

LE TRAIN DES CORRESPONDANCES

Christine Opdecam

20

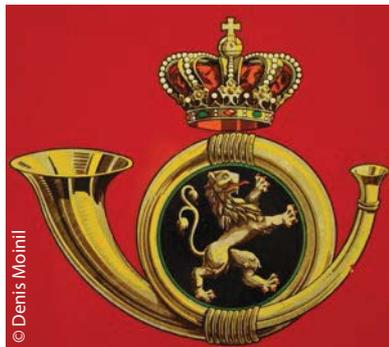
À chaque siècle sa technologie ! Au siècle dernier, l'électronique et l'informatique ont permis d'envoyer des messages par un simple clic. Au XIX^e siècle, les chemins de fer ont joué le même rôle de facteur de progrès en organisant, avec la poste, le transport à grande échelle du courrier de manière rapide et efficace.

Train World évoquera cette activité au travers d'une scénographie, visuelle pour l'essentiel.

La scénographie est organisée autour d'une voiture postale, un exemplaire de 1930 et de construction allemande qui fut mis en service sur nos lignes de 1945 à 1981 et qui a été restauré à l'atelier de Monceau¹.

À l'intérieur de cette voiture seront exposés une série d'objets qui donneront une idée du travail accompli dans ce lieu.

C'est là, en effet, que les postiers triaient de nuit le courrier afin qu'il parvienne à leurs destinataires dans les meilleurs délais. Ces voitures postales étaient aménagées comme un bureau de tri classique avec casiers, crochets, sacs, boîtes aux lettres, cachets, timbres et autres accessoires utiles. Elles présentaient une superficie de moins de



Emblème de la poste

40 m² que devaient se partager dix ambulants, comme on appelait ces postiers particuliers.

Leurs conditions de travail étaient ingrates et leur isolement en faisait une communauté à part, connue pour son indépendance et son esprit d'initiative. On les surnommait d'ailleurs les 'Seigneurs de la poste' !

Le premier wagon postal ou 'ambulant' a circulé à titre d'essai sur la ligne Bruxelles-Anvers le 15 septembre 1840. Moins de dix ans plus tard, le service était définitivement instauré par un arrêté royal² et assuré sur différentes lignes du réseau ferroviaire belge.

Le 5 mars 1968, la voiture postale cédait la place aux premières automotrices SNCB réaménagées. De verte, la livrée passait au rouge tandis que le nom 'ambulant' était remplacé par l'acronyme TAP signifiant 'trains autonomes postaux'.

¹ Cfr. *Le Rail* septembre 2014: « Dans les coulisses de *Train World*... Bain de jouvence pour les vedettes ».

² Arrêté royal du 30 janvier 1850.



Train World

En 1984, le tri à bord fut supprimé, les TAP n'assurant plus que le transport du courrier proprement dit. Ces trains disparurent à leur tour en 1989, date à laquelle l'acheminement se fit par la route.

Les objets rassemblés dans la voiture postale de *Train World* proviennent de la collection de l'ancien *Musée de la Poste*, hébergée au musée du Cinquantième depuis la fermeture de l'institution en janvier 2003. Seront notamment exposés, différents modèles de cachets, de sacs, de pèse-lettres, de pinces à plomber, autant de témoins d'un passé révolu, mis en valeur successivement par un éclairage adapté. Des casiers compléteront le décor.

Mais le train n'a pas acheminé que des correspondances, il a aussi assuré dès 1840 le transport des premiers porteurs de dépêches, les pigeons bien sûr, mais vous l'aviez deviné !

Ces columbidés sont doués d'un sens inné de l'orientation qu'un entraînement permet d'aiguiser. Le sport colombophile existait avant 1830 mais il a pris son essor grâce aux chemins de fer.

Avant l'arrivée du rail, les pigeons étaient transportés jusqu'au lieu de leur lâcher, soit en charrettes, soit par des marcheurs munis de hottes à compartiments pouvant loger de 25 à 50 individus. Le trajet pouvait durer plusieurs jours tandis qu'avec le train, les pigeons parvenaient à destination rapidement et sans fatigue.

Dès lors, les sociétés colombophiles purent multiplier les concours et le lâcher était confié aux bons soins du personnel des gares sur la base des instructions des expéditeurs, consignées dans les lettres de voiture.

De la correspondance et des pigeons aux petits colis, il n'y a qu'une traverse que les chemins de fer n'ont pas hésité à franchir, dès 1841 déjà. Leur service de porte à porte a perduré pendant 150 ans et nos aïeux se souviennent bien du transport de leurs malles jusqu'à leur villégiature avant les vacances ! Bruxelles Tour & Taxis était la plaque tournante de ce service.

Des charrettes et des tapissières (un modèle de charrette fermée à traction chevaline) assuraient au début les transports terminaux avant d'être remplacées par des camions quand la SNCB reprit l'activité en 1926.



Voiture postale 70.803 de 1930

Les colis étaient affranchis au moyen de timbres chemins de fer qui sont aujourd'hui devenus des pièces de collection.

Les transports de pigeons et de colis seront évoqués aux deux extrémités de la voiture postale tandis que le travail des ambulants occupera le centre.

Les objets plus volumineux relatifs à ces activités ferroviaires seront rassemblés à l'extérieur du train, sur un quai fermé par un mur recouvert d'une série



Train autonome postal, Anvers, mai 1985



de boîtes aux lettres de modèles et d'époques différents. Il y aura notamment sur le quai un petit conteur, des balances pour colis et des affiches publicitaires provenant des collections de la SNCB ainsi qu'une maquette d'une voiture postale réalisée en 1936 par la *Société métallurgique d'Enghien-Saint-Éloi*. Par le toit ouvert de cette maquette, le visiteur aura l'occasion d'embrasser d'un seul regard l'aménagement intérieur d'une voiture postale.

Du pigeon au rail en passant par l'estafette à pied, le cheval, le char et la diligence, le courrier aura connu bien des moyens de transport avant d'être confié à la route et à l'aérien puis d'être dématérialisé aujourd'hui par la vertu des circuits électroniques. Avec le rail, il a partagé une bien belle histoire sociale autant qu'humaine. L'un et l'autre sont au service des gens et de leur rapprochement virtuel ou réel... Une belle synergie que *Train World* renforce encore en hébergeant des témoins de l'aventure postale.