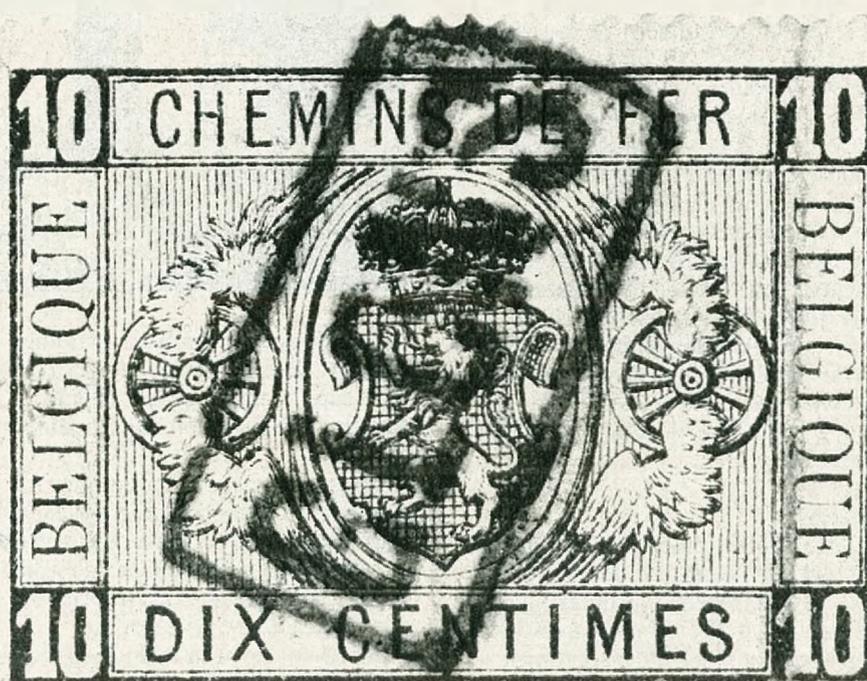
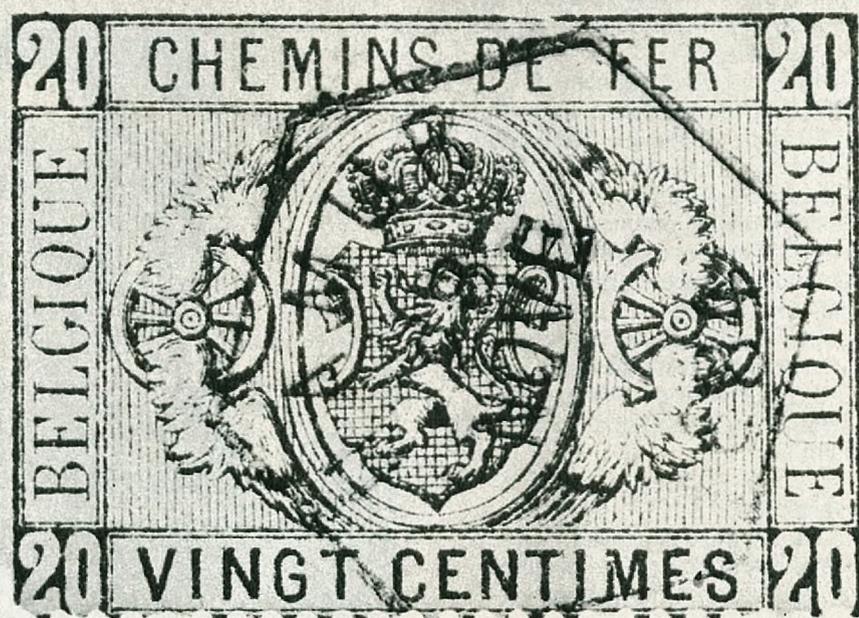


le centenaire du timbre chemin de fer

Le 15 avril 1879, Charles Saintelette — ministre des Travaux publics — signe un arrêté ministériel qui sera mis en vigueur le 1^{er} mai suivant. Un de plus ! Néanmoins, celui-ci va faciliter grandement la tenue des écritures dans le domaine des expéditions de marchandises par chemin de fer. Ce fait mérite qu'on s'y arrête. La gestion du ministère C. Saintelette, de juillet 1878 à janvier 1882, s'avère particulièrement efficace. Son vaste département comprend : l'administration des Chemins de fer, des Postes, des Télégraphes, des Ponts et Chaussées et des Mines, des Voies navigables. Parmi les nombreuses réalisations dont il peut se prévaloir, citons la revision rationnelle des législations, le perfectionnement des procédures, les nouvelles applications du principe de l'interdépendance fonctionnelle des grands services, la création de nouvelles voies ferrées, de bureaux de poste et de télégraphes. Les différents ministres en charge, entre 1882 et 1914, de ce département reconduiront et développeront l'œuvre accomplie par C. Saintelette¹. Mais revenons à 1879. Jusqu'alors, les expéditions de marchandises par voie ferrée sont enregistrées, au départ ou à l'arrivée, selon que le port est payé par l'expéditeur ou le destinataire avant ou après le transport. Le Contrôle des Recettes vérifie ensuite la concordance des comptes courants par relation, tenu par chaque gare. Ce système devient rapidement complexe et coûteux suite à l'expansion anarchique de notre réseau ferré, à la guerre de tarifs que se livrent les différentes compagnies, au développement sans cesse croissant du commerce. Une simplification de la comptabilité, des tarifs appliqués, s'impose donc. De plus, les Chambres de Commerce ont exprimé fréquemment le souhait de voir s'établir une taxation uniforme pour les





petits paquets de 5 kg et moins, expédiés à toute distance par les chemins de fer de l'Etat.

Le souci de rationalisation et d'économie de frais administratifs aidant, il devient indispensable que les expéditions soient accompagnées au départ de bulletins d'expédition affranchis. Il y avait aussi lieu de donner au public la faculté d'opérer cet affranchissement à l'aide de timbres adhésifs.

Le ministre des travaux publics arrêta donc ce qui suit :

« Art. 1. Les colis du poids de 5 kg et moins sont taxés, sur les chemins de fer de l'Etat, aux prix uniformes de 80 centimes ou de 50 centimes, selon qu'ils sont acceptés, transportés et remis à domicile aux conditions du tarif n° 1 (express) ou du tarif n° 2 (grande vitesse) ;

« Art. 2. La taxe supplémentaire à payer en cas de déclaration de la valeur d'après laquelle l'expéditeur entend être indemnisé pour la perte ou l'avarie de sa marchandise est réduite à 10 centimes lorsque cette valeur n'excède pas 200 F ;

« Art. 3. La taxe supplémentaire à payer pour les colis à remettre à domicile contre remboursement est réduite à 20 centimes lorsque le montant de ce remboursement n'excède pas 200 F ;

« Art. 4. Chaque colis doit être accompagné d'un bulletin d'expédition du modèle prescrit par l'administration ;

« Art. 5. L'affranchissement est obligatoire pour les taxes dont il s'agit aux articles 1, 2 et 3 du présent arrêté. L'affranchissement aura lieu soit par le paiement du prix au bureau de départ, soit par l'application sur le bulletin d'expédition de timbres d'affranchissement ;

« Art. 6. Il sera créé des timbres d'affranchissement de 10, 20, 50 et 80 centimes.

Ils seront mis en vente dans toutes les stations des chemins de fer de l'Etat. Les expéditions sont réparties, selon leur nature, en six tarifs. Le tarif n° 1 régit les colis expédiés par express. Ils doivent être transportés par le premier train de voyageurs (un délai d'une demi-heure est exigé pour les formalités d'enregistrement, etc.) et doivent parvenir à la gare de destination dans les mêmes délais que les voyageurs. Le tarif n° 2 « grande vitesse » concerne les petits paquets, de 5 kg et moins, expédiés « franco ». Présentés au moins une heure avant le départ du train, ils doivent être livrés dans la matinée du jour qui suit leur acceptation. Le tarif n° 3 « petite vitesse » et le tarif n° 4 sont appliqués respectivement aux articles de roulage et aux « valeurs » (or, argent, billets de banque, ...). Le tarif n° 5 est réservé aux équipages tandis que le tarif n° 6 s'applique aux chevaux, bestiaux ou chiens.

A la date du 27 juillet 1879, les principales compagnies concessionnaires d'un chemin de fer en Belgique auront adhéré à ces nouveaux tarifs.

Les premiers timbres « chemin de fer », représentant les Armes du Royaume dans un ovale, flanquées de deux roues ailées, comprenaient initialement quatre valeurs : 10, 20, 50 et 80 centimes. Les valeurs de 25 ct et de 1 F vinrent s'adjoindre assez rapidement. Charles Wiener les dessina et les grava. La firme Gouweloos de Bruxelles fut chargée de l'impression. Dès 1882, l'Atelier du Timbre, à Malines, imprima les séries suivantes de timbres « chemin de fer ».

A cette époque, les administrations des Postes, des Télégraphes et des Chemins de fer font bon ménage. Il arrive souvent que ces trois services distincts soient réunis dans une même gare, sous la direction du chef de

station.

L'AR du 16.12.1879 va resserrer un peu plus les liens entre la Poste et les Chemins de fer. Il stipule en effet ce qui suit : « Voulant développer le service des paquets de 5 kg et moins, organisé par l'administration des chemins de fer de l'Etat, et notamment y faire participer les localités non pourvues d'une station, arrêtons : article unique — notre ministre des Travaux publics est autorisé à faire concourir au service des colis de 5 kg et moins les agents des postes, à titre d'auxiliaires de l'administration des chemins de fer de l'Etat et pour le compte de cette administration ». Dorénavant, les timbres « chemin de fer » peuvent être aussi oblitérés par la Poste.

La régie des Postes a émis, le 23 avril dernier, un timbre-poste spécial de 8 F consacré à la journée du Timbre et commémorant le centenaire de nos timbres « chemin de fer ». Dans de prochains articles, nous évoquerons un peu mieux l'évolution de la philatélie ferroviaire. Nous parlerons aussi de la marcophilie (pour les profanes, il s'agit des marques postales apposées sur les envois postaux) qui s'y attachent, particulièrement riche et méconnue.

P. Pastiels

Bibliographie

¹ Drs A. Vangrunderbeek et E. Stocker - Balasse Magazine n° 211.