

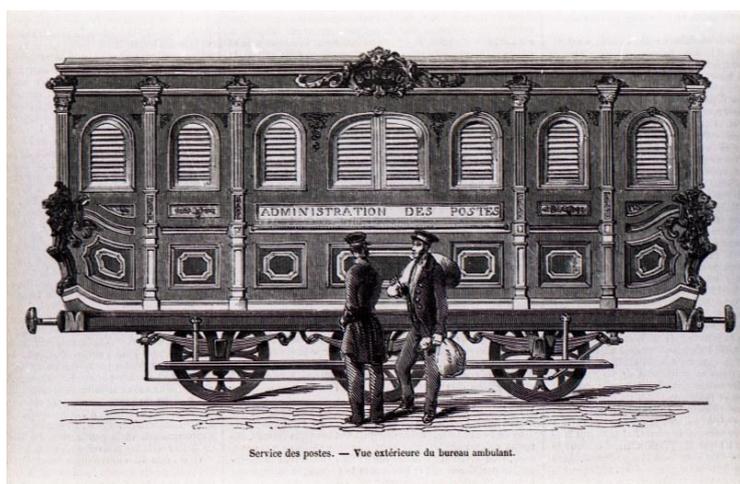
Les trains postaux : Le transport du courrier par rail

En quelques mots : Au XIXe siècle, la Poste, les télégraphes et les chemins de fer font partie d'un même ministère. La distribution rapide du courrier fait partie des priorités de cette administration. Le chemin de fer va contribuer à son essor avec la mise en place des voitures postales, spécialement destinées au transport et au tri du courrier en cours de route, dès 1840. Cette collaboration durera jusqu'en 2003. Dès lors, le courrier sera transporté par la route



Voiture postale 9014 dans l'atelier central de Malines (Ref. IFA269)

La naissance des trains postaux



'Service des postes. - Vue extérieure du bureau ambulant.' (Réf. Z00689)

En Belgique, le transport du courrier postal par train va suivre de près l'introduction du chemin de fer, en 1835. Dès le 7 décembre 1837, un arrêté ministériel régleme les relations entre le service des Postes et celui des Chemins de fer en vue de transporter des dépêches postales par convoi.

Et le 15 septembre 1840, un service de transport du courrier par chemin de fer est mis en place entre Bruxelles et Anvers. C'est une première sur le continent européen ! Un premier essai, suivi bientôt par bien d'autres et qui marque la fin de la malle-poste tirée par des chevaux.

Des voitures uniquement affectées au transport du courrier sont désormais incorporées aux trains. Mieux : pour gagner du temps le courrier est trié pendant le voyage !... L'idée vient d'Angleterre : là les premiers bureaux de poste ambulants avaient été instaurés dès le 6 janvier 1838.

Peu à peu, le service s'étend à l'ensemble du pays : sur la ligne Bruxelles - Tubize, le 1er décembre 1841, puis jusqu'à Mons dès 1842. Viennent ensuite Mons - Quiévrain (1843), Gand - Mouscron et Liège - Verviers.

Désormais, l'avancement de la construction du réseau ira de pair avec la création de nouveaux services de transport du courrier à tel point que l'arrêté royal du 30 janvier 1850 va mettre en place ce service sur toutes les lignes principales de l'Etat.

En 1849, avec l'instauration du timbre-poste pour l'affranchissement du courrier par l'expéditeur, les boîtes aux lettres se multiplient¹. Elles assurent ainsi au public une plus grande facilité pour l'expédition de ses correspondances étant donné qu'il ne faut plus se rendre dans un bureau de poste pour les y déposer.

Le service est définitivement instauré par Arrêté royal du 30 janvier 1850. Une convention est signée selon laquelle les Postes pouvaient transporter et trier leur courrier sur la plupart des lignes ferroviaires belges.

Bientôt, un ordre de service (Circulaire n°637 du 10 avril 1850) stipulera d'ailleurs que toutes les stations de chemin de fer qui n'avaient pas de boîte aux lettres devaient en être pourvues sans retard.



Boîte aux lettres noire type 1866 (Réf. KMKG03)

Et, à dater du 1er juillet 1852, la notion de *bureau ambulant* apparaît : *les boîtes aux lettres des stations se trouvant sur les lignes (...) doivent être levés 10 minutes avant le départ ou le passage des voitures « bureau ambulant »*. (R.A. n°127 du 12 juin 1852). Ce service rend la distribution des lettres plus facile, plus prompte, plus sûre.

En outre, à partir du 10 janvier 1886, dans les localités dépourvues d'un bureau postal, c'est le personnel de la *station* qui doit lui-même relever le courrier des boîtes aux lettres des *stations* du Chemin de fer de l'Etat. Le produit de cette levée devait être transmis à un bureau de poste voisin. Le timbre-litera de la boîte devait être appliqué sur les pièces recueillies. Les timbres-poste devaient rester intacts, leur oblitération incombant au bureau de poste réceptionnaire.

¹ Dès le 1er juin 1852, un débit de timbres-poste est même établi dans toutes les stations du chemin de fer.

L'organisation du travail

L'organisation du tri ambulants va révolutionner le secteur chargé du traitement de la correspondance.

Au niveau du fourgon postal, la mission des ambulants est donc essentiellement le tri et le transport du courrier urgent allégeant ainsi la tâche des bureaux de tri sédentaires. Grâce à eux, la correspondance déposée avant la dernière levée dans n'importe quelle localité parvient le lendemain matin à son destinataire, même si celui-ci habite à l'autre bout du pays !



Intérieur d'une voiture postale (Réf. Z12584)

Les bureaux de poste ambulants circulent en fin de journée et la nuit sur les grands axes ferroviaires. Ils acheminent le courrier des centres de tri de province vers Bruxelles qu'ils atteignent entre 22 heures et minuit. Le courrier trié est remis au centre de tri de Bruxelles X.

D'autres ambulants vont quitter Bruxelles-Midi entre minuit trente et deux heures, emportant le courrier qui n'a pu être expédié par les derniers trains de soirée.

Au cours du trajet, le personnel de la poste prend place dans les voitures postales et trie le courrier reçu avant le départ et durant les arrêts sur le parcours. On les appellera les *ambulants*.

Au niveau des *stations*, le courrier des boîtes aux lettres est déposé dans les sacs de courriers formés durant le trajet et destinés aux centres postaux de tri qui se trouvent sur l'itinéraire. Ces sacs sont alors redistribués vers les bureaux de tri postal.



Intérieur de la voiture postale à Train World (Réf. D4093-13)

Dans l'angle gauche supérieur des adresses, les ambulants indiquent à la main le lieu d'origine de ces lettres. Ce mode d'indication est remplacé par l'apposition d'un cachet partout où le nombre des lettres est assez élevé.

Jusqu'au 15 décembre 1895, les bureaux vont porter le nom de la ligne de chemin de fer parcourue. A partir de décembre 1895, les bureaux ambulants seront désignés par l'indication du trajet qu'ils effectuent. Ceux qui faisaient le même voyage étaient numérotés.

Le personnel

Le travail du personnel des ambulants est loin d'être aisé.

Le jour, la voiture postale se repose sur une voie de garage mais, à la tombée du soir, elle s'éveille et retrouve le quai où commence son travail. Dans la voiture, les ambulants allument les lampes, endossent leurs cache-poussière, allument les foyers et accueillent les premiers sacs de courrier.



Issu de la revue « Le Rail » 11/1974 (Réf. K567382)

Les casiers attendent les lettres et, au départ du train débute le travail sans relâche du tri des paniers des envois. Le volume de travail à fournir détermine la vitesse d'exécution. Dans les casiers gonflent les petits tas de correspondances que remplissent, inlassablement, les bras des trieurs. Côte à côte, dirigeant et subalternes sont sur la brèche. Chacun connaît sa tâche et l'assume en vue d'effectuer au mieux le travail. Le personnel est tellement habitué au parcours du train qu'il peut évaluer le temps qu'il lui reste jusqu'au prochain arrêt où des sacs remplis seront débarqués et remplacés par de nouveaux à trier.

En été, les nuits sont chaudes dans la voiture et l'hiver, le froid s'insinue dans les interstices des portes et des fenêtres.

Grâce à la disposition du mobilier, dix hommes peuvent travailler de concert. Mais l'endroit est exigu.

Trois à quatre cents sacs de courriers destinés à être successivement ouverts, déversés, traités, remplis à nouveau et fermés encombrant l'espace. Parfois, il n'y a pas de place pour plus qu'un foyer pour chauffer le wagon. L'éclairage fourni par les accumulateurs est capricieux et, parfois, des chandelles ou des bougies éclairent le wagon non sans un certain danger. Le bruit du train est sourd et le personnel est secoué constamment, à la merci du moindre coup de frein. Les blessures ne sont pas rares, occasionnées par les chocs violents. D'autres risques guettent également le personnel en cas de déraillement ou d'accident.

Livrés à eux-mêmes, les postiers ambulants effectuent leurs tâches avec un sens du devoir et, sauf cas de force majeure, tout le courrier sera traité. Malgré les inconvénients de la fonction, malgré l'inconfort du fourgon trop chaud ou trop froid, malgré les horaires anormaux et l'obligation d'être toujours debout, ces hommes étaient fiers de leur métier ! Ils méritaient bien leur surnom de « seigneurs de la poste ».

En 1934, on dénombre pas moins de 48 bureaux ambulants en activité quotidiennement.

Le train postal autonome

Le 20 novembre 1959, des pourparlers sont entamés en vue d'établir une convention entre la Régie des Postes et la SNCB, concernant la mise en service des premiers TAP (Trains Autonomes Postaux).

En 1967, huit automotrices quadruples du type 1935 ont été transformées en double automotrice postale. Cette transformation a été réalisée à l'atelier central de Malines.

Les voitures étaient initialement intégrées aux trains de voyageurs et leur remplacement par des automotrices autonomes comportait plusieurs avantages comme le choix des itinéraires et de leurs propres horaires !

En outre, les conditions de travail et la sécurité étaient améliorées : l'intercirculation entre les deux voitures des automotrices permettait d'en affecter une au tri et l'autre servait d'emplacement pour entreposer les sacs de courrier.

Les premiers TAP, inaugurés le 5 mars 1968², desservait les secteurs des centres de tri de Namur et de Libramont (ligne Bruxelles - Luxembourg). Ensuite, ce seront ceux de Gand et d'Ostende (ligne Bruxelles - Ostende)³. D'autres suivront...

Le tri ambulante sera arrêté dès mai 1971 sur la relation Bruxelles - Anvers, cette mesure étant également appliquée l'année suivante sur Bruxelles - Gand.

Jusqu'en 1981, douze brigades de bureaux ambulants fonctionnent de la sorte avec un effectif global d'environ 300 employés et agents des postes.

Ces Trains Postaux Autonomes ont même un haut degré de priorité en cas de *conflit de circulation* (croisement avec d'autres trains par exemple).

Mais le service est progressivement réduit et en 1981, les ambulants de Charleroi, Mons et Tournai disparaissent.

A partir du 30 septembre 1984, une nouvelle organisation des dessertes postales voit le jour. Le tri à bord est alors supprimé partout ; les TAP n'assurant plus que le transport du courrier proprement dit.



Automotrices postales dans le faisceau de Schaerbeek, 1989
(Réf. M042_074)

² Mis en service le 23 avril 1968

³ Le 2 septembre 1968

La fin du train postal ambulant

Lors de l'introduction du nouveau service horaire de juillet 1988, seuls cinq centres de tri sont encore desservis et tous les TAP convergeaient alors vers Bruxelles-Midi où ils étaient déchargés et rechargés et repartaient une demi-heure plus tard vers les 4 centres de tri provinciaux. Cette organisation prit le nom de la « Croix de fer ».

Suite à la hausse constante du trafic postal, l'A.C. Malines va transformer 15 automotrices de la série 00, tranche 1954 (AM54) en automotrices postales, spécialement adaptées et qui sont mises en service le 11 juillet 1988. Cinq fois par jour, ces rames vont transiter entre les différents centres de tri du pays et Bruxelles-Midi jusqu'à une heure du matin.

Les nouvelles rames pouvaient transporter 86 conteneurs postaux.



Automotrice postale à Waterloo, 1989 (Réf. M039_036)

Mais l'acheminement postal par rail coûte cher et finalement, la disparition des trains postaux s'effectuera en 2 étapes. La première, le 28 mars 2003 avec la suppression de 3 des 4 relations : celles vers Liège, Charleroi et Antwerpen-Berchem. La seconde étape sera la suppression de la liaison restante entre Bruxelles et Gand, fin 2003.

Le courrier ne sera désormais plus livré que par la route.

Catherine Walravens
Février 2021

Bibliographie succincte

- Articles :** Les débuts de la Poste belge. - ill. *Club philatélique écaussinois* ; n° 74, 01-06-1996, p. 1-9, K621041
- Le saviez-vous ? Les ambulants. 01-01-1983, p. 44-46, K621031
- Le premier ambulant autonome. - ill. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-04-1968, p. 9, K708790
- Les ambulants. - ill. *Club philatélique écaussinois* ; n° 88, 01-12-1997, p. 22-24, K621035
- Acheminement postal : la noria des AM 54. - ill. *Rail Passion*, 01-01-1997, p. 58, K16983
- FONCK J. Les bureaux de poste ambulants / *Correspondance* ; nr. 04, 07-08-1986, p. 12-17, K708727
- MAJOR R. 35 jaar posttreinstellen (1968-2003) - ill. *Spoorweg Journaal* ; n° 133, 05-06-2003, p. 8-21, K36438
- MAJOR R. 35 ans de trains postaux 1968-2003 - ill. *Journal du Chemin de Fer* ; n° 133, 05-06-2003, p. 8-21, K37617
- MAJOR R. La Poste 1969-1994: 25 ans de services autonomes - ill. *Journal du Chemin de Fer* ; n° 83, 06-1994, p. 4-8, K588186
- PASTIELS P. Les ambulants postaux - ill. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB* ; n° 11, 01-11-1974, p. 21-23, K567382
- PASTIELS P. De postrijtuigen - ill. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS* ; n° 11, 01-11-1974, p. 21-23, K568223
- Livres :** *Procès-verbaux du conseil consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes, institué par arrêté royal du 29 mars 1853.* - Bruxelles : MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, 1855. - 330 p. ; C3164
- VANDENBERGHEN J. *Recueil du matériel à voyageurs à deux essieux de l'Etat belge et des réseaux concédés* - Bruxelles : SNCB, 1984 - 263 p. ill. ; C3538
- VANDENBERGHEN J. *Verzameling van het tweeassig reizigermaterieel van de Belgische staats- en privéspoorwegen* - Brussel : SNCB, 1984. - 265 p. ill. ; C3539

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : Voiture postale, Train postal, transport postal

Collection musée : voiture postale, postmotorstel 1967 (1935), postmotorstel 1987 (1954)

