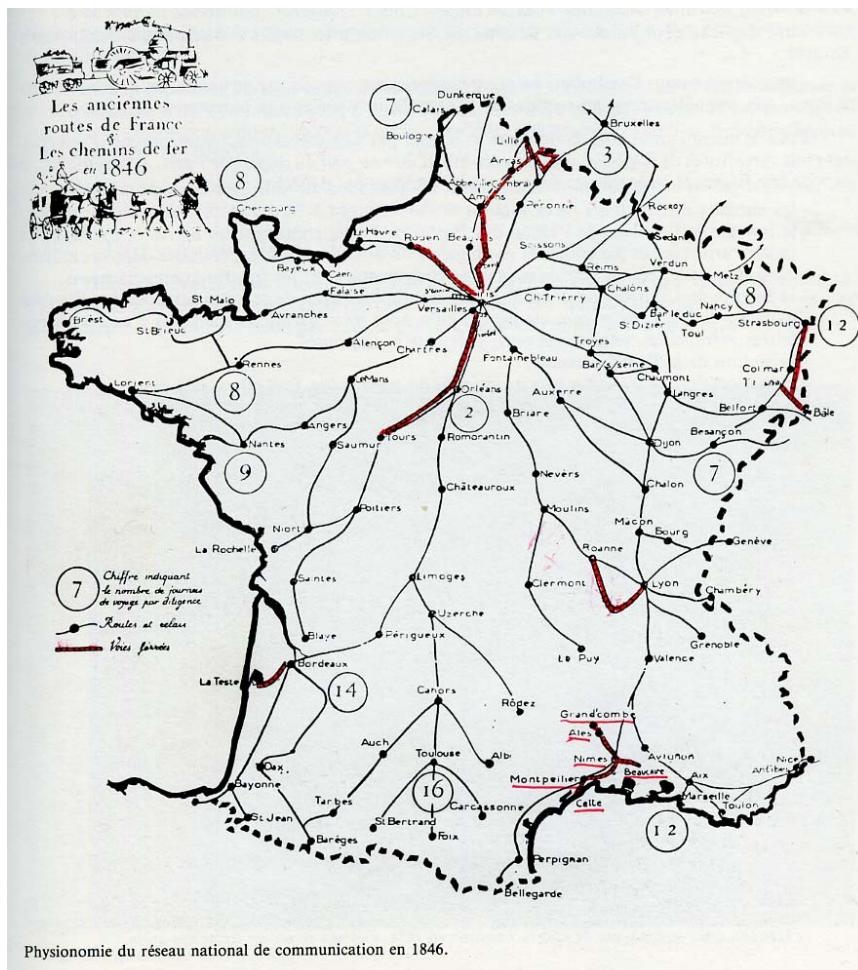


# ESQUISSE DE LA POSTE FERROVIAIRE DE L'HERAULT

Michel SOULIE

Le département de l'Hérault (identifié dans les marques et les cachets à date par le n° 33 de 1791 à juin 1875 où apparaissent progressivement les cachets type 18 et 25 où le numéro disparaît pour faire place au nom en clair du département) est riche en marque ferroviaires depuis le premier cachet d'essais en 1854 sur la ligne Montpellier à Cette jusqu'à la suppression définitive des ambulants dans les années 1990. Au total 408 cachets ferroviaires différents concernent le département de l'Hérault (non comptées les lettres de brigades des cachets ambulants). Ces différents cachets se répartissent selon plusieurs types de services postaux : cachets de bureaux ambulants (120 cachets), cachets de convoyeurs de stations (95 cachets répertoriés), cachets de convoyeurs de lignes (168 cachets), cachets de gares (19 cachets) auxquels il faut rajouter 6 cachets d'entrée en France (depuis l'Espagne) par bureaux ambulants. La richesse des marques ferroviaires dans le département s'explique à la fois par un développement précoce des chemins de fer dans ou traversant le département et d'autre part par le développement des lignes pour relier l'arrière pays, très industrialisé dans la deuxième moitié du XIXème siècle (mines de charbon, filatures, viticulture) et les grandes lignes du littoral vers la vallée du Rhône et les ports de Cette, Marseille et Bordeaux.



(Source : « L'époque héroïque des bureaux de poste ambulants » Comité d'entraide du personnel des PTT de la ligne de l'Ouest – J. Duran & R. Plagnes – 1983)

Les premières lignes en région ont vu le jour dans le département du Gard et de l'Hérault en 1839 avec les liaisons Nîmes – Beaucaire et Cette – Montpellier. Sous l'impulsion de P. Talabot, ingénieur, industriel, banquier et homme politique qui crée la Compagnie du Chemin de Fer de la Grand Combe à Beaucaire, la liaison La Grand Combe - Beaucaire est terminée en 1841 afin de convoier le charbon au Rhône où chargé sur les bateaux il peut rejoindre Marseille (la ligne sera ensuite continuée avec un franchissement du Rhône). En 1845 la liaison Montpellier-Nîmes est en service (Compagnie fermière du chemin de Fer de Montpellier à Nîmes). Ces multiples petites compagnies vont être rachetées et fusionnées dans de Grandes compagnies : en 1852 les Frères Pereire, banquiers de Bordeaux, créent la Compagnie du Midi dont la ligne Bordeaux – Béziers. P. Talabot quand à lui fusionne les petites compagnies et crée la Compagnie PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) en 1857 reliant Paris à Marseille et Cette. En 1857 la Cnie du Midi réalise la jonction Béziers – Cette permettant la connexion entre les deux réseaux et faisant de Cette une plaque ferroviaire de première importance.



Lettre de Paulin Talabot du 22 juin 1831 de Beaucaire pour le Maréchal, Duc de Dalmatie, Pair de France, Ministre de la Guerre. Il s'agit du Maréchal SOULT (1769 – 1851) Ministre de la Guerre de 1830 à 1834 et Premier Ministre de 1832 à 1834. En 1831 Soult est Président du Conseil d'Administration de la Cnie PERROCHEL et un des principaux actionnaires. A cette époque P. Talabot est en charge des travaux du canal de Beaucaire.

En 1865, est prise la décision de créer les Chemin de fer de l'Hérault qui mettra en service plusieurs lignes dont Montpellier – St Chinian (par Béziers), Maureilhan à Colombiers, Montpellier à Rabieux, Mèze à Agde, Montpellier à Palavas. A la même époque la Cnie du

Midi rachète la ligne Graissessac – Béziers, puis la prolonge vers Tournemire (1872), Millau (1874), St Flour (1884) et Neussargues (1888) vers Paris. Béziers et Bédarieux deviennent des plaques tournantes importantes. Le réseau d'intérêt local de l'Hérault disparaîtra entre 1954 et 1969, seule subsiste actuellement une ligne (à trafic marchandise) entre Colombiers et Cazouls appartenant et gérée par le Département de l'Hérault.



(Source : [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org))

A l'époque de l'extension maximum des réseaux ferroviaires dans l'Hérault, certaines villes possèdent plusieurs gares : Montpellier (3), Sète (2), Béziers (2), Bédarieux (2). D'autre part des gares de jonction de lignes prennent de l'importance, c'est le cas de Paulhan, Colombiers et Rabieux. Dès le début de la construction des lignes de chemin de fer, la Poste va tirer parti de cette innovation pour la rapidité et la régularité des liaisons par rapport aux routes des malles-poste qui dès lors vont vivre leurs dernières années.

La poste réalise rapidement l'intérêt d'utiliser le temps du trajet entre grands centres pour effectuer à bord des trains les opérations de tri et va donc, dès 1845 sur la ligne Paris-Rouen puis à partir de 1852 sur toutes les lignes importantes, mettre en service des wagons spécialement aménagés pour transporter et trier le courrier ainsi que des équipes de postiers attachés à ce travail (brigades). La majorité de ces wagons seront incorporés dans des convois de nuit assurant les liaisons sur les grandes distances. Ces bureaux seront qualifiés de « bureaux ambulants » et subsisteront pendant plus d'un siècle. Dans la deuxième partie du XXème siècle la Poste emploiera même des trains postaux (entièrement consacrés au transport du courrier) y compris des rames de TGV. Mais le transport aérien et surtout le transport par route vont condamner à mort la poste ferroviaire.

## SERVICES FERROVIAIRES DE LA POSTE :

### - *Bureaux ambulants* :

Il s'agit sur les grandes lignes, de wagons spécifiques aménagés pour le tri et le transport du courrier, dans lesquels vont travailler des équipes d'agents (brigades). Ces wagons seront équipés de boîtes extérieures permettant aux usagers de déposer du courrier en gare. Les bureaux ambulants prennent en charge les dépêches (sacs postaux) dans les gares des recettes principales pour les gares desservies sur leur itinéraire mais également les dépêches des lignes secondaires dans les gares de connexion. Dans un premier temps, ils vont assurer l'annulation des timbres des lettres reçues en cours de route et bien sur le tri du courrier. Ils reçoivent des cachets à date spéciaux comportant le nom des terminus de la ligne et jusqu'en 1876 des cachets losange de points avec les premières lettres des gares de terminus. Les cachets à date peuvent comporter un numéro d'ordre du convoi dans la journée (1° ou 2°) ainsi que l'identification de la brigade par une lettre (A, B, C etc...). Les bureaux ambulants faisant office de bureaux de transit (bureaux de passe) appliquent leur cachet au verso des lettres. Seuls les courriers relevés en cours de route reçoivent les cachets au recto des lettres. Les cachets de nuit ont une double couronne circulaire puis une couronne simple, les cachets de jour ont une couronne extérieure circulaire et une couronne intérieure hexagonales, puis plus tardivement auront une seule couronne hexagonale.



Exemple de cachet d'ambulant de nuit du 20 octobre 1863 de la ligne Bordeaux à Cette (losange BC) de la brigade « B » postée en gare de Narbonne pour Montpellier.



Exemple d'ambulant de jour de la ligne Tarascon à Cette 1° (TC1°) de la brigade « C ». Lettre d'Aubais (Gard) pour Montpellier. Lettre probablement mise au train en gare de Lunel.

La plupart des ambulants concernant le département sont mis en service sur les lignes entre la vallée du Rhône (Tarascon) et Bordeaux, et entre la frontière espagnole et le reste du réseau français (Cette étant alors bureau d'échange). Trois types de cachets se sont succédés : type 1 à partir de 1845, type 2 à partir de 1886, cachet type 3 à partir de 1904. Ce dernier type de cachet a subsisté jusque dans les années 1960 où il sera remplacé par des marques mécaniques. Certains cachets portent la mention « rapide ». Ces cachets en général ont une couronne intérieure ondulée. Enfin la Poste a utilisé des cachets d'essais. C'est notamment le cas pour un cachet d'essais sur la ligne « Cette à Bordeaux Rapide » avec une couronne extérieure ondulée utilisé dans les années 1880.



- **Convoyeurs de stations :**

Les lignes secondaires, les lignes d'intérêt local, les omnibus n'avaient pas de bureaux ambulants réservés aux grandes lignes. Les compagnies de chemin de fer mettaient alors à disposition un ou deux compartiments voyageurs dans lequel officiait un ou deux agents de la Poste. Ces agents étaient dénommés convoyeurs. Ils étaient chargés de convoier les dépêches remises dans les gares et haltes le long du trajet et de relever le courrier des boîtes mobiles installées dans les gares dont ils assurent le tri. Ces boîtes mobiles ne pouvaient être ouvertes que par le convoyeur qui en récupérait le contenu. Du courrier pouvait également leur être remis lors du passage en gare (pratique courante des usagers pour assurer la rapidité de leur correspondance). Les convoyeurs dans un premier temps n'annulaient pas le timbre (ils n'en avaient pas le droit, la vérification du port ne pouvant être effectuée que par un bureau de poste ou un bureau ambulant) mais apposaient un cachet au recto de la lettre pour authentifier le lieu de prise en charge du courrier par la poste. Le timbre sera alors oblitéré soit du losange d'un ambulant si le courrier est remis à un ambulant à la gare de connexion, soit par le losange GC du bureau de destination ou du losange GC d'un bureau de transit. Ces cachets de convoyeurs, mis en service à partir de 1866, sont toujours avec une couronne ondulée comportant le nom de la gare en toute lettre sur la couronne (et le numéro du département) et au centre le quantième du mois et la désignation de la ligne en abrégé (L.MONT. par exemple pour Lodève – Montpellier). Si plusieurs trains effectuent le trajet par jour un numéro d'ordre peut figurer sous le nom de la ligne. Le convoyeur disposait d'un jeu de couronnes pour toutes les stations desservies et devait donc en changer entre deux gares. Ce système relativement compliqué ainsi que l'absence de date précise sur les cachets amènera le remplacement de ces cachets de convoyeur de station par des cachets de convoyeur de ligne en 1877. Les cachets convoyeurs de station se rencontrent surtout de 1870 à 1877 (période de développement des lignes locales). Dans l'Hérault, 18 lignes ont bénéficié de convoyeurs de stations donnant 95 cachets répertoriés, mais d'autres cachets ont probablement existé et restent à découvrir bien que toutes les

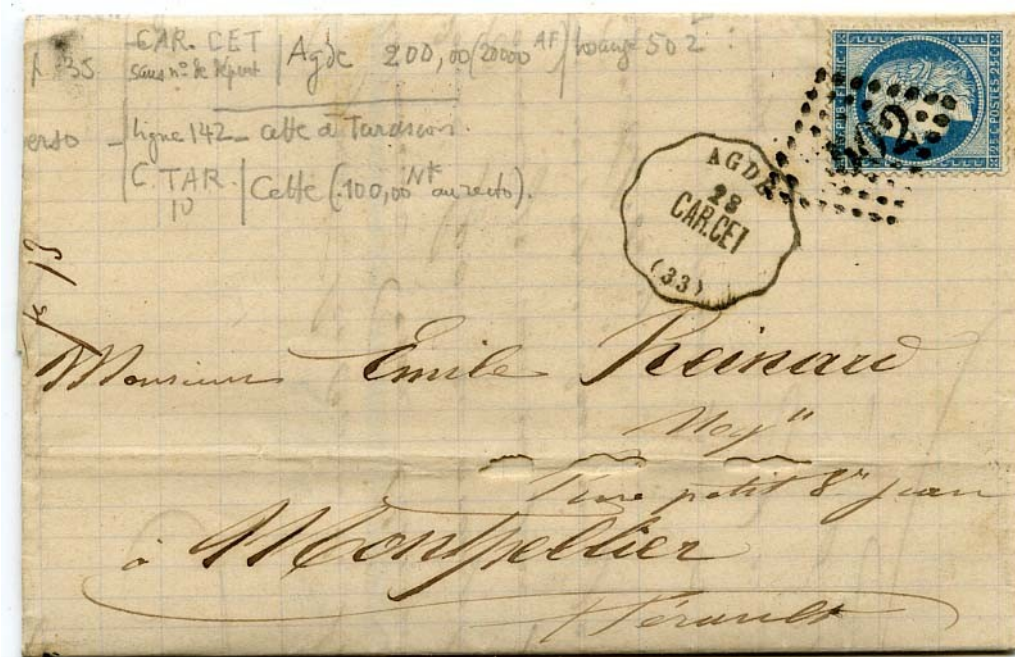
gares et haltes n'aient pas été équipées de boîtes mobiles. Ces cachets sont très recherchés et certains sont extrêmement rares. Certaines communes, qui n'ont eu un bureau ou une agence postale que très tardivement, avaient une gare ou une halte sur la ligne et existent au niveau postal (hors mis leur boîte rurale) uniquement par le cachet de convoyeur de station. C'est le cas par exemple de Campagnan. Les convoyeurs peuvent aussi recevoir du courrier en transit et dans ce cas apposent leur cachet au verso de la lettre (uniquement dans les gares de connexion entre lignes).



Lettre du 27 janvier 1872 remise en gare de Campagnan sur la ligne Montpellier – Béziers pour Ille sur Têt. Oblitération par le losange GC 472 de Béziers en transit. Au verso cachet ambulant Cette - Bordeaux du même jour.



Lettre remise en gare de Villeveyrac sur la ligne Béziers – Montpellier au premier train (1°) le 17 avril 1872 pour Junas (Gard). En gare de Montpellier lettre remise à l'ambulant Cette – Tarascon 1° qui appose son losange CT1° sur le timbre et son cachet d'ambulant Cette à Tarascon 1° au verso ; cachet de transit au verso à Sommières dont dépend Junas le 17 avril.



Lettre remise en gare d'Agde le 28 décembre 1875 au convoyeur de l'omnibus de la ligne Carcassonne à Cette (cachet convoyeur Agde du 28) pour Montpellier. En gare de Cette la lettre est remise en transit au convoyeur de l'omnibus de la ligne Cette à Tarascon qui appose son cachet de convoyeur de station de Cette daté du 29 décembre (C.TAR. /1°). A la réception, la recette de Montpellier vérifie l'affranchissement, oblitère le timbre du losange GC 2502 et appose son cachet de bureau au verso.

En fonction de l'itinéraire et des moyens de transport utilisés, on peut donc trouver sur une même lettre remise en gare à un convoyeur de station, outre sont cachet de station, un cachet losange oblitérant suivant le cas, d'ambulant, de bureau de transit ou de bureau de destination et au verso, d'autres cachets de convoyeurs de ligne, des cachets à date d'ambulants (quelquefois plusieurs suivant la destination et les lignes empruntées), des cachets de bureaux de transit et un cachet d'arrivée à destination. Ceci donne une traçabilité remarquable de la lettre depuis son entrée dans le circuit de la Poste jusqu'à la remise à son destinataire (qu'en est-il aujourd'hui ???).

Les cachets de convoyeurs de station vont disparaître en 1877 et sont remplacés par des cachets convoyeurs de ligne. Dans le département de l'Hérault, la première ligne mise en service, Montpellier – Cette, va disposer de cachets d'essais à partir de 1855 avec double couronne comme les cachets type 15 comportant le nom de la ligne en clair « MONTPELLIER A CETTE » et entre parenthèse un numéro et l'abréviation « (4 CONV.) » où le trajet de retour « CETTE A MONTPELLIER ». Ces cachets présentent 18 combinaisons possibles (y compris les cachets où le numéro du convoyeur a été oublié) qui viennent s'ajouter aux 408 cachets déjà recensés portant le total des marques ferroviaires de l'Hérault à 426.



Lettre remise au train d'intérêt local à Montpellier le 19 octobre 1865 pour Cette. Cachet d'essais à date du convoyeur de station. Le numéro du convoyeur a été oublié où ce jour là un seul train circulait (au lieu des quatre habituels). Oblitération par le cachet losange GC 822 de la recette de Cette à l'arrivée. Ce cachet d'essais, bien que réputé rare, est cependant relativement courant sur les courriers commerciaux, mais souvent mal frappé.

N° de ligne	Nom des terminus	Abréviation aller	ouverture	Fin des cachets
48	ARLES - LUNEL	ARL.LU.	1874	1877
79	BEZIERS – MONTPELLIER	B.MONT.	1870	1877
83	BEDARIEUX - PAULHAN	B.PAULH.	1876	1876
95	BEDARIEUX – BEZIERS	BE.BEZ.	1875	1877
95A	BEDARIEUX – BEZIERS	BED.BEZ.	1874	1877
96	BEDARIEUX – MILLAU	BED.MIL.	1876	1876
104	BEZIERS – ESPONDEILHAN	BEZ.ESP.	1874	1878
105	BEZIERS – MILLAU	BEZ.MI.	1876	1877
105A	BEZIERS – NARBONNE	BEZ.NAR.	1875	1875
142	CETTE – TARASCON	C.TAR.	1870	1877
151	CARCASSONNE – CETTE	CAR.CET.	1874	1877
158	CETTE – TOULOUSE	CET.TOU.	1874	1877
221	GANGES – LUNEL	GAN.LU.	1873	1874
236	LODEVE – MONTPELLIER	L.MONT.	1872	1876
238	LODEVE – PAULHAN	L.PAULH.	1870	1877
242B	LUNEL – ST GILLES	L.StGIL.	1875	1876
267	LUNEL – LE VIGAN	LU.VIG.	1874	1877
325	PAULHAN - ROUJAN	PAUL.R.	1876	1877

*Tableau des lignes secondaires et omnibus dans l'Hérault ayant utilisé des cachets convoyeurs de station (les nom et lettres sont inversés au retour).*

Ce tableau permet, au travers des durées d'utilisation, de comprendre la relative rareté des cachets convoyeurs de station dans le département.

### **- Convoyeurs de lignes :**

A partir de 1877, les cachets convoyeurs de stations sont remplacés par des cachets convoyeurs de ligne. En fait le travail et le fonctionnement restent les mêmes pour le convoyeur : convoiement des dépêches, tri des lettres-dépêches qui lui sont adressées par d'autres services postaux, ouverture des boîtes mobiles de gare et des courriers d'entreprise (boîtes des diligences) et traitement de ces lettres. Les cachets de convoyeur ont une couronne extérieure ondulée comme celle des convoyeurs de station, mais la couronne comporte en toute lettre les terminus de la ligne : Montpellier à Rabieux ou Rabieux à Montpellier par exemple. Le convoyeur a donc à sa disposition deux cachets, un pour l'aller et un pour le retour. Le centre contient un bloc dateur. A partir de cette date le convoyeur aura la possibilité d'utiliser ses cachets pour oblitérer les timbres des lettres qu'il aura à traiter en plus de la marque apposée au recto de la lettre. Trois types de cachets se succéderont tous sur le même principe, seule la taille du cachet et des lettres changera : Type 1 en 1877, type 2 en 1886 et type 3 en 1904 (certains cachets sont encore en service dans les années 1960). Dans le département de l'Hérault et jusqu'à la disparition des convoyeurs, 64 lignes seront ouvertes, certaines ayant une durée de vie très courte et d'autres se maintenant pendant plusieurs dizaines d'années. Ceci explique qu'il soit plus

facile de trouver certains cachets de convoyeurs de ligne que les cachets de convoyeurs de station.



Entier postal du 30 septembre 1879 pris en charge à Narbonne pour Bédarieux. Cachet de convoyeur au type 1, lettres petites.



Carte postale du 17 mars 1905 rentrée dans le circuit postal sur la ligne de Montpellier à Sommières. Cachet de convoyeur de ligne type 2, lettres larges. Cachet de transit de Boisseron, lettre pour Petit Gallargues.



Avis d'arrivage du 26 mars 1929 de la Gare de Lattes (marque linéaire de la gare au tampon) pour Pérols. Lettre remise au train en gare. Cachet du convoyeur de ligne type 3 de la ligne Palavas à Montpellier. Cette ligne, chère aux montpelliérains, qui partait du centre de Montpellier (Esplanade) pour la plage de Palavas et rendue célèbre par le dessinateur A. Dubout a disparu en 1968. Il a circulé du 6 mai 1872 au 31 octobre 1968. Cette ligne (très courte : 11,5 km) comportait 3 gares (Esplanade, Lattes, Palavas), 3 haltes (Céreirède, Premières cabannes, Rive droite) et un dépôt (Récanié). Surtout dédiée aux voyageurs (plagistes, chasseurs), elle transportait également des marchandises (roseaux, pêche). Avec presque un siècle de fonctionnement, cette ligne a laissé une forte empreinte dans l'esprit des montpelliérains. Les marques postales ferroviaires perpétuant le souvenir de son existence, sans être rares, sont peu communes.



Lettre de Vergèze du 2 septembre 1954 pour St Christol. Lettre traitée par le convoyeur de l'omnibus Lunel à Nîmes. Cachet de convoyeur de ligne au type 3. Le bloc dateur a été mal positionné et est de travers. Les cachets de convoyeurs de ligne à partir des années 1950 sont peu fréquents, surtout dans le département de l'Hérault.

- **Bureaux de Gares :**

Seules six gares ont eu un bureau sédentaire dans l'Hérault : Agde, Bédarieux, Béziers, Cette/Sète, Montpellier et Paulhan. Au total 19 cachets sont répertoriés.

Les Bureaux de Gares dépendent en général du Bureau de Recette de la ville ou du service des ambulants. Non ouverts au public, ils ne figurent pas dans les listes de création des bureaux de la Direction Générale des Postes. Dépendant des recettes, ils ont utilisé en général les mêmes types de cachets à date que la Recette avec la mention « Gare » : types 15, 16, 17, 18, 1884, 1901, 1904, etc... Les Bureaux de Gare (dont les précurseurs à Paris sont apparus dès 1854) se sont surtout développés à partir de 1865. Leur rôle est essentiellement le tri, la facilitation du travail des ambulants et la manutention des dépêches à leur arrivée et à leur départ. Le public n'a aucun accès au Bureau de Gare mais une boîte dans l'enceinte de la gare lui permet de déposer des lettres qui seront traitées par le Bureau de Gare et recevront ses cachets. Dans un souci de rapidité d'acheminement en raison de la proximité du train, le public utilise fréquemment la boîte de la Gare (et plus tard celle des Centres de Tri) ce qui explique la relative fréquence des cachets de gare sur les lettres. Les Bureaux de

Gare vont disparaître à partir des années 1960 avec la mise en place de l'automatisation du tri, qui demande des locaux spécialisés spacieux et l'augmentation du volume de circulation du courrier ne permettant plus son traitement manuel.

Avant la date de disparition des cachets losanges GC ou d'ambulants à partir de laquelle les cachets de Bureau de Gare oblitéreront les timbres, on peut rencontrer plusieurs cas de figure outre la présence du cachet de gare au recto du pli (les cachets au verso sont liés à des opérations de transit) :

- Oblitération du timbre par cachet losange de l'ambulant prenant en charge la lettre,
- Oblitération du timbre par GC du bureau de destination, ou GC d'une recette de transit (en général sur des trains circulant sans Bureau ambulant),
- Oblitération du timbre par le GC de la recette de la ville où se situe la Gare si la lettre est destinée à cette ville où si le courrier passe par la recette en transit ou si le Bureau de Gare dispose du cachet GC de la recette.

Les combinaisons sont alors multiples et permettent en général de suivre le parcours de la lettre dans le circuit postal. La période concernée est celle de 1865 à 1876.

Dans l'Hérault les cachets de Gare les moins fréquents sont ceux d'Agde et de Paulhan. Un cachet d'essais pour Cette (CETTE (GARE DE BORDEAUX) au type 15) est signalé en 1857 mais est extrêmement rare.



Lettre écrite à Clermont l'Hérault et mise à la boîte le 25 novembre 1868 en gare d'Agde pour Toulouse. Oblitération par losange GC 11 (type 2 – espace 1,5 mm entre les chiffres - spécifique du Bureau de Gare d'Agde). Au verso cachet ambulant de nuit « CETTE A BORDEAUX /C » et cachet d'arrivée type 17 de Toulouse du 26 novembre 1868.



Lettre de Béziers pour Béziers du 16 septembre 1872. Cachet de gare type 17 et oblitération GC 472 de la recette de Béziers.



Lettre de Béziers du 24 février 1874 pour St Germain l'Herm. Cachet de gare type 17 et oblitération par losange BC de l'ambulant de la ligne Bordeaux à Cette. Lettre remise à la boîte de la Gare et traitée par l'ambulant.



Lettre de Béziers du 2 avril 1873 mise à la boîte de la gare pour Narbonne et remise dans un train sans ambulant ou non traitée par l'ambulant par manque de temps entre les deux gares. Cachet de gare type 17, oblitération GC 2610 à l'arrivée par la recette de Narbonne.



Lettre de Paulhan mise à la boîte de la gare de Paulhan le 22 mai 1873 pour Clermont l'Hérault où elle reçoit le cachet type 17 du Bureau de Gare. Elle est ensuite remise au Convoyeur de la ligne Paulhan à Lodève (cachet convoyeur de station de Paulhan au verso). La lettre a été mal dirigée (Clermont l'Hérault est à deux stations de Paulhan sur la ligne) et se retrouve à St André de Sangonis (sur la ligne Rabieux à Montpellier) où elle est traitée en transit à la recette de St André de Sangonis. Au verso cachet d'arrivée à Clermont l'Hérault type 17 du 22 mai 1873. Le cachet type 17 du Bureau de Gare de Paulhan est le seul type

pour ce bureau. Le Bureau de Gare a donc eu une existence éphémère. Cela explique que le cachet du Bureau de Gare de Paulhan est un des cachets de gare les plus rares de l'Hérault.



Cachet de Gare type 84 de Bédarieux du 28 mars 1900. Le Bureau de Gare de Bédarieux aura un seul autre cachet au type 1904 avec couronne libellée « BEDARIEUX-GARE HERAULT ».



Cachet de gare type 1904 de Cette du 9 mai 1909. Le Bureau de Gare de Cette disposera des cachets au type 17, 18, 1884, 1904 puis au changement d'orthographe « Sète » d'un cachet 1904.



Cachet type 1884 du Bureau de Gare de Montpellier du 2 février 1896 avec libellé «GARE DE MONTPELLIER».



Cachet type 1884 du Bureau de Gare de Montpellier du 21 mars 1904 avec libellé « MONTPELLIER-GARE ».

Le Bureau de Gare de Montpellier disposera des cachets 15, 17, 18, 1884 et 1904. Au total 9 cachets différents sont recensés (sans compter les cachets postérieurs à 1960).

**- Cachets Ambulants d'Entrée en France (Espagne)**

De nombreux courriers provenant d'Espagne notamment de Barcelone rentraient en France soit par la route par La Junquera et Le Perthus et empruntaient les chemins de fer, soit par la

voie maritime par les ports de Collioure, Port-Vendres et Cette. Cette était le Bureau d'Échange pour ces courriers qui transitaient alors par Cette. Jusqu'en 1881, les ambulants qui prenaient en charge ces courriers disposaient de cachets spécifiques. Cinq cachets d'ambulants et un cachet de convoyeur de ligne seront en service (avec leurs différentes lettres de brigades).



Lettre de Barcelone du 6 mai 1868 pour Baume- les-Dames (Doubs). Au recto cachet à date Barcelona (2) 8 May. 1868, cachet espagnol P.D. (payé à destination) en bleu, oblitération avec cachet à traits et numéro de Barcelone, cachet ambulant « Espagne AMB. CETTE A TAR.C » du 9 mai 1868 et taxe 5 double trait appliquée systématiquement aux courriers d'Espagne pour la France. Au verso cachet espagnol en bleu « Espana La Junquera », cachet ambulant de nuit Marseille à Lyon 1° C du 9 mai et cachet ambulant de nuit Paris à Besançon B du 10 mai et cachet d'arrivée type 15 de Baume les Dames du 10 mai 1868.

Le département de l'Hérault présente une grande richesse de marques ferroviaires sur lettre. Le développement très précoce du chemin de fer dans le département, la situation de la jonction entre les deux grands réseaux (PLM, Cnie du Midi) à Cette, le développement important de lignes secondaires lié au développement des industries dans l'arrière pays dans la deuxième moitié du XIXème siècle, l'activité portuaire de Sète notamment vers l'Espagne et l'Afrique du Nord, expliquent l'activité importante de la poste ferroviaire. Il en découle des possibilités de collections philatéliques riches et passionnantes qui méritent d'être plus développées quelles ne le sont actuellement.

#### Documentation :

- *Hérault 33 – R. CORTIGLIONI, L.J. MOUTAFOFF - Yvert & Tellier – 1948.*
- *250 ans de Marcophilie Hérault 33 – P. MARTY – Béziers Philatélie – 1986.*
- *Annuaire du Département de l'Hérault pour l'an 1844 – J. GENIES – Montpellier – 1844.*
- *L'époque héroïque des bureaux de poste ambulants » Comité d'entraide du personnel des PTT de la ligne de l'Ouest – J. Duran & R. Plagnes – 1983.*

- *Catalogue des cachets courriers-convoyeurs stations de France – J. POTHION – La Poste aux Lettres – 1977.*
- *Catalogue des marques et cachets d'entrée en France 1800-1881 – G. NOEL – Histoire Postale – 1976.*
- *Catalogue cachets de gare 1854-1960 – J. POTHION – La Poste aux Lettres – 1975.*
- *Catalogue des cachets courriers-convoyeurs-lignes 1877-1966 – J. POTHION – La Poste aux Lettres – 1976.*
- *France Bureaux Ambulants 1845-1965 – J. POTHION – La Poste aux Lettres – 1970.*
- *Catalogue des losanges petits et gros chiffres de France 1852-1876 – J.F. BAUDOT – JAMET-BAUDOT-POTHION – 2013.*