facteur de ville était né. A Paris, 200 facteurs agitaient leur claquoir pour avertir de leur passage et assuraient 3 distributions par jour. Constatant les profits que Chamousset tirait de la petite poste, la ferme agrégea l'invention de son initiateur à la grande poste en 1780.

A la Révolution, la ferme est supprimée, les postes sont mises en régie et administrées directement par l'Etat. La tourmente révolutionnaire engendre des troubles dans le service des postes : les directeurs des postes sont désormais élus ; les villes portant dans leur nom un rappel de la royauté ou de la religion sont débaptisées : Bourg-la-Reine devient Bourg-Egalité, Saint-Malo devient Port-Malo. On condamne avec force la violation du secret de la correspondance "l'une des plus infâmes inventions du despotisme" dira le comte de Clermont-Tonnerre.



La Révolution est aussi l'époque où apparaissent les malles-poste dans lesquelles des voyageurs fortunés et pressés pouvaient prendre place au côté du courrier. Avec l'utilisation de la vapeur, la Poste va accélérer l'acheminement des dépêches. Dix paquebots-poste à vapeur parcourent la Méditerranée en 1835. En 1845, un wagon-poste est mis en service sur la ligne Paris-Rouen. Il sera le premier d'une succession de nombreux modèles de bureaux ambulants. En 1873, lorsque la poste aux chevaux disparaît au profit du transport par chemin de fer, il existait 54 lignes, puis en 1914, 175 lignes.

Avec le XIX^{ème} siècle commence l'ère des réformes. A partir de 1830, les campagnes jusque là négligées, reçoivent la visite du facteur. C'est en 1849 qu'est émis le premier timbre-poste à l'effigie de Cérès, déesse des moissons, à laquelle succédera le profil de Napoléon III en 1852. Désormais, le prix de la lettre varie en fonction du poids et non plus de la distance. Le nombre des lettres expédiées double de 1848 à 1859.

La guerre de 1870 et le siège de la capitale qui isole les Parisiens de la province vont obliger ceux-ci à trouver des moyens de communiquer.





On utilise alors des ballons-montés. Près de 11 tonnes de courrier seront ainsi acheminées par la voie des airs au moyen de 65 ballons. Des pigeons également apporteront à Paris des nouvelles de la province grâce aux milliers de dépêches microfilmées que l'on fixera à leur queue. Projetées sur un écran par un appareil muni d'une lentille grossissante, les lettres étaient retranscrites sur papier et remises à leurs destinataires.

Des boules de zinc, étanches, jetées à la Seine devaient également transporter des lettres. Elles devaient être récupérées dans un filet tendu en travers du fleuve. Mais aucune n'arriva à destination pendant la durée du siège.

L'année 1870 verra une innovation remarquable : la carte postale. Mais il faudra attendre 1889 pour voir les premières cartes postales illustrées.



En 1879, l'Administration des Télégraphes jusqu'alors sous tutelle du ministre de l'Intérieur, fusionne avec celles des postes.

Depuis le télégraphe aérien des frères Chappe né sous la Révolution, des progrès prodigieux ont été accomplis dans le domaine des télécommunications.

Dans les années 1840, le télégraphe électrique vient remplacer le télégraphe optique. Devant l'accroissement du trafic télégraphique, l'Administration des postes crée à Paris un réseau de transport souterrain : c'est le pneumatique inauguré à Paris en 1866. Des boîtes cylindriques propulsées par injection d'air parcourent des tubes disposés dans les égouts.



Dans les années 1880, l'Administration des postes et télégraphes développe le réseau téléphonique et étend ses activités.

Elle gère, à partir de 1881, la Caisse nationale d'Épargne et en 1918 les chèques postaux sont créés.

Le XX^{ème} siècle s'ouvre sur l'aventure aérienne. En 1911, le pilote français Henri Péguy s'envole au-dessus du Gange, en Inde, avec 15 kg de courrier. On retiendra surtout les noms de Mermoz, qui a traversé l'Atlantique sud en 1930, celui de Saint-Exupéry, celui encore de Guillaumet, et on n'oubliera pas tous ces pionniers de l'aéropostale qui ont laissé leur vie afin d'acheminer le courrier coûte que coûte.



Depuis plus de 4 siècles, la Poste n'a cessé d'adapter ses structures aux besoins de la communication.

Actuellement au musée de la Poste

Marianne, une femme affranchie du 8 janvier au 12 mars 2005

Le Musée de La Poste présente l'exposition "Marianne, une femme affranchie". L'émission de la Marianne des Français dessinée par Thierry Lamouche est l'occasion d'évoquer toute l'iconographie de Marianne sur le timbre-poste français. En effet, sous le nom de Cérès, Semeuse, Sabine ou Liberté, Marianne, l'image de la République, est représentée sur nos timbres-poste d'usage courant depuis 1849. L'exposition « Marianne, une femme affranchie » présentée au Musée de La Poste du 8 janvier au 12 mars 2005, met en valeur des documents originaux sur nos Marianne successives. Maquettes, projets, poinçons, essais de couleurs... retracent l'histoire de l'usage de notre icône républicaine comme messagère de nos envois quotidiens.