

L'EVOLUTION DE LA POSTE

par Daniel Wenger



©Dessins de Chantal Peguiron

La Poste suisse lui a consacré un timbre :



Suivant le volume postale, l'acheminement se faisait à pied, à pied avec un cheval, à cheval, avec une calèche à deux-roues, appelé en allemand « Landkutsche » qui permettait de transporter en plus un passager ou avec une diligence. permettant de transporter plusieurs passagers.



Quelques timbres-postes montrent ces modes de transport.

En Suisse la poste était assurée par des courriers cantonaux, par des moines et des marchands. La plus ancienne poste régulière, appelé « Lyoner Ordinari » était assurée par les marchands de St.Gall et Zurich, qui assuraient la liaison Lyon-Genève-Lausanne-Berne-Soleure-Zurich-St.Gall-Nürnberg.

En 1649, ils modifiaient le parcours pour gagner une heure de trajet en ne passant plus par Berne, ce qui plaisait évidemment pas au Bernois.

En 1674 la France occupait le Duché de Bourgogne, ce qui présentait pour Berne une longue frontière avec la France et un besoin d'être rapidement informé qui débouchait à la création de la Fischerpost en 1675. Beat Fischer, un noble bernois, organisait cette poste et étendait ce service à d'autres cantons telle que Genève, Fribourg, Neuchâtel et plus tard aussi Soleure.

A l'époque de Beat Fischer existaient plusieurs services de la poste:

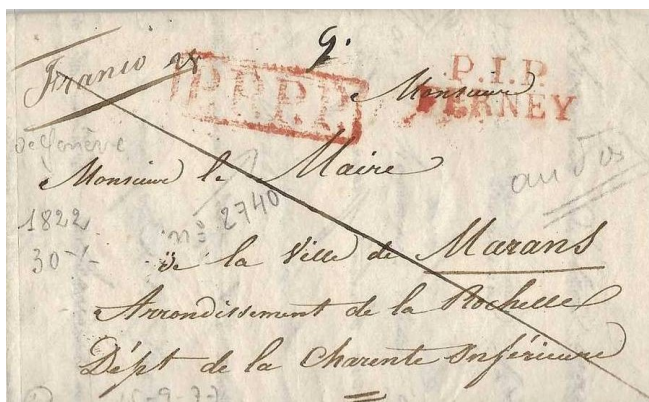
- **Poste Ordinari** (transport de lettres) soumise à la régle postale.
- **Extrapost** (mise à disposition de chevaux jusqu'au prochain relais). Ceci permettait aux voyageurs d'utiliser leurs propres véhicules.
- **Messagerie** (transport de voyageurs)
- Le transport de marchandises n'a jamais été monopolisé par la poste.



Types de conventions postales

A l'époque il était usuel que le destinataire d'une lettre payait le port. Il était dès lors nécessaire pour le courrier international de mentionner l'origine de la lettre, d'abord en manuscrit et dès la fin du 17^{ème} siècle par des cachets postaux.

- Pas d'accord de comptabilisation entre les pays, chaque pays encaisse le port sur son territoire, ce qui oblige l'expéditeur de payer le port jusqu'à la frontière.
- Les deux pays contractants s'entendent pour acheminer les lettres en port dû, le montant des taxes est pris en charge à la frontière par le pays destinataire, montant qu'il encaisse augmenté de son propre parcours, en remettant la lettre, ce qui s'appelle dans le jargon postal se vendre les lettres.
- Les lettres en port dû sont échangées gratuitement à la frontière sans comptabilité. Le port dû est encaissé par le pays destinataire. Ce procédé désavantage le pays avec les plus grands trajets. Dans quelques traités de ce genre sont prévues des compensations



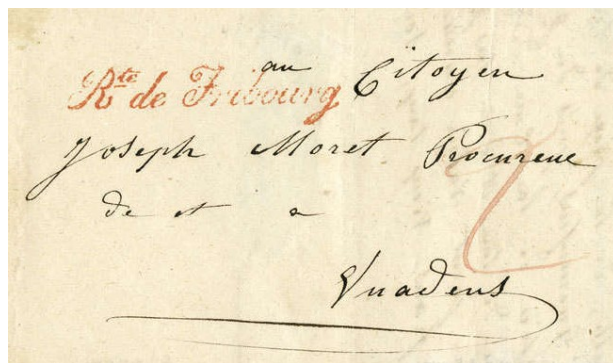
La lettre ci-dessus a été barré d'un trait, ce qui veut dire qu'elle était payé jusqu'à la destination. (Lettre franco), cacheté à Ferney avec un P1P Ferney et à Paris avec un PPPP « Port payé passé Paris ».

Routes postales

Les cachets « Rte de » sont normalement apposés au lieu de départ. Si le facteur prend du courrier en route (relais d'échange de chevaux), il marquait la lettre, s'il disposait d'un cachet, avec ce tampon, si non avec une marque manuscrite.

Les noms des routes dépendent de la direction du voyage. Par exemple pour le trajet de Bienne à Soleure, une lettre de Granges à Soleure va recevoir un cachet « Rte de Biel ». Si la lettre part dans le sens inverse de

Granges à Bienne, elle reçoit la dénomination « Rte de Soleure ».



Exemple pour un cachet de Rte de ...

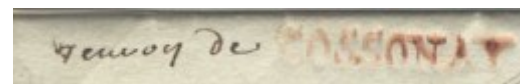
Cachets de la région lausannoise

Pendant la période cantonale 1803 et 1848 la régie postale du Canton de Vaud était organisé par le canton, depuis 1848 la Confédération a réorganisé la poste. Il est intéressant de trouver quelques cachets de notre région.

Renens

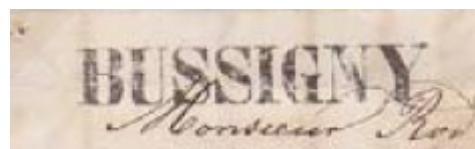
Poste près de la gare depuis 1862

1861 cachet de gare

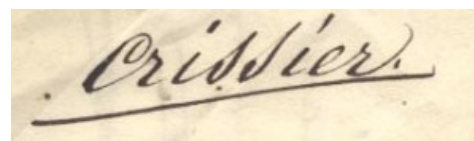


Cossonay Wi_1645, 1807

Bussigny 1857



Crissier Cachet manuscrit de 1841



Mex Bureau postal dès 1824, relais de chevaux entre Lausanne et Cossonay



Le train arrive à Bussigny en 1855 et à Renens en 1856



La ligne Yverdon-Bussigny fut ouverte en 1855, rapidement prolongé jusqu'à Morges ou les voyageurs pouvaient prendre le bateau à vapeur pour Genève.

Les Lausannois étaient mécontents, parce qu'il n'étaient pas encore raccordés au chemin-de-fer, en 1856 la ligne Bussigny –Renens suivie de Renens—Lausanne et d'une autre ligne Lausanne-Oron ont permis à Lausanne de trouver sa place de nœud ferroviaire.

L'arrivée du chemin de fer a modifié l'importance de villes comme Echallens , qui était un lieu de passage important entre Lausanne et Yverdon, et qui était bypassé par le train.

Pour Renens, qui avait au départ pas de voie pour décharger les marchandises, devoir aller décharger les wagons de chemin de fer à Bussigny n'était pas une solution acceptable. Avec la construction de la gare des marchandises ils ont su assurer leur développement.

Au niveau postal le train a amené des nouvelles services, des nouveaux cachets , raccourci le temps de voyage et baissé les tarifs postaux.



Le train a introduit des nouveaux timbres fiscaux, réservés aux transports , des timbres de chemin de fer et des cachets de pesage.



Ci-dessous Gare de Lausanne vers 1900 avec le tram

