

TRANSPORT DU COURRIER
(par divers moyens de transport)

Par Jean DE BAST

Depuis toujours, les hommes ont éprouvés le besoin de communiquer entre eux. Les peuples de l'Antiquité disposaient déjà de courriers bien structurés (Perses, Egyptiens, ...).

Ci-après, un éventail de « transport par courrier » par divers moyens utilisés pour le transport.

« PAR MESSAGER »

Durant l'occupation romaine, les routes étaient pavées. Avec l'invasion des barbares, le service postal fut anéanti. La dégradation des routes provoqua une forte régression des communications. Sous Charlemagne, le service de la Poste fut restauré (uniquement pour les documents officiels), mais se dégrada une fois l'Empereur décédé.

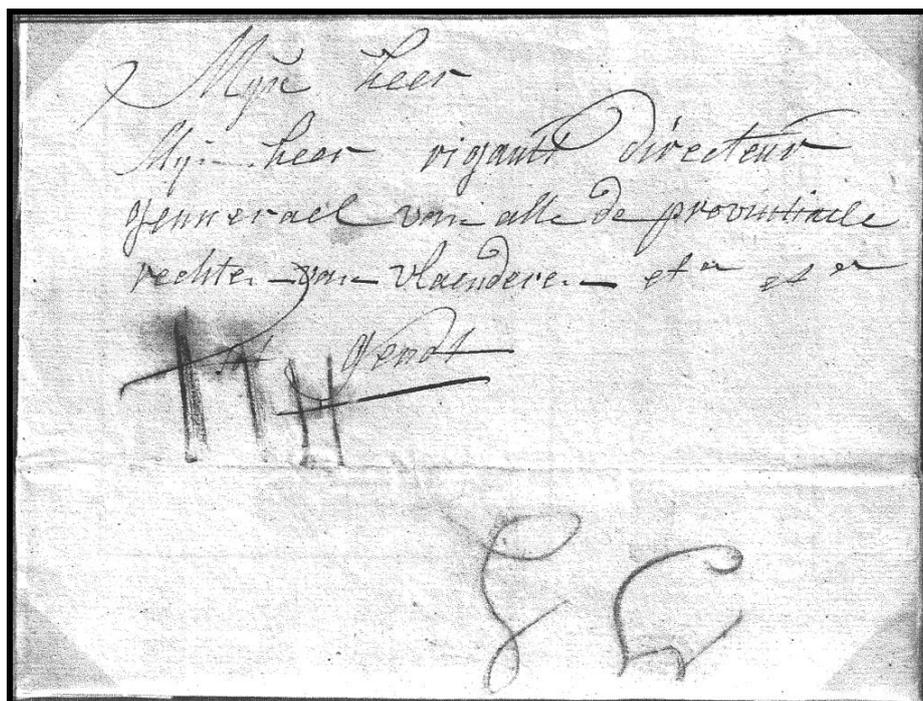
Par la suite, il n'existait que des courriers privés, appelés « Chevaucheurs », qui étaient au service des princes, dignitaires et fonctionnaires.

Le développement des communautés et des corporations, amène ceux-ci à correspondre pour la transmission d'ordres et instructions à leurs dépendances. Les messagers leurs étaient attirés. C'est ainsi qu'il existait des « Messagers des couvents », « Messagers des Universités », « Messagers des Marchands », etc...

Au XV^{ème} siècle, des princes européens reprirent le système de relais employé par les romains. En Belgique, c'est la famille de Tassis (Bergamo-Italie) qui reçoit la mission, en 1489, de réaliser les liaisons postales entre Innsbruck (résidence de l'Archiduc Maximilien d'Autriche) et Malines (demeure de Marguerite d'York – Gouvernante des Pays-Bas autrichiens).

La famille de Tour et Tassis prend, petit à petit, le monopole de l'exploitation de la « Poste », privilège qu'elle conservera jusqu'à l'annexion française.

Les messagers ne pouvant plus emprunter les routes parcourues par celles établies par l'octroi royal (ordonnance de 1752), leur rôle se bornait à transporter le courrier d'une ville à l'autre.

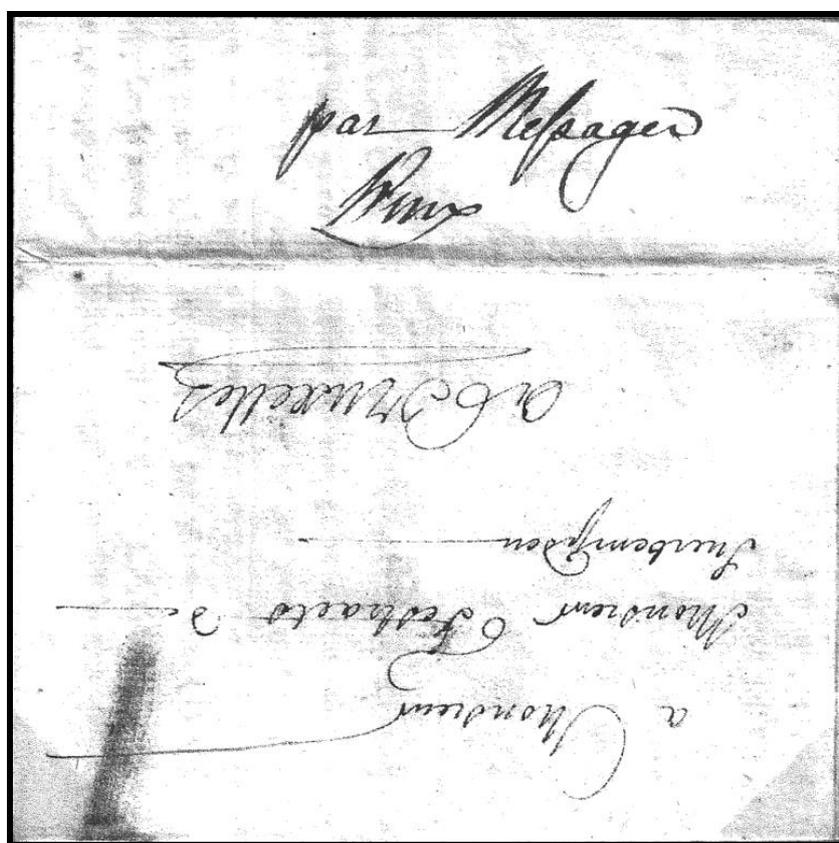


Pli daté « Louette » (près de Gedinne) 6 juil. 1779, adressé à Gendt (Gand). Au dos la marque du messenger « J L » à la craie brune. (4 sols hollandais).

« PAR MESSAGER »

En mai 1794, les armées françaises réorganisées infligent plusieurs défaites aux autrichiens, et la Belgique est à nouveau conquise par la France. Durant l'occupation française (1794-1814), l'exploitation de la poste était nationalisée. Les messagers recevaient un traitement et un uniforme. Des boîtes aux lettres étaient placées pour le public y déposer son courrier. Le service des estafettes, qui existait déjà sous le régime espagnol, était instauré sous le régime français. Des messagers-piétons étaient chargés de la distribution des lettres dans les communes du secteur postal et de lever les correspondances aux boîtes.

Les correspondances étaient transportées par la poste aux Chevaux. Il arrivait que certains messagers œuvraient encore certains trajets et c malgré l'arrêté du 27 prairial an IX (16 juin 1801), qui renouvelait les défenses faites aux entrepreneurs de voitures libres, de transporter lettres et journaux.



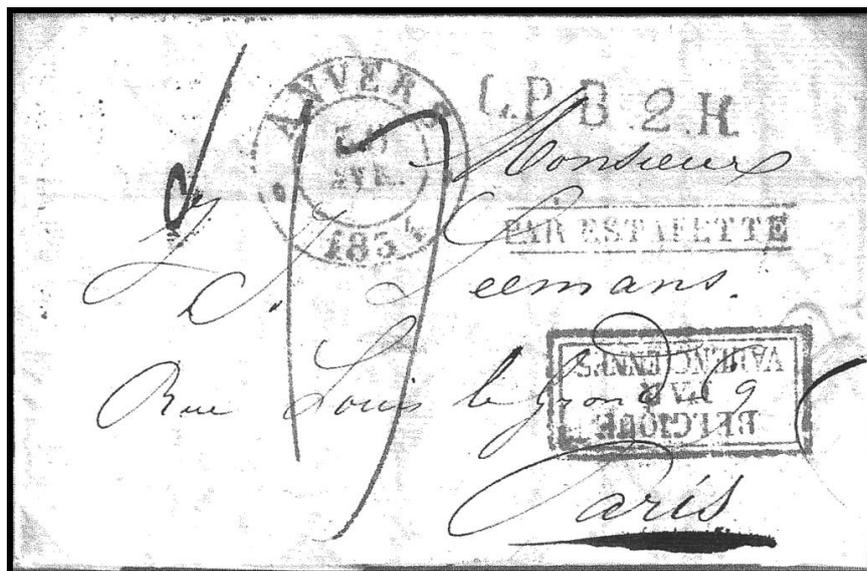
Lettre d'un faire-part de deuil expédié de Louvain le 29 pluviôse an XI (18 février 1803) vers Bruxelles. Au dos, indication « par Messager / Riux » et sur le devant un trait à la craie brune.

« PAR ESTAFETTE »

Un arrêté ministériel daté du 19 décembre 1832, désigne les routes sur lesquelles le transport des dépêches devait se faire :

BRUXELLES à ANVERS	ANVERS à LOUVAIN
BRUXELLES à OSTENDE par Gand	ANVERS à LILLE par Gand
BRUXELLES à SPA par Liège	NAMUR à ARLON
BRUXELLES à AIX-LA-CHAPELLE par Liège	LIEGE à MONS par Namur
BRUXELLES à DINANT par Namur	MONS à TOURNAY par Ath
BRUXELLES à NAMUR par Wavre et Gembloux	TONGRES à HASSELT
BRUXELLES à MONS	

L'échange des lettres entre la Belgique et la France était réglé suivant les dispositions établies dans la convention en vigueur le 1^{er} octobre 1818, par l'intermédiaire des bureaux d'échange de Mons, Menin, Dinant, Luxembourg et par les bureaux secondaires de Tournay, Furnes et Bouillon, en relation avec les bureaux français de Paris, Valenciennes, Lille, Givet, Thionville, Dunkerque et Sedan.



Pli d'environ 10 grs expédié « PAR ESTAFETTE » d'ANVERS 30 AVR 1834 vers Paris.

Marque L.P.B.2.R. (Lettre Pays-Bas 2^{ème} rayon) qui taxait les plis non affranchis.

(1^{er} R.= 4 déc., 2^{ème} R.=6 déc., 3^{ème} R.= 7 déc., 4^{ème} R.= 8 déc., 5^{ème} R.= 9 déc.).

Pour la distance (entre 150 et 220 km) séparant le point d'entrée en France « BELGIQUE PAR VALENCIENNES » et Paris, on comptait 5 déc.

Pour la progression de poids : jusqu'à 7,5 grs. = 1 port, de 7,5 à 10 grs. = 1 ½ port, de 10 à 15 grs. = 2 ports.

La taxation était donc de 6 déc. + 5 déc. = 11 déc. X 1,5 port = 16,5 arrondi à 17 déc., comme indiqué sur le pli.

« PAR ESTAFETTE »

Après la révolution belge de 1830, un arrêté du Ministre des Finances, daté du 10 décembre 1832, réglait le service des estafettes. Il était payé 1,5 frs par poste pour le cheval, et 1,5 frs pour le postillon. Chaque dépêche était accompagnée d'un part, sur lequel le Maître de Poste renseignait l'heure d'arrivée. Il devait également veiller au bon état du portefeuille, et que les heures de départ soient respectées.

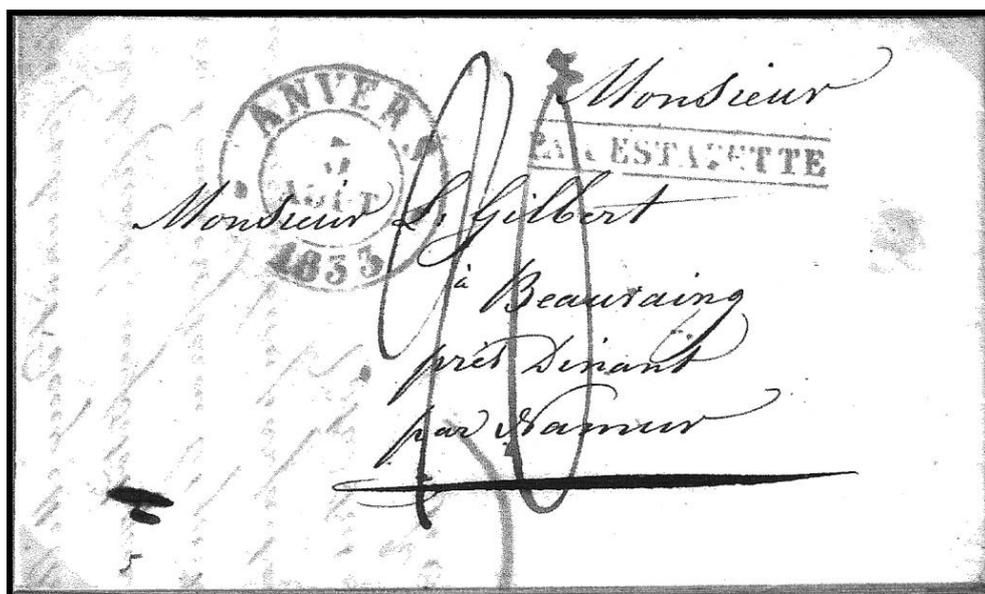
La course d'un poste devait se faire en 32 minutes.

Les plis transportés étaient frappés d'un timbre « PAR ESTAFETTE », en rouge, entre deux traits. Cette griffe n'avait été utilisée qu'entre 1833 et 1835.

Lors de l'indépendance belge, l'Administration des Postes adopta la monnaie et les tarifs hollandais. Ceux-ci étaient basés sur la distance et le poids.

Jusqu'à 50 km = 10 cents, de 50 à 80 km = 15 cents, de 80 à 120 km = 20 cents, de 120 à 180 km = 25 cents et de 180 à 240 km = 30 cents.

Pour la lettre simple de 16 grs. = 1 port, puis par 8 grs. ou fraction de 8 grs. on comptait un port en plus.



Pli de moins de 16 grs., expédié « PAR ESTAFETTE » d'Anvers vers Beauraing (dépendant de Dinant). Dinant étant distant d'environ 110 km, la taxe est de 20 cents (80 à 120 km) pour le poids d'un port, moins de 16 grs.

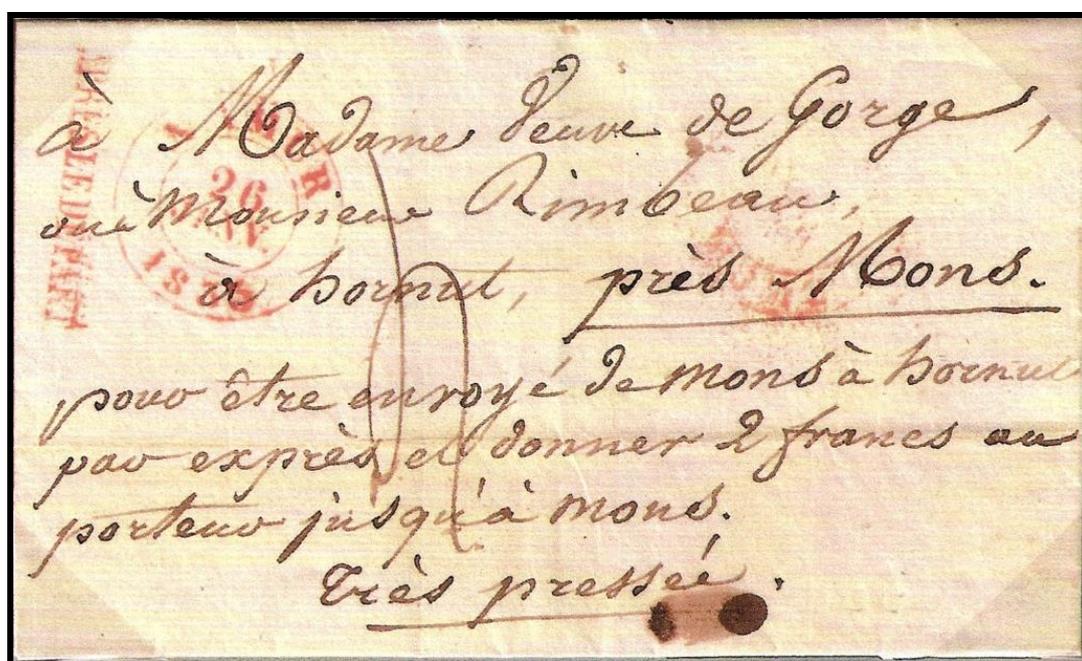
Lettre véhiculée « PAR ESTAFETTE » par les routes d'ANVERS à BRUXELLES et de BRUXELLES à DINANT (suivant l'A.M. du 19 décembre 1832).

« EXPRES PAR ESTAFETTE »

Rappel des dispositions du règlement d 1815, concernant la défense aux directeurs de percevoir plus de 5 francs, tant au départ qu'à l'arrivée de chaque dépêche. (*Lettre de l'Administration des Postes du 6 janvier 1834*).

Les lettres, paquets et dépêches transportées par estafette, ne devaient être frappées d'aucune taxe. La perception de ce droit ne pouvait s'exercer que sur les objets dont le transport était opéré par l'intermédiaire et aux frais de l'Administration des postes et non sur les paquets transportés aux frais des particuliers et par des moyens autorisés par les lois et règlements.

(*Lettre du Directeur de l'Administration du 15 janvier 1835*).



Pli daté de « Tilleur près de Liège le 26 janvier 1835 » destiné à Hornu (près de Mons).

Indication manuscrite : « pour être envoyé de Mons à Hornu par exprès et donner 2 francs au porteur jusqu'à Mons / Très pressée ». Pli remis au conducteur de l'Estafette du service : Liège, Chockier, Huy, Sclayne, Namur où le pli est remis au bureau de NAMUR / 26 JANV. 1835, qui appose la griffe « APRES LE DEPART » (expédition faite). Prise en charge par l'estafette partant de Namur vers Mons via Sombreffe, Charleroy, Anderlues, Bray, Mons. Arrivée MONS / 28 JANV 1835. (D'après l'Etat Général des Routes de Poste – 1833).

« PAR MALLE-ESTAFETTE ET CHEMIN DE FER »BRUXELLES BUREAU D'ENTREE

Le courrier allant et venant de France et pays auquel la France servait d'intermédiaire, était transporté par Malle-Estafette, entre Bruxelles et Paris (convention belgo-française du 1^{er} octobre 1836). La rencontre des malles avait lieu à Valenciennes. Les départs de Bruxelles et Paris étaient fixés à 6h 00 S. L'arrivée à Valenciennes était à 11h 36 S pour le courrier belge et à 07h 20' le lendemain matin pour le courrier de France. Les correspondances venant de France étaient frappées d'un cachet **FRANCE PAR QUIEVRAIN / BRUXELLES**. Au centre la date. Bruxelles était cité comme bureau d'entrée, mais la taxe devait être calculée depuis le point d'origine jusqu'au point d'entrée ou de sortie du pays destinataire, soit Quiévrain.



Lettre de GENOVA / 25 SETT (septembre) 1841 pour Francomont. Transport par Malle-Estafette vers Paris via Strasbourg, puis par Malle-Estafette de Paris à Valenciennes. Marque **T.F.** (Transit Français). Transfert des dépêches sur la Malle-Estafette belge, pour le trajet Valenciennes, Quiévrain, Mons, Bruxelles. (Ligne de Chemin de fer Quiévrain-Bruxelles, en activité en août 1842 et depuis St-Saulve –Valenciennes en novembre 1842). Au dos cachet **FRANCE PAR QUIEVRAIN / BRUXELLES / 1 OCT 1841**, puis par chemin de fer Bruxelles-Malines, Ans(en service en 1838). Reste du trajet en carriole jusqu'à Verviers, qui distribuera le pli. Dos, **VERVIERS 2 OCT 1841**. La ligne jusqu'à Verviers et la frontière allemande ne sera ouverte qu'en 1843. Devant taxe de « 16 » déc. Et au dos « 14 » déc. Revenant à la France.

EN « CARRIOLE » ET « MALLE-ESTAFETTE »BUREAU DE DISTRIBUTION

Etant donné le manque de précisions quant à la date et le lieu de dépôt des correspondances remises aux bureaux de distribution, des doutes sont apparus au niveau de la taxation.

Pour obvier à ces inconvénients, l'Administration postale dotait les bureaux de distribution d'un timbre à date de moindre dimension (18 mm) portant sur deux lignes, le jour, le mois (en chiffre romain) et dans le bas, un ornement en place du millésime. Ces bureaux devaient appliquer ce timbre à date sur toutes les correspondances originaires de leur bureau (à l'encre noire), ainsi qu'au dos de celles reçues des autres bureaux (Circ. 108 du 2 octobre 1836).

Depuis le 1^{er} janvier 1836, la taxe des lettres était calculée sur la distance et le poids.

Jusqu'à 30 km = 2 décimes

de 60 à 100 km = 4 décimes

De 30 à 60 km = 3 décimes

de 100 à 150 km = 5 décimes

et ainsi de suite en ajoutant 1 décime par 50 km.

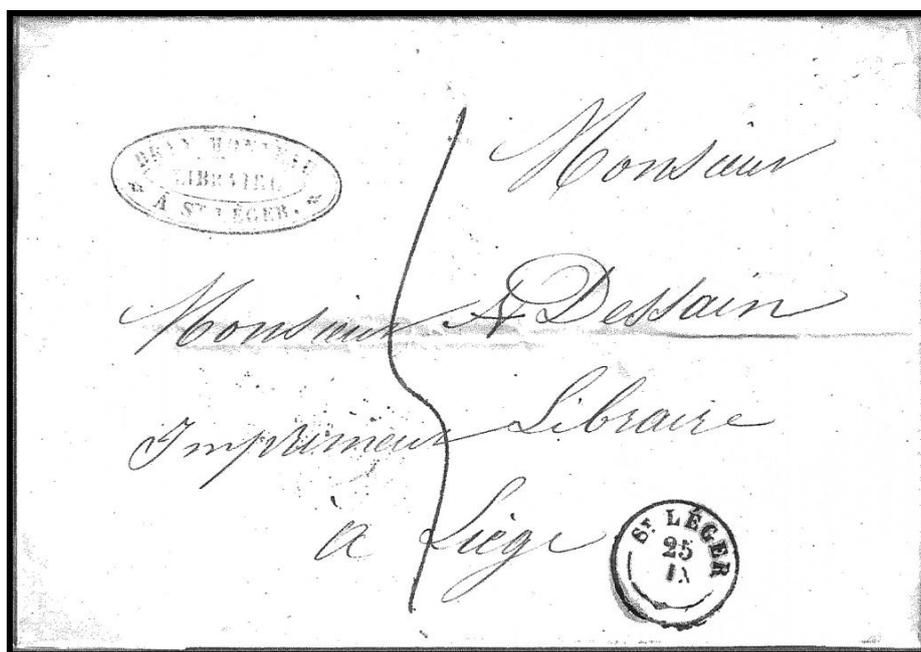
1 port pour moins de 10 grs.

2 ports pour + de 15 à 20 grs.

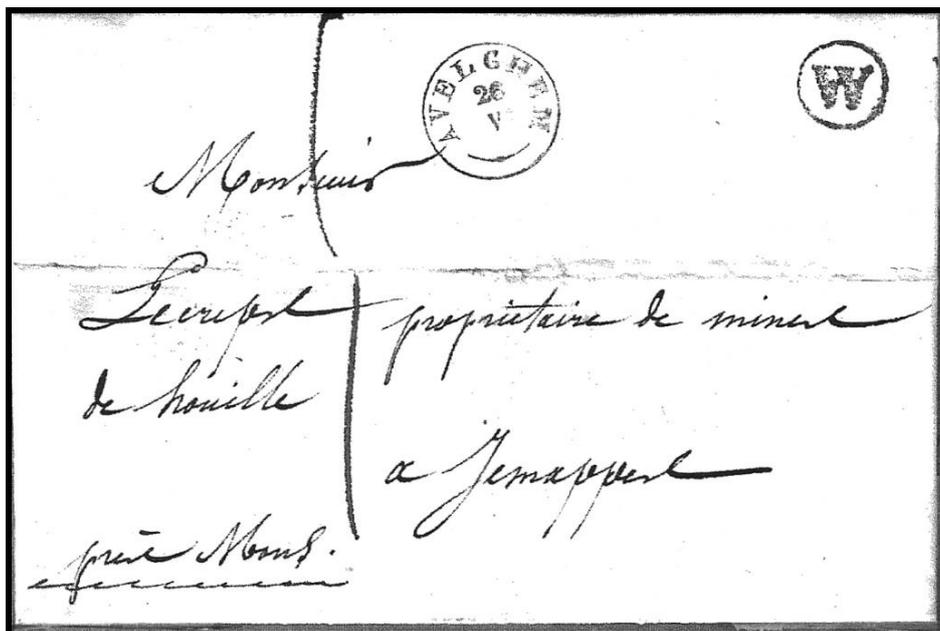
1 ½ port de 10 à 15 grs.

2 ½ ports pour + de 20 à 30 grs.

et ainsi de suite en ajoutant ½ port par 10 grs. Supplémentaires.

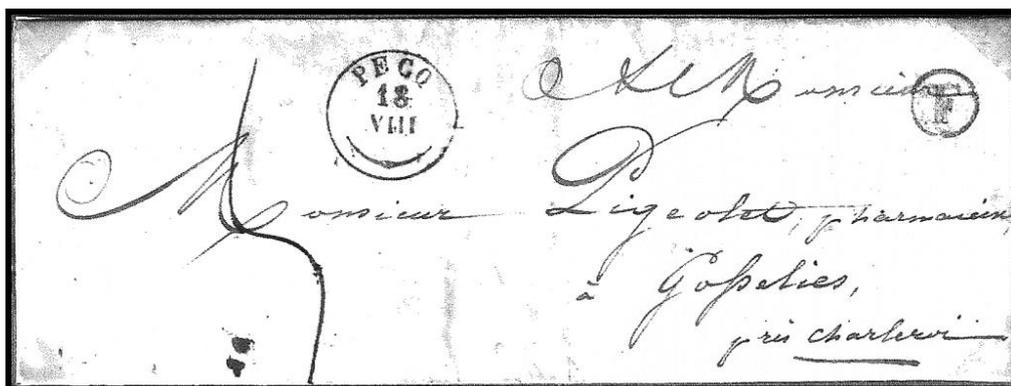


Lettre datée de St-Léger du 25 sept. 1847, pour Liège. Timbre à date de 18 mm. S^t LEGER / 25 IV ---●---. Transport par carriole de la ligne de Virton, St-Léger, Arlon, ensuite la Malle-Estafette de l'entrepreneur Piéton d'Arlon à Liège, départ 6 h 00 S via Martelange, Bastogne, Houffalize, Aywaille, arrivée à Liège après 13 h 00 de route.



Lettre de Kerkhove (cachet boîteur « W ») 25 MAI 1839, vers Jemappes.

Transportée par facteur rural de Kerkhove à Avelghem. Annulation AVELGHEM / 26 V ---●---, (18 mm – ouverte en 1835). Indication de la taxe « 5 » (décimes). Transportée par Malle-Poste de Courtrai à Mons via Tournay, Leuze et arrivée MONS 27 MAI 1839.



Lettre datée de Celles (cachet boîteur « F ») 17 AOUT 1844, vers Gosselies.

Transportée par facteur rural de Celles à Pecq. Annulée par bureau de distribution PECQ / 18 VIII ---●---, (18 mm – ouverte le 29 juin 1836). Indication de la taxe « 5 » (décimes). Transportée par Malle-Poste sur la ligne Bruges à Tournay via Pithem, Courtrai (Pecq) puis de Tournai à Mons via Leuze et Ath et ensuite de Mons à Charleroy via Bray, Anderlues et arrivée CHARLEROY 19 AOUT 1844.

SERVICE RURAL

Le Gouvernement belge organisa, à l'exemple de la France, un « SERVICE RURAL ». La loi du 29 décembre 1835 (à partir du 1^{er} janvier 1836) sur les taxes était établie en raison du poids et de la distance. La taxe des lettres de et pour la même commune était de 1 décime.

La taxe des lettres de et pour les communes dépendant de la même direction était de 2 décimes. La taxe était calculée en ligne droite, entre le bureau d'origine et le bureau de destination, et n'excédant pas 30 km = 2 décimes.

De 30 à 60 km = 3 décimes

De 60 à 100 km = 4 décimes

De 100 à 150 km = 5 décimes, et ainsi de suite en ajoutant 1 décime par 50 km.

La mise en place avait lieu dans le Brabant le 1^{er} septembre 1836. Dans les provinces d'Anvers, du Hainaut et des deux Flandres, en octobre 1836. Dans les autres provinces, en novembre 1836. Le timbre « **SR** » devait être appliqué au dos des correspondances destinées aux communes sans bureau de poste.

L'encre noire était réservée aux distributions ; l'encre bleue était utilisée à Bruxelles et l'encre rouge par les autres bureaux.

Toute lettre provenant ou à destination d'un lieu sans bureau de Poste devait payer 1 décime en plus, lorsque le lieu d'origine et celui de destination n'étaient pas desservi par la même direction. Le décime rural était cumulé avec la taxe ordinaire. Le calcul de la taxe était fait sur la distance séparant les deux directions ou perceptions.

Toute lettre recueillie par un facteur rural devait être frappée, indépendamment des timbres « **SR** » et « **CA** », de l'empreinte du timbre litera placé dans chaque boîte rurale. A partir du 1^{er} juillet 1841, le service rural était quotidien (A.R. du 6 avril 1841).

Le facteur rural devait payer d'avance le montant des lettres qu'il emportait, et qu'il récupérait lors de la distribution aux destinataires. Les facteurs devaient rapporter les lettres, journaux et imprimés non distribués (C. 88 du 31 déc. 1835).

Le timbre « **CA** » était apposé sur les lettres provenant ou à destination d'une commune sans bureau de poste, mais ne sortant pas de l'Arrondissement d'un bureau de Direction ou de Perception. Ces lettres étaient taxées à 2 décimes pour un port de moins de 10 grs. ; pour 1½ port de 10 à 15 grs. inclus ; 2 ports de 15 à 20 grs. inclus ; 2 ports de 20 à 30 grs. inclus et ainsi de suite, en ajoutant ½ port par 10 grs. (C. 88 du 31 déc. 1835).