

Marques Postales de Lisieux (Volume 3)

Lisieux, Centre Ferroviaire et Postal



par Sylvie & Michel CATHERINE
Union Marcophile
Société Historique de Lisieux
Cercle Philatélique Lexovien

Bruno BONNET
Union Marcophile
Cercle Philatélique Lexovien

Francis MARTIN
Société Historique de Lisieux
Cercle Philatélique Lexovien

Claude LOGRE
Union Marcophile
Société Historique de Lisieux
Cercle Philatélique Lexovien

Hubert MOISY
Union Marcophile
Pdt de l'Amicale
Philatélique et Cartophile
de Trouville -Deauville

Raymond RAVEAUX
Société Historique de Lisieux

Lisieux, Centre Ferroviaire et Postal

Préambule :

Au titre de l'étude postale, la particularité d'un « nœud ferroviaire » comme celui de Lisieux nécessite une approche différente de la partie « Catalogue de l'Histoire Postale » déjà publiée.(1)

Pour la bonne compréhension de tous, nous serons amenés à redonner des définitions qui paraîtront basiques aux avertis, qu'ils nous en excusent.

Le Bureau GARE de LISIEUX (dépendant directement du bureau principal) sera adjoint d'un bureau dit « DE PASSE », qui deviendra au XXe siècle un « centre de travail » (2) dit « ENTREPÔT ».

Le bureau GARE et le bureau PASSE sont en relation directe avec les AMBULANTS (Paris à Cherbourg), les CONVOYEURS-STATIONS (Lisieux à Pont l'Evêque, Honfleur, Trouville-Deauville), puis les CONVOYEURS-LIGNES au fur et à mesure de leur création.

Ils ont également lien avec les BOITES MOBILES et les FACTEURS RURAUX.

Plan:

Introduction : Histoire des débuts du Ferroviaire par Claude LOGRE

1/ La Gare

A: Le Bureau GARE
B: Le Bureau de PASSE
C :L'Entrepôt

2/ Les Ambulants

3/ Les Courriers Convoyeurs

A: Stations
B: Lignes

4/ Autres liens avec le Ferroviaire

A : Boites Mobiles (BM) des courriers d'entreprises
B : Autres Boites Mobiles (Piétons)
C : Facteurs Ruraux

(1) NDLR : tomes 1 et 2 des Marques Postales de Lisieux par les mêmes auteurs

(2) Nous employons volontairement ce mot atypique pour éviter la confusion avec des expressions modernes plus connues comme « Tri » ou « Routage » qui sont anachroniques.

Les Débuts du Ferroviaire

par Claude Logre

La première ligne française de chemins de fer fut concédée par Ordonnance Royale du 26 Février 1823 pour la liaison de 18km entre Saint-Étienne et Andrezieux, et ouverte le 1er Octobre 1828.

Dans les premières Ordonnances ou Lois de Concessions, il n'était prévu aucun privilège pour les transports postaux. La première obligation de transport gratuit des dépêches apparaît au cahier des charges annexé à la loi de concession de la ligne Mulhausen à Thann (17 Juillet 1837).

Le cahier des charges de l'adjudication de la ligne Montpellier à Nîmes (7 Juillet 1844) porte ce paragraphe : « *Il pourra y avoir, en outre, toutes les nuits, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux destinés au service de la poste aux lettres.../...L'administration fera construire et entretiendra à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par les convois spéciaux. Ces voitures devront contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents chargés pendant le trajet de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations* ».

Dès l'été 1844, l'Administration envisageait donc la création de bureaux ambulants, dont le premier est mis en marche sur la ligne Paris-Rouen le 1 Mars 1845. La malle-poste Paris-Cherbourg est transportée sur une plate-forme ferroviaire (1) jusqu'à Saint-Pierre-du-Vauvray. Le 22 Mars 1847 le bureau ambulant Paris-Rouen est prolongé jusqu'au Havre.

Le 1 Janvier 1851, la malle Paris-Cherbourg est remplacée par une malle Saint-Pierre-du-Vauvray à Cherbourg alimentée par un wagon-allège (2) de Paris à Saint-Pierre-du-Vauvray. Cette allège sera supprimée et le 1 Novembre 1854, un bureau ambulant Paris-Cherbourg sera formé, limité d'abord à Lisieux, puis à Caen le 25 Décembre 1855. Il desservira Cherbourg le 17 Juillet 1858.



(1) Pendant leur trajet ferroviaire, les caisses des malles-poste, avec leurs dépêches et leurs voyageurs, abandonnent leur train de roues. A l'extrémité de la voie ferrée, elles en retrouvaient un identique pour poursuivre leur route.

(2) Un wagon-allège est un type de wagon-poste uniquement destiné à transporter les dépêches, sans travail durant le trajet, contrairement au bureau ambulant.

1/ La Gare

A : Le Bureau Gare 1865/1950

Définition du Bureau Gare :

C'est un bureau non ouvert au public, installé dans les bâtiments des stations de chemins de fer les plus importantes, aux points de bifurcation des lignes, et assurant essentiellement des services de manipulation : tri, réexpéditions des correspondances dans l'intervalle des arrivées et départs des trains, relevage des boîtes de gare. Ce service est assuré par un personnel détaché du bureau principal et qui dispose d'un cachet à date spécifique à partir de 1865, mais n'oblitérant qu'à partir de 1876. Dès leur création, les bureaux de gare portent le nom d' « Entrepôt », mais à Lisieux les TAD porteront la mention « gare » jusqu'en 1950.

Ci-dessous le personnel et un extrait des levées du Bureau Gare, Almanach de 1912 :



N°	Image	Cachet	Type Diamètre en mm	Encre	Dates début-fin	Notes
----	-------	--------	---------------------------	-------	--------------------	-------

Les images des marques sont à l'échelle 1 (taille réelle)

Légende N : noir R : rouge

G1			Type 15 21 mm	N	1865-1876	Losange Gros Chiffres (dimension réelle 27 x 22mm)
G2			Type 17 23 mm	N	1870/1875	T17 n° du département avec losanges GC ou Ambulant
G3		Oblitérant le timbre après la disparition du GC	Type 17 23 mm	N	1876-XXX	T17 n° du département
G4		Oblitérant le timbre	Type 18 21 mm	N	1884-1900 ?	caractères romain

N°	Image	Lg x Ht en mm	Encre	Dates début-fin	Indice	Notes
----	-------	------------------	-------	--------------------	--------	-------

Les images des marques sont à l'échelle 1 (taille réelle)

Légende

N : noir

G5r	supposé	Oblitérant le timbre	Type 84 24,5 mm	N	1884-1892 environ	caractères romain
G5b		Oblitérant le timbre	Type 84 24,5 mm	N	1893-1904	caractères bâton
G6		Oblitérant le timbre	Type 04 (A6) 26 mm	N	1904-?	GARE DE LISIEUX
G7		Oblitérant le timbre	Type 04 (A6) 26 mm	N	193?-1950	LISIEUX - GARE
G8		Oblitérant le timbre	Type 04 (A7) 26 mm	N	193?-1950	LISIEUX GARE
G9		(Oblitérant parfois le timbre)	21 x 6 mm	N	vue en 1861, sur lettre du chef de gare	Griffe de service



Des cachets de franchise militaire ou administratifs existent aussi à la gare pendant la période 1914.1918.
Ce ne sont pas à proprement parler des oblitérations ferroviaires.
Ils seront traités plus tard dans un volume consacré à 1914.1918.

La presse d'EPOQUE, qui donne de nombreuses indications au public, ainsi que les ALMANACHS et les ANNUAIRES sont des sources de documentation qui mettent en évidence le lien étroit entre les horaires des levées du courrier et le passage des trains.

Nous donnons ci-dessous 2 exemples parmi les nombreux possibles :

Départ des Courriers

DÉSIGNATION DES COURRIERS	Heure de clôture des chargements	Heure de la dernière levée de la boîte au bureau	Heure du départ de chaque courrier
Paris à Cherbourg 2 ^o (tr. 349), Caen, Bayeux, Isigny Valognes, lig. de Falaise	9 h. » s.	12 h. 15 m.	12 h. 25 m.
Fervacques, Gacé, Moyaux, Honfleur, Trouville, ligne de Gacé.....		1 h. 20 m.	1 h. 30 m.
Paris à Caen (train 397).....	8 h. 50 m.	9 h. » m.	9 h. » m.
Courrier auxiliaire de Caen à Mantès (Paris, Rouen, Havre).....			
Paris à Cherbourg 1 ^o (tr. 315). Caen, Bayeux, Isigny, Trouville, Cabourg, Villers, Pont-l'Évêque, Honfleur...	10 h. 30 m.	10 h. 30 m.	10 h. 40 m.
Pont-l'Évêque, Honfleur, ligne Ste-Gauburge, Cherbourg à Paris 1 ^o (tr. 322), ligne d'Orbec, ligne de Lisieux à Cherbourg (courrier convoyeur).....	11 h. 45 m.	12 h. » s.	12 h. 15 s.
Le Mans gare.....	2 h. » s.	2 h. » s.	2 h. 10 s.
Paris et départem ^{ts} au-delà de Paris..	3 h. 20 s.	3 h. 20 s.	3 h. 30 s.
Caen au Mans — Le Mans, Angers, la Bretagne, Cherbourg, St-Lo, Valognes	4 h. 35 s.	4 h. 35 s.	4 h. 55 s.
Granville à Paris — Paris à Granville (1 ^{er} envoi).....	6 h. 35 s.	6 h. 40 s.	6 h. 45 s.
Paris Saint-Lazare, Rouen gare.....	8 h. » s.	8 h. 30 s.	8 h. 40 s.
Paris à Granville (2 ^e envoi) — Le Mans à Caen, Alençon, Bernay.....	9 h. » s.	9 h. 45 s.	9 h. 55 s.
Argentan, Le Mans, Paris à Angers (train 725), Caen.....	9 h. » s.	11 h. » s.	11 h. 10 s.
Cherbourg à Paris, train 348, Paris et au-delà, Elbeuf, Orbec 2 ^e Rouen 2 ^e , Le Havre (2 ^e).....			

Documents ShL, archives Presse Locale

Ces journaux peuvent être consultés à la ShL, permanence le mercredi de 14h30 à 17h30.

1877 extrait du « JOURNAL DE LISIEUX »: →

← 1912
extrait d'un almanach

POSTES.

SERVICE D'ÉTÉ.

L. de la *Recette de Lisieux*

le du Bouteiller,

atin, fermé à 7 h. du soir pour les
nts, à 10 h. pour les lettres.

franchissements sont clos à 3 h.

*ires et heures de leurs deux
levées :*

Collège.	11 h. 00 m. mat.
—	8 h. 05 m. soir.
Boulevard Pont-l'Évêque	11 h. 10 m. mat.
—	8 h. 15 m. soir.
Hôtel-de-Ville.	11 h. 20 m. mat.
—	8 h. 25 m. soir.
Porte d'Orbec.	11 h. 25 m. mat.
—	8 h. 30 m. soir.
Halle au blé.	11 h. 35 m. mat.
—	8 h. 40 m. soir.
Boulevard Sainte-Anne.	11 h. 40 m. mat.
—	8 h. 45 m. soir.
Couvent de l'Abbaye.	11 h. 55 m. mat.
—	9 h. 00 m. soir.

Les dimanches et jours fériés, la deuxième levée des boîtes supplémentaires ci-dessus n'a pas lieu.

Boîtes de la Gare, levée 5 minutes avant le passage des trains poste, c'est-à-dire à :

- 1 h. 20 m. mat. (Paris à Cherbourg);
- 1 h. 50 m. mat. (Vimoutiers—Honfleur);
- 12 h. 25 m. soir (Caen à Paris);
- 1 h. 05 m. soir (Paris à Cherbourg);
- 1 h. 25 m. soir (Honfleur);
- 3 h. 00 m. soir (Vimoutiers);
- 10 h. 50 m. soir (Cherbourg à Paris).

1/ La Gare

B : Le Bureau de Passe 1864/1882

Définition du Bureau de Passe :

C'est un bureau non ouvert au public, installé dans les bâtiments de certaines stations de chemins de fer, et assurant le tri des lettres transmises par les ambulants et les réexpédiant vers les bureaux destinataires situés dans la région.

En 1864, les bureaux de Passe étaient dotés d'un timbre à date portant le numéro d'ordre du bureau d'attache (1), avec la couronne intérieure excentrée. Ce TAD était apposé en général au verso des lettres « en passe ».

Il n'existait que 23 bureaux de passe dans toute la France (voir carte page suivante).

(1) : le numéro d'ordre du bureau d'attache est donc le numéro du GROS CHIFFRE

N°	Image	Cachet	Type Diamètre en mm	Encre	Dates début-fin	Notes
----	-------	--------	---------------------------	-------	--------------------	-------

Les images des marques sont à l'échelle 1 (taille réelle)

Légende

N : noir

R : rouge

F9			Passe Type A 23 mm	N	1864-1882	au recto ou au verso des lettres en « passe » connu aussi oblitérant (voir page suivante)
F10		non vu, cité par Pothion	Passe Type A 23 mm	R	1864-1882	au recto ou au verso des lettres en « passe »
F11			Passe Type C 23 mm	N	1864-1882	au recto ou au verso des lettres en « passe »

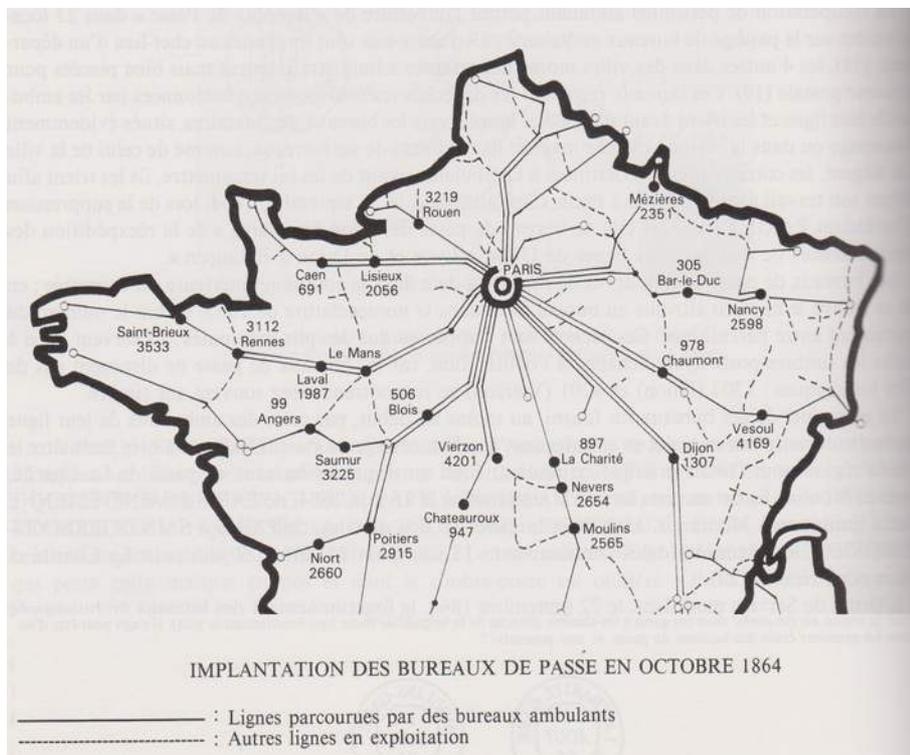
On différencie les 2 types du TAD de Passe principalement par la barre horizontale du 2 de « 2056 ».

Le Type A : la barre du 2 est droite et épaisse

Le Type C : la barre du 2 est déliée et fine, et les chiffres paraissent plus grands

le 5 fait 1mm de plus en hauteur que le 5 du type A

Le 13 (département) sans parenthèses, est nettement décalé vers la droite



Carte extraite de :
 « La Poste Ferroviaire de ses
 débuts à 1870 »,
 page 104
 (voir Bibliographie en fin de
 catalogue)

Pièce exceptionnelle :
 Le Type A oblitérant sur Sage
 (collection privée :pièce
 communiquée par son propriétaire
 suite à la lecture de notre
 catalogue)



15 c gris (type 2) oblitéré du cachet 2056 de Lisieux (11 mai 1878)
 sur lettre de Falaise pour Beaumont-sur-Sarthe.



Lettre du 1er octobre 1867 de Caen pour Le Mans, déposée dans la boîte de la Gare de Caen qui appose sont TAD hors timbre, puis losange de l'Ambulant de Caen à Paris qui oblitére le timbre. Timbre à date du Bureau de Passe de Lisieux où la lettre est mise en dépêche pour Le Mans, la dépêche repartira dans le sens Lisieux à Caen jusqu'à Mézidon où elle prendra la ligne de Le Mans.

1/ La Gare

C : L'Entrepôt 1950/198?

Définition de l'Entrepôt de Gare :

Bureaux "de travail" situés dans les gares ou aux abords proches et qui ne sont pas ouverts au public.

Leur rôle, assez semblable à celui des anciens bureaux de Passe, consiste en la manipulation des dépêches, et des sacs postaux, pour leur remise aux ambulants (et vice-versa pour les arrivées). Ils n'effectuent l'oblitération que des plis relevés dans leur boîte de la gare.

Le bureau Gare de Lisieux est détruit lors des bombardements de juin 1944. Il est ensuite relogé dans un baraquement jusqu'en 1951-52. C'est là qu'il prendra le nom de LISIEUX ENTREPOT (*voir page suivante).

N°	Image	Cachet	Type Diamètre en mm	Encre	Dates début-fin	Notes
----	-------	--------	---------------------------	-------	--------------------	-------

Les images des marques sont à l'échelle 1 (taille réelle)

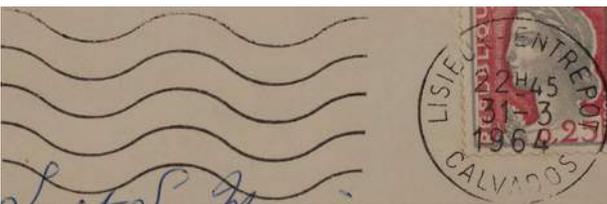
Légende

N : noir

R : rouge

G12a		Oblitérant le timbre	Type 04 (A6) 26 mm	N	1950-1952	sans H dans le bloc horaire, la couronne est la même que le G12b
G12b		Oblitérant le timbre	Type 04 (A7) 26 mm	N	1952-?	avec H dans le bloc horaire, la couronne est la même que le G12a
G13		Oblitérant le timbre	Type 04 (A7) 26 mm	N	?-?	avec tirets

L'Entrepôt de Lisieux a été équipé de 2 machines SECAP pour oblitération mécanique :

G14					1964-XXX	Longueur environ 80mm flamme à gauche 5 lignes ondulées
G15					1971-1981	longueur environ 83mm flamme à droite 5 lignes ondulées

Vue du Bureau Entrepôt (agrandissement à gauche) reconstruit en 1951/52.



Le Bureau Gare prend le nom d'Entrepôt vers 1950. Avant la reconstruction, le bureau est dans un baraquement provisoire.



Charles Gouey vers 1965

Le personnel vers 1960



G16 : Griffe de l'entrepôt pour annulation à l'arrivée
dimension : 44 x 12 mm

