

## Itinéraires de courriers convoyeurs de station au passage de l'étoile de Paulhan

Un simple coup d'œil sur la carte du réseau ferré de l'Hérault de la deuxième moitié du 19<sup>ème</sup> siècle suffit à en mesurer l'étendue et le maillage. Deux grandes lignes, l'une venant de Bordeaux et l'autre de Paris et Marseille via Tarascon, pénétraient ce territoire en suivant le cordon littoral pour converger à Cette et étaient reliées à un réseau secondaire qui desservait l'arrière-pays. Mais l'on est frappé aussi par la complexité d'un réseau formé d'une intrication de lignes dont deux compagnies rivales, la Compagnie des Chemins de Fer du Midi et du Canal Latéral à la Garonne (Midi, lignes bleues) des frères Pereire et la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (PLM, lignes vertes) de Paulin Talabot, se partageaient la gestion. Une troisième, la Compagnie des chemins de fer d'intérêt local du département de l'Hérault, « l'intérêt local » (lignes rouge), voyait le jour en 1868. L'établissement de l'ensemble de ce réseau remonte à 1839, avec la mise en service de la ligne Montpellier-Cette, une des toutes premières en France. Le choix des tracés fit l'objet d'une longue querelle, de ville à ville et entre ces compagnies, et d'intrigues nombreuses au niveau local jusqu'au plus haut sommet de l'Etat tant les enjeux économiques étaient cruciaux. Même si toutes les villes et villages n'y trouvèrent pas totalement leur compte au début et les conseils municipaux protestèrent avec véhémence contre les tracés jusqu'en 1875, le chemin de fer a fini par contribuer à la prospérité économique du département par le transport des populations et des marchandises.



Ce nouveau moyen de transport, révolutionnaire à cette époque, a évidemment été mis à profit par la Poste pour assurer la desserte du courrier et, comme Michel Soulié l'a souligné

dans deux articles publiés sur le site de l'Association Philatélique de Montpellier, la marcophilie ferroviaire de l'Hérault est particulièrement riche et variée. Cela tient justement à la constitution même du réseau ferré mais aussi à ses connexions avec l'Espagne et le transport maritime. Le lecteur est invité à se référer à ces mises au point pour une description exhaustive des différents types de cachets dont les agents de la Poste, ambulants et convoyeurs œuvrant à bord des trains, étaient dotés pour effectuer les opérations de tri. Mais cette diversité de cachets s'exprime déjà à une échelle très réduite et l'exemple choisi dans le présent article est celui des cachets des courriers convoyeurs de station héraultais qui recueillaient les lettres à leur passage à la station de Paulhan.

### **La gare de l'étoile de Paulhan**

Avec environ 1400 habitants dans les années 1860-70, Paulhan était de loin la moins peuplée des six villes de l'Hérault (avec Montpellier, Cette, Béziers, Agde, Lunel) dont la gare était dotée d'un cachet. Il faut dire que Paulhan connaissait un trafic ferroviaire particulièrement soutenu car cette ville se trouvait au croisement des axes reliant Montpellier-Faugères et Lodève-Vias. Equipée d'une plaque tournante permettant les manœuvres de jusqu'à 8 locomotives en dépôt et dotée d'un faisceau de triage, la gare devenait centrale au cœur du réseau ferré local avec l'ouverture notamment de la ligne de Montpellier à Paulhan et gagnait encore en importance avec la mise en service de la ligne vers Faugères. Cette carte postale de la gare de Paulhan au début des années 1900 montre bien l'ampleur du bâtiment qui était à la mesure du trafic en provenance de et vers Béziers, Lodève, Bédarieux et Montpellier.



Les cachets à date au type 17 et 18 sont les seuls connus de la gare de Paulhan. La lettre ci-dessous est datée du 5 juillet 1873 à Aspiran et a été déposée à la boîte de la gare de Paulhan. Prise en charge le 7 juillet (cachet à date type 17), elle parvient le même jour au bureau d'Agde qui oblitère le timbre avec le losange gros chiffres 11 et frappe au dos son cachet à date d'arrivée au type 17. Les préposés sédentaires des Postes aux gares, ainsi que les courriers convoyeurs sur les lignes secondaires comme cela se verra dans les exemples plus loin, n'avaient pas dans leur mission la possibilité d'oblitérer les timbres ou de taxer les plis, tâches

qui incombait aux bureaux ambulants, ou sinon aux bureaux de poste sédentaires de transit ou d'arrivée. A noter que l'itinéraire de cette lettre reste inconnu en l'absence de tout cachet(s) de transit, en contradiction avec l'exigence de traçabilité du courrier à l'époque, ce qui n'est pas le cas de celles présentées à la suite.



### Les cachets des courriers convoyeurs de station de Paulhan

Bien qu'ils datent de 1866, les timbres à date des courriers convoyeurs de station se rencontrent surtout à partir de 1870 avec la généralisation des boîtes de gare dans les petites communes et surtout l'extension du réseau ferré secondaire, ce qui est le cas dans l'Hérault. Leur usage disparaît totalement en mai 1878 pour laisser la place aux cachets des courriers convoyeurs de ligne, ce qui leur confère une durée d'existence plutôt limitée et contribue par conséquent à leur rareté.

Il a pu arriver que le convoyeur de station oblitère le timbre-poste avec son cachet à une date antérieure à 1877, commettant une entorse au règlement d'une Administration de la Poste très pointilleuse. C'est le cas de la lettre de mai 1871 ci-dessous destinée à Agde. Le convoyeur a bien frappé au verso le cachet *Paulhan MONT.B* (ligne 79) pour confirmer le passage par la gare de Paulhan, ce qui était attendu de sa mission, mais il a aussi annulé par erreur le timbre à 20 centimes de l'émission de Bordeaux avec ce même cachet. La lettre était entrée dans le service postal à la station de Clermont l'Hérault et levée par le convoyeur de la ligne Lodève-Paulhan (ligne 238) qui avait bien respecté la consigne en apposant son cachet sur la suscription. Les plis dont le timbre-poste est oblitéré par un convoyeur avant mai 1878 sont rares.



Les cachets relatifs à Paulhan se retrouvent sur quatre lignes gérées par la Compagnie du Midi :

- la ligne 79 Montpellier-Béziers, utilisés de 1870 à 1877,
- la 83 Bédarieux-Paulhan, en 1877,
- la 236 Lodève-Montpellier, 1872-76,
- 238 Lodève-Paulhan, 1870-1877.

Ces numéros sont rattachés aux lignes de circulation du courrier auxquelles avaient été attribués les cachets dont les convoyeurs de station étaient pourvus. Ces lignes de la poste ferroviaire résultaient de la réunion de tronçons dont les constructions et mises en service avaient été réalisées à des époques différentes.

Le trajet de Paulhan et des communes aux nord vers la Méditerranée et retour mis en service en 1863 était raccordé à l'artère principale Bordeaux-Cette de la Compagnie du Midi à Vias, la 72<sup>ème</sup> gare en venant de Bordeaux. Cet embranchement entraîna la déception du « Lodévois » et le mécontentement des usagers qui comptaient sur une jonction à Agde, ville portuaire dynamique et proche de Cette. La Compagnie décidait de plus en 1869 de mettre en application un service par train interrompu, la section de Vias à Lodève étant divisée en deux tronçons : Vias-Paulhan, identifié sur les lettres par les cachets de la ligne 79, et de Paulhan à Lodève, terminus atteint en 1864 (cachets des lignes 236 et 238). Ceci nécessitait des transbordements à Paulhan, coûteux en temps, qui ont affecté sensiblement le trafic des voyageurs et l'activité agricole et industrielle de la moyenne vallée de l'Hérault. Ainsi, en 1869, le Maire de Clermont L'Hérault protestait et écrivait « ...il faut plus de trois heures pour franchir la faible distance qui nous sépare de Montpellier (41,5 km) », un temps il est vrai guère plus court que le trajet en diligence. La jonction du segment Paulhan-Vias avec les trains de Montpellier (cachets des lignes 79 et 236 sur le tronçon Paulhan-Montpellier), initialement concédée à PLM puis rétrocédée à la compagnie du Midi en 1863, fut mise en service le 6 septembre 1869, détournant une partie du trafic de l'axe Paulhan-Vias et accentuant la crainte de Pézenas de se trouver encore plus « éloignée » de l'axe Océan-Méditerranée.

Par exemple, la lettre ci-dessous à destination d'Arras a été levée par le courrier convoyeur à Paulhan le 28 ou 29 novembre 1875.



Comme mentionné précédemment, le préposé de la poste dans ce train n'était pas habilité à oblitérer le timbre-poste. Il signale l'entrée du pli dans le service postal en frappant son cachet

*Paulhan B.MONT* sur la suscription (ligne 79), le timbre-poste étant annulé ultérieurement (le 30 novembre) par un commis ambulant de grade supérieur avec la griffe losangique *CT 1°*, signifiant la reprise de la lettre par le réseau PLM à la gare de Montpellier où elle est confiée aux ambulants de Cette à Tarascon puis de Marseille à Lyon. La lettre atteint Arras le 1<sup>er</sup> décembre.

Enfin, les cachets de la ligne 83 utilisés entre Paulhan et Bédarieux sont rares et sont loin d'avoir été tous découverts et répertoriés car leur durée de vie a été limitée à une période excessivement courte, quelques mois seulement. En effet cette ligne a été mise en service en totalité très tardivement, en avril 1877, après l'achèvement du dernier tronçon de Gabian à Faugères, point de raccordement à l'axe Béziers-Bédarieux fonctionnant depuis bien avant.

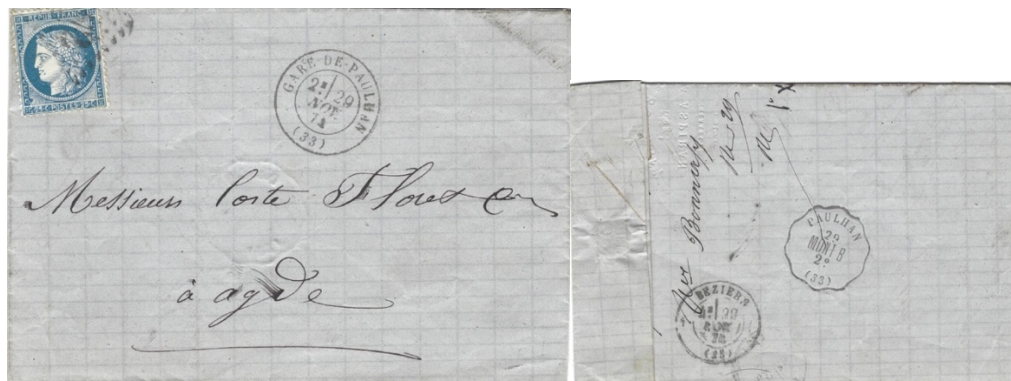
Les quelques lettres présentées à la suite proviennent de Clermont l'Hérault, Lodève ou Aspiran et sont adressées à Messieurs Coste Floret, représentants d'une importante famille de négociants en minoterie à Agde dont un des membres, Jacques Coste Floret (1814-1890), fut, entre autres, un grand administrateur et une figure politique emblématique de cette ville dont il a été le maire de 1853 à 1878. Ces lettres sont affranchies avec un timbre à 25 centimes au type Cérès dentelé (Y&T n° 60) selon le tarif en vigueur du 1<sup>er</sup> septembre 1871.

Un exemple représentatif est donné par la lettre suivante datée du 1<sup>er</sup> mars 1873 à Aspiran pour Agde. Déposée au bureau de la gare de Paulhan dont le cachet au type 17 a été apposé sur la suscription, elle y est levée par le courrier convoyeur de la ligne Montpellier-Béziers qui frappe par erreur le timbre à date mentionnant Campagnan comme point de levée, la station précédant Paulhan sur la ligne 79.

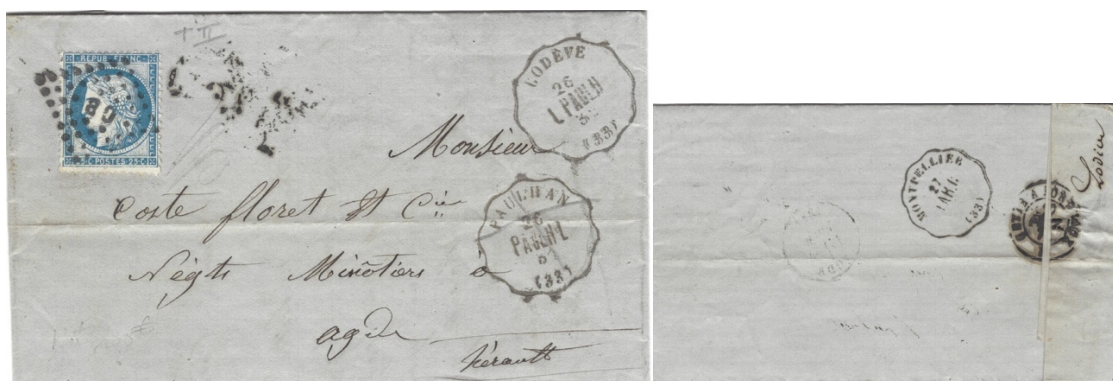


Se rendant compte qu'il a oublié de changer la couronne mobile portant le nom de la gare, il appose une première fois le cachet correct *Paulhan MONT.B* sur le précédent pour l'annuler, puis une deuxième fois à côté pour une lisibilité complète, traçabilité oblige. La lettre est reprise, vraisemblablement à Vias, par l'ambulant de nuit de Bordeaux à Cette qui oblitère le timbre avec le losange *BC*. La lettre atteint sa destination le même jour (cachet à date d'arrivée d'Agde au type 17).

Si la bifurcation de Vias semble être le lieu de transit vers Agde le plus rationnel pour les lettres en provenance de Paulhan, celle présentée ci-dessous datée du 28 novembre 1874 à Aspiran également a néanmoins fait un crochet par Béziers le 29 novembre comme l'atteste le cachet à date de transit au type 17 du bureau de direction de cette ville.



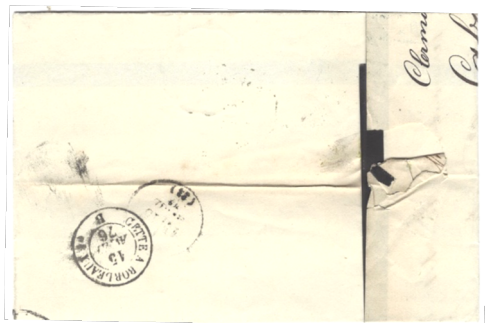
La lettre suivante datée du 26 février 1874 a été levée le même jour par le convoyeur de station à Lodève qui appose le cachet *Paulhan PAULH.L* (ligne 238) réservé en réalité au trajet en sens inverse. Réalisant son erreur, il l'annule d'une croix dont la couleur grise et la profondeur du trait pourraient indiquer qu'il a utilisé une mine de plomb nécessitant d'appuyer sur le papier. Il appose à côté le cachet attendu *Lodève L.PAULH* en utilisant le timbre à date conforme au sens de circulation vers Paulhan. En effet, le bloc central du dateur précisant les terminus de la ligne était solidaire de la poignée contrairement à la couronne extérieure qui était mobile et interchangeable comme vu précédemment.



Au verso, le cachet convoyeur de station *Montpellier TAR.C* (ligne 142) du 27 février indique que la lettre est parvenue à Montpellier pour emprunter la ligne Tarascon à Cette de la Compagnie PLM. Elle fait son retour sur le réseau de la Compagnie du Midi le même jour à Cette comme le montre le cachet de l'ambulant de nuit Cette à Bordeaux. Ce n'est qu'à ce moment-là que le timbre est oblitéré par ce bureau avec le losange *CB*. Elle arrive enfin à Agde (cachet à date d'arrivé au type 16 au dos).

Trois lettres suivent ; en provenance de Clermont l'Hérault et destination d'Agde, elles ont été levées en gare de Paulhan par les courriers convoyeurs de station qui ont apposé le cachet à

date de la ligne 79 dans le sens Béziers-Montpellier. Elles datent du mois d'avril 1876, période marquée par une étape particulière dans la pratique de l'oblitération du timbre. A partir de fin mars 1876 cesse l'usage des griffes losangiques des bureaux sédentaires et ambulants et c'est le timbre à date qui sert à oblitérer le timbre. Les courriers convoyeurs de station n'auront l'autorisation d'annuler les timbres-poste avec leurs cachets que vers le 15 mai 1876. Les timbres-poste de ces trois lettres qui ont circulé pendant cette courte période transitoire sont cette fois-ci annulés par le dateur de l'ambulant de Cette à Bordeaux.



Deux de ces plis présentent au dos le cachet du convoyeur de station de Montpellier sur la ligne PLM de Tarascon à Cette.

Les lettres précédentes issues de Paulhan ont transité par Montpellier impliquant le contournement par le nord de l'étang de Thau qui était loin d'être l'itinéraire le plus direct à

partir de Paulhan. Néanmoins, on observe, dès 1874, une certaine constance dans l'acheminement du courrier selon ce parcours rallongé.

La liaison Paulhan-Montpellier par cette ligne 79 semblerait la plus logique si la destination finale était Montpellier mais, paradoxalement, la lettre suivante au départ de Clermont l'Hérault le 16 août 1875 a pris le chemin opposé vers Béziers avant d'accéder au tracé du littoral et parvenir à Montpellier le 17 août. Elle a été levée par le courrier convoyeur à Clermont sur la ligne 238, puis reprise à Paulhan pour suivre la ligne 79 vers Béziers. Le timbre-poste est oblitéré par le losange BC 2° de l'ambulant de jour sur la ligne de Bordeaux à Cette.



Les deux dernières lettres adressées de Clermont l'Hérault et Lodève à Agde (ligne 238) sont datées de fin mai et juillet 1876. Le timbre-poste est cette fois-ci oblitéré par le cachet du courrier convoyeur de station, fonction nouvellement confiée aux préposés convoyeurs comme le prévoyaient les dispositions de l'Administration de la Poste depuis la mi-mai. Le cachet est répété sur la suscription de manière classique par souci de lisibilité. La première suit le tracé « descendant » le plus direct à partir de Paulhan par la ligne 79 pour rejoindre la ligne principale de la Compagnie du Midi. Un premier ambulant circulant dans le sens de Bordeaux à Cette a frappé son timbre le 29 mai comme prévu pour une lettre qui a transité en amont d'Agde. Mais la lettre a vraisemblablement dépassé cette gare sans s'y arrêter car le cachet de l'ambulant de Cette à Bordeaux du 30 mai montre qu'elle a rebroussé chemin le lendemain avant d'y arriver (cachet d'arrivée Agde au type 16).



La deuxième qui suit le même parcours à partir de Clermont l'Hérault est l'une des seules présentées ici à donner une indication non équivoque sur un transit par la bifurcation de Vias et l'échange du courrier dans cette gare. En effet, la lettre y a été reprise par un omnibus de

la ligne secondaire Toulouse à Cette, et non pas un express Bordeaux-Cette, comme le montre la présence au dos du cachet du convoyeur de station *Vias TOU.CET* de la ligne 158. Ce cachet n'a pas été encore signalé à ce jour.



## Conclusion

Il serait illusoire de tirer des règles générales sur la desserte du courrier postal par le réseau ferré de l'Hérault à partir de cette étude portant sur un échantillon aussi restreint de lettres ayant circulé sur une partie très limitée du réseau ferré. L'objet de cet article est d'illustrer à partir de ces quelques exemples toute la diversité des parcours suivis au cours de la même période pour des gares de départ et d'arrivée identiques. Cette diversité s'exprime également dans les combinaisons de griffes oblitérantes et cachets à date inhérentes à la complexité du réseau impliquant deux grandes compagnies ferroviaires. C'est sans compter les possibilités de combinaisons inattendues avec des cachets erronés, souvent dues au peu de temps dont les préposés disposaient pour effectuer les changements de timbres à date entre deux stations très proches. Beaucoup de cachets des courriers convoyeurs de station n'ont pas été encore découverts et répertoriés, ils sont rares, mais la quête n'est pas terminée. Tous ces éléments font de la collection des cachets de convoyeurs de station et plus généralement des marques ferroviaires de l'Hérault une entreprise passionnante car elle est étroitement reliée aux évolutions de la Poste en France mais aussi aux grandes étapes du développement de ce territoire. Les cachets des convoyeurs de station occupent une place particulière en ce sens qu'ils rappellent les noms de petites communes et villages, gares ou simples haltes, éloignés des grandes villes et desservis par les trains du réseau secondaire. En quelque sorte, ils nous rapprochent un peu plus du quotidien de ces populations et convoyeurs sillonnant les campagnes de l'arrière-pays de l'Hérault à bord de ces tortillards. Ce témoignage disparaît en 1877 quand ces cachets laissent la place à ceux des courriers convoyeurs de ligne qui ne mentionnent que les terminus de la ligne. Le terminus de Paulhan n'apparaît alors que dans les cachets des lignes Lodève-Paulhan et Béziers-Paulhan. La gare perdra son service voyageur vers Vias en 1957 et vers Montpellier en 1970. L'extinction définitive du trafic de fret en gare de Paulhan interviendra en 1998, dans le grand mouvement de liquidation du maillage ferroviaire de l'Hérault dans la deuxième moitié du 20<sup>ème</sup> siècle.

Pièces de la collection de l'auteur

Remerciements à Michel Soulié pour sa relecture de l'article et ses remarques

Frédéric Fages – Janvier 2025

## Références

- Michel Soulié, Histoire postale ferroviaire de Béziers, Association Philatélique de Montpellier (<https://www.asso-philatelique-montpellier.fr/>), 2024.
- Michel Soulié, Esquisse de la poste ferroviaire de l'Hérault, Association Philatélique de Montpellier (<https://www.asso-philatelique-montpellier.fr/>).
- Michel Soulié, Deux cachets convoyeurs de station non encore signalés dans l'Hérault, Pièce du mois, Association Philatélique de Montpellier (<https://www.asso-philatelique-montpellier.fr/>), octobre 2017
- Serge Panabière, [https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Chemins\\_de\\_fer\\_de\\_l'Hérault](https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Chemins_de_fer_de_l'Hérault)
- Jean Servières, 1973, Aux origines des chemins de fer dans l'Hérault – 2, <https://www.etudesheraultaises.fr/>
- Le Chemin de Fer à Clermont L'Hérault, <https://www.clermontlherault.net/le-chemin-de-fer-a-clermont-lherault/>
- Bordeaux-Sète, La Vie du Rail n°664, 28 septembre 1958.
- Pierre Marty, 250 ans de marcophilie de l'Hérault 33, Béziers Philatélie, 1986.
- R. Cortiglioni, L. J. Moutafoff, Hérault 33, Yvert & Tellier, 1948.
- J. Pothion, Catalogue cachets de gare 1854-1960, La Poste aux Lettres, 1975.
- Pierre Lux, La Poste ferroviaire de ses débuts à 1870, Bibliothèque de l'Académie de Philatélie, 1992.
- Pierre Lux, La Poste ferroviaire de 1871 à 1914, Bibliothèque de l'Académie de Philatélie, 1998.
- <http://www.massifcentralferroviaire.com>
- <https://www.lignes-oubliees.com/>