

HISTOIRE POSTALE FERROVIAIRE DE BEZIERS

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 convoyer 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 (notamment vers l'Espagne).



Etat du réseau ferroviaire en France en 1850. (source : <http://histoire-geo.ac-amiens.fr/>).

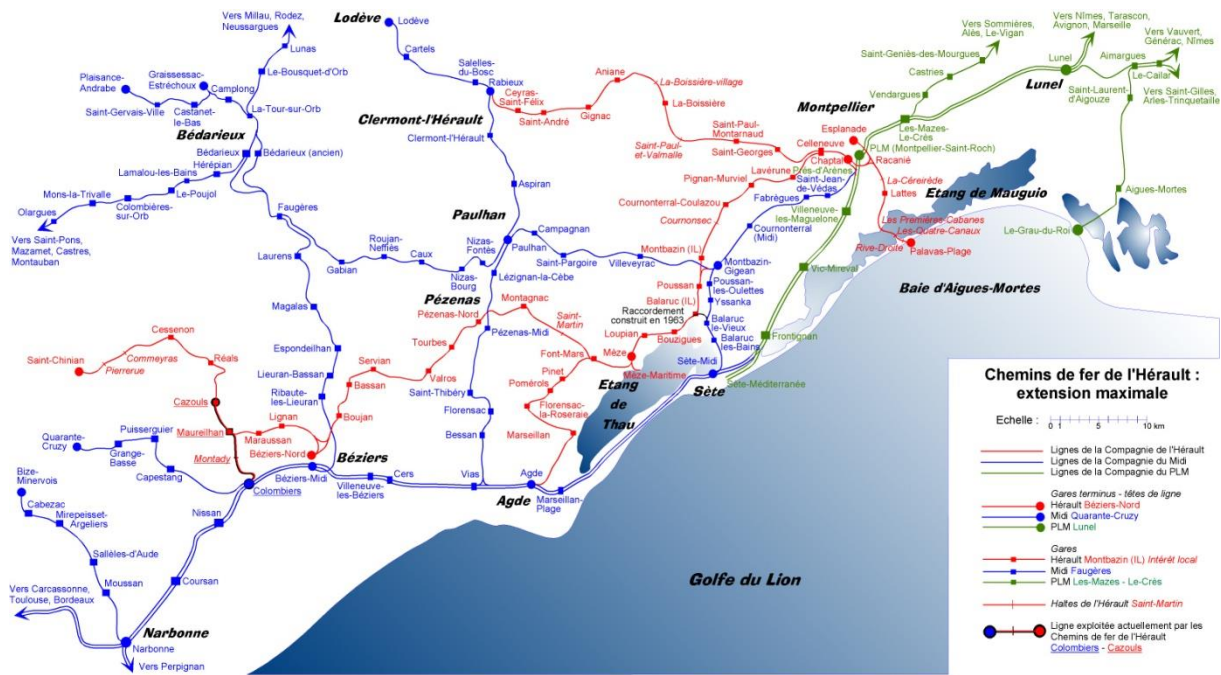
En 1865, est prise la décision de créer les Chemin de Fer de l'Hérault qui mettront en service plusieurs lignes dont Montpellier – St Chinian (par Béziers), Maureilhan à Colombiers, Montpellier à Rabieux, Mèze à Agde, Montpellier à Palavas. A la même époque la Cnie du Midi rachète la ligne Graissessac – 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 Maureilhan appartenant et gérée par la Région Occitanie depuis 2017.

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 de malle-postes qui dès lors vont vivre leurs dernières années.

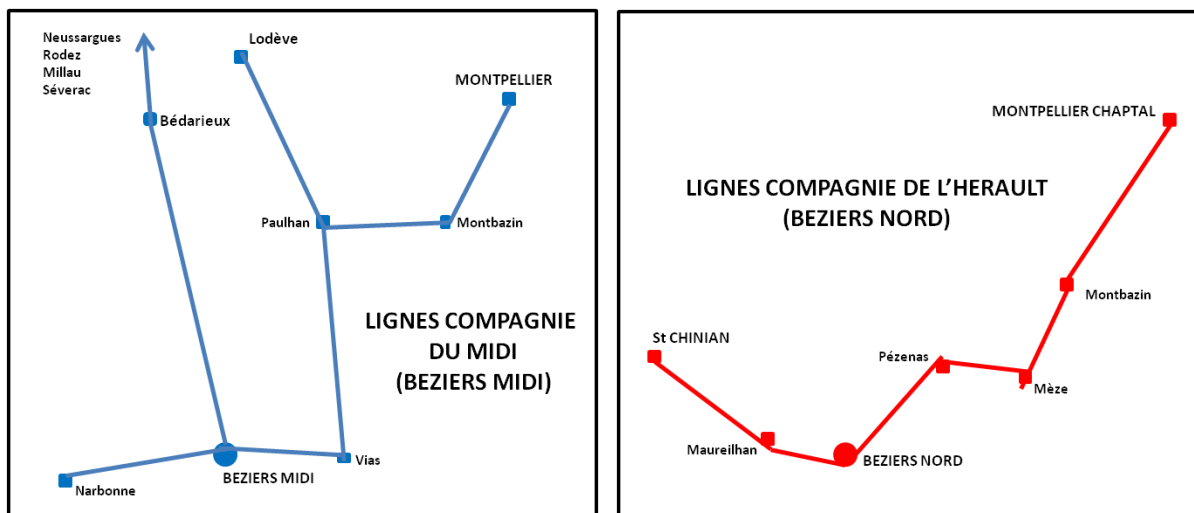
La poste réalise rapidement l'intérêt d'utiliser le temps du trajet entre grands centres pour effectuer, à bord des trains, les opérations de tri et va donc, dès 1845 sur la ligne Paris-Rouen puis à partir de 1852 sur toutes les lignes importantes, mettre en service des wagons spécialement aménagés pour 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 (surtout de nuit) assurant les liaisons sur les grandes distances. Ces bureaux seront qualifiés de « bureaux ambulants » et subsisteront pendant plus d'un siècle. Sur les petites lignes ou sur des distances plus courtes, la Poste affecte un préposé dans le convoi (disposant d'un compartiment ou deux) pour recueillir et « convoier » les dépêches qui lui sont remises lors des haltes. Ce préposé est dit « Convoieur », d'abord « de station » puis « de ligne » à partir de 1876. En plus de recueillir les dépêches, le convoieur relève les « boîtes mobiles » des gares et reçoit du courrier de la main à la main. 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 petit à petit supplanter la poste ferroviaire qui va disparaître. D'autre part l'augmentation du trafic du courrier et sa mécanisation va déboucher sur la création de centre de tri « industriel » disposant de vastes locaux (souvent en dehors des villes) ce qui va entraîner la disparition des anciens bureaux opérant ces opérations (bureaux ambulants, bureaux de gare, entrepôts).

Des marques postales « ferroviaires » identifient les courriers pris en charge lors des trajets et qui sont apposées sur les courriers hors des dépêches des bureaux de Directions : cachets de convoieur de station, cachets de convoieur de ligne, cachets d'ambulants, cachets de gare et d'entrepôt. Outre les vestiges archéologiques (ouvrages d'art, gares, voies non démontées, emprises), ces cachets sont souvent les seuls témoins d'une ancienne activité ferroviaire et du rôle du chemin de fer dans le transport du courrier. L'Hérault qui a eu une histoire ferroviaire très importante est riche de ces témoins avec plusieurs centaines de cachets de poste ferroviaire.

Dès 1857 avec la connexion possible entre les deux grandes compagnies que sont la PLM et la Cnie du Midi à Cette, Béziers va avoir une activité ferroviaire et postale importante. La Gare du Midi (actuelle gare de Béziers) se situe sur la ligne Bordeaux – Cette et sera le point de départ de la ligne qui, à terme, permettra de relier Paris par Bédarieux, Neussargues et Clermont-Ferrand. Lors de la création de la Compagnie des Chemins de fer de l'Hérault (Intérêt Local) en 1865, Béziers se voit dotée d'une deuxième gare pour cette compagnie (Gare du Nord). Seule subsiste actuellement la Gare du Midi, la Gare du Nord ayant été détruite. D'autres villes de l'Hérault seront ainsi dotées de deux gares (une de la Cnie de l'Hérault et une de la Cnie du Midi) : Pézenas, Balaruc, Sète, Montbazin et Montpellier (qui en aura trois au total avec celle de la ligne Montpellier – Palavas).



Ensemble des lignes dans le département de l'Hérault lors de leur extension maximale. Source : Serge Panabière (Wikipédia).



Lignes ferroviaires des deux compagnies au départ des gares de Béziers.

N° de ligne	Nom des terminus	Abréviation aller	ouverture	Fin des cachets
79	BEZIERS – MONTPELLIER	B.MONT.	1870	1877
95	BEDARIEUX – BEZIERS	BE.BEZ.	1875	1877
95A	BEDARIEUX – BEZIERS	BED.BEZ.	1874	1877
104	BEZIERS – ESPONDEILHAN	BEZ.ESP.	1874	1878
105	BEZIERS – MILLAU	BEZ.MI.	1876	1877
105A	BEZIERS – NARBONNE	BEZ.NAR.	1875	1875
151	CARCASSONNE – CETTE	CAR.CET.	1874	1877
158	CETTE – TOULOUSE	CET.TOU.	1874	1877

Tableau des lignes secondaires et omnibus à Béziers ayant utilisé des cachets convoyeurs - stations (les noms et lettres sont inversés au retour). Toutes ces lignes sont celles de la Compagnie du Midi.

N° Pothion	NOM DE LA LIGNE	COMPAGNIE
798	BEZIERS A CESSENON	Cnie de l'HERAULT
798A	BEZIERS A CRUZY	Cnie de l'HERAULT
799	BEZIERS A LODEVE	Cnie du MIDI
800	BEZIERS A MILLAU	Cnie du MIDI
801	BEZIERS A MONTPELLIER	Cnie du MIDI
802	BEZIERS A MONTPELLIER-CHAPTAL	Cnie de l'HERAULT
803	BEZIERS A NARBONNE	Cnie du MIDI
804	BEZIERS A NEUSSARGUES	Cnie du MIDI
805	BEZIERS A PAULHAN	Cnie du MIDI
806	BEZIERS A RODEZ	Cnie du MIDI
807	BEZIERS A SEVERAC	Cnie du MIDI
808	BEZIERS A SEVERAC-LE-CHATEAU	Cnie du MIDI
809	BEZIERS A ST CHINIAN	Cnie de l'HERAULT
690	BEZIERS A BEDARIEUX	Cnie du MIDI

Tableau des lignes avec cachet de convoyeur de ligne (en remplacement des cachets convoyeurs de station à partir de 1876) impliquant Béziers (les noms sont inversés au retour). La ligne de Cruzy n'a eu qu'un cachet de retour et celle de Narbonne un seul cachet d'aller.

Au total, une centaine de cachets ferroviaires (au minimum 97) font référence à Béziers et à son activité ferroviaire :

- 3 cachets d'ambulant sur une seule ligne
- 40 cachets de convoyeurs de station pour 4 lignes (aller et retour)
- 45 cachets de convoyeur de ligne sur 15 lignes
- 6 cachets de gare
- Au moins 3 cachets d'entrepôt

AMBULANTS

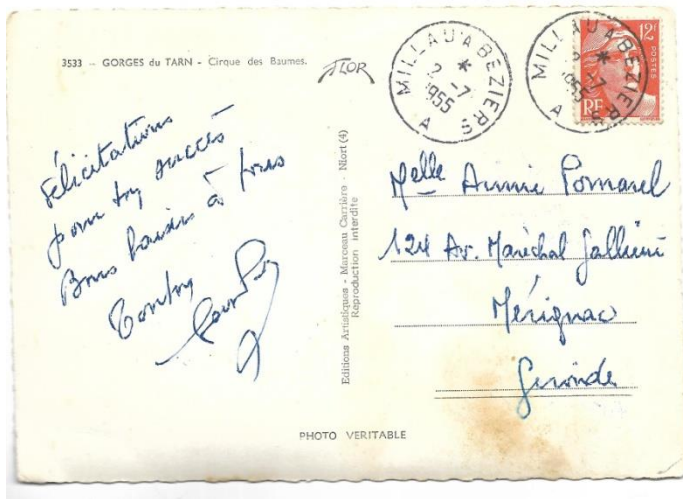
Une seule ligne au départ de Béziers a eu un service d'ambulant : Béziers à Millau (et retour). Il semble que ce service n'est été mis en place qu'après la Grande Guerre. Trois cachets seulement, tous au type 3, sont signalés car dans le sens Béziers à Millau, le cachet de nuit n'est pas connu. Comme dans tous les cachets ambulants on trouve la lettre de brigade (A, B).



MILLAU A BEZIERS A jour



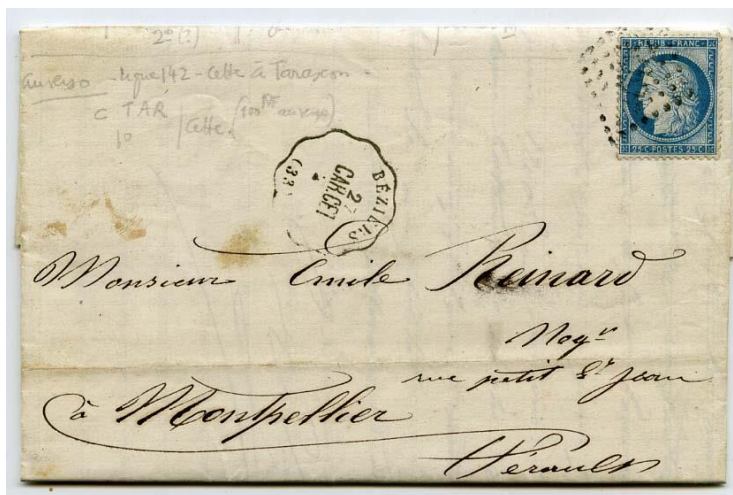
BEZIERS A MILLAU B jour



MILLAU A BEZIERS A nuit

CONVOYEURS DE STATION

Les cachets de convoyeurs de station ont eu une vie relativement courte et ne se rencontrent que de 1870 à 1877, remplacés par les cachets de convoyeurs de ligne. Les cachets se rencontrent en général au verso des lettres non oblitérant, en effet ce n'est qu'en 1876 que le convoyeur pourra oblitérer le timbre avec son cachet. Il faut rappeler que le convoyeur était en possession pour son cachet d'un ensemble de couronnes portant chacune le nom d'une station de la ligne et qu'il devait donc changer entre les gares. Quand le trajet était trop court entre deux arrêts, le convoyeur n'avait pas le temps d'apposer son cachet sur le courrier collecté et de changer la couronne. Ceci explique que beaucoup de cachets ne sont pas connus sur le courrier, bien que normalement le convoyeur avait en sa possession toutes les couronnes de la ligne. Le bloc central du cachet comportait le quantième du mois en haut et en abrégé le nom de la gare de départ et de la gare de terminus au centre. Quand il y avait plusieurs convois par jour on trouve en bas le numéro du convoi. Seules trois lignes permettent de rencontrer le cachet de convoyeur de Béziers : la ligne n°79 (Béziers à Montpellier), la ligne n°151 Carcassonne à Cette et la ligne n°158 Cette à Toulouse.



Cachet de convoyeur de station de Béziers. Le timbre est oblitéré par le losange CT de l'ambulant Cette à Tarascon (cachet au verso) qui transporte le pli de Cette à Montpellier.

Trois lignes au départ de Béziers ont des cachets de convoyeur de station : ligne n° 79 Béziers à Montpellier dont le bloc central du cachet portera l'indication « B.MONT » à l'aller ou « MONT.B » au retour ; la ligne n°95 Bédarieux à Béziers portant l'indication « BE.BEZ » ou « BEZ.BE » et « BED.BEZ » ou « BEZ.BED » ; la ligne n°105 Béziers à Millau avec les abréviations « BEZ.MI » ou « MI.BEZ ».

Sur la ligne n°79, les cachets de convoyeur de station connus sont : Béziers, Bessan, Florensac, St Thibéry, Pézenas, Paulhan, Campagnan, Villeveyrac, Gigean, Cournonterral et Fabrègues. Sont inconnus : Villeneuve les Béziers, Vias, Lézignan la Cèbe, et Montpellier. Sur la ligne n°95 et 95A, sont recensés les cachets

suivant : Bédarieux, Faugères, Laurens, Magalas, Espondeilhan et Béziers. Ne sont pas connus : La Caunette, Bassan et Lieuran-Ribaute. Sur la ligne n°105 Béziers à Millau, seuls trois cachets sont répertoriés : Lieuran-Ribaute, Magalas et Bédarieux. Aucun cachet de convoyeur n'est connu sur la ligne n°104 Béziers à Espondeilhan et un seul, Nissan, sur la ligne n° 105 A Béziers à Narbonne.

LIGNE N°79



BESSAN, MONT.B



CAMPAGNAN, MONT.B, GC 472 BEZIERS



FABREGUES, MONT.B, BC BORDEAUX A CETTE



FLORENSAC, MONT.B, GC 2502 MONTPELLIER



GIGAN, B.MONT, GC 2502 MONTPELLIER



PAULHAN, MONT.B, GC 11 AGDE



PEZENAS, MONT.B



VILLEVEYRAC, B.MONT, CT1er CETTE A TRASCON

LIGNE N°95A



FAUGERES, BED.BEZ, GC 472 BEZIERS



MAGALAS, BED.BEZ, GC 472 BEZIERS

LIGNE N° 105 et 105 A



BEDARIEUX, MI.BEZ



NISSAN, NAR.BEZ, BC 2° BORDEAUX A CETTE

CONVOYEURS DE LIGNE

A partir de 1876, les cachets de convoyeur de station vont disparaître pour être remplacé, sur chaque ligne ayant un convoyeur, par un seul cachet pour la ligne (un à l'aller et un au retour) avec dans la couronne le nom en clair de la gare de départ et de la gare de terminus. Au contraire des cachets convoyeur de station, les cachets de convoyeur de ligne ont un bloc dateur avec l'année. Trois types de cachets ont été en service : type 1 dès 1877, type 2 à partir de 1884 et type 3 dès 1904. Les convoyeurs de ligne seront supprimés à partir de 1995. Si les convoyeurs ont vu leur travail amélioré avec utilisation d'un seul cachet par voyage, cela s'est fait au détriment de l'utilisateur qui ignore désormais où exactement sa lettre est rentrée dans le circuit postal.



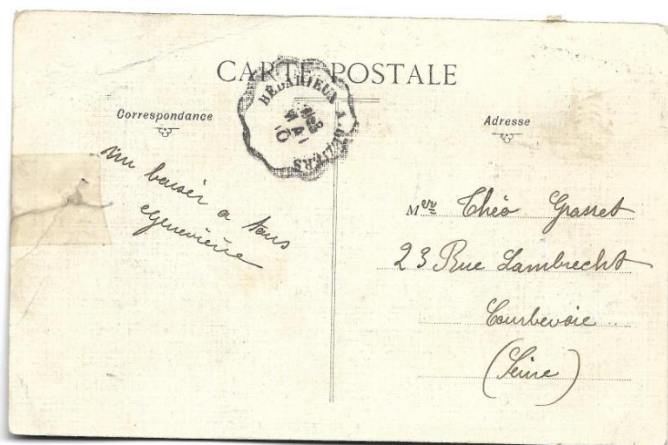
TYPE 1



TYPE 2



TYPE 3



LIGNE BEZIERS A BEDARIEUX RETOUR



LIGNE BEZIERS A LODEVE ALLER



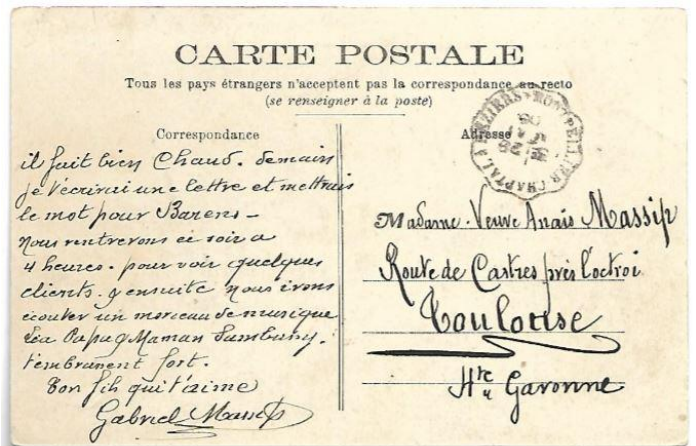
LIGNE BEZIERS A LODEVE RETOUR



LIGNE BEZIERS A MONTPELLIER ALLER



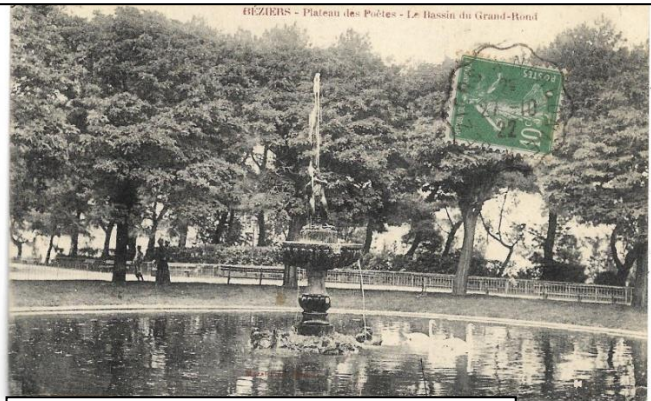
LIGNE BEZIERS A MONTPELLIER RETOUR



LIGNE BEZIERS A MONTPELLIER-CHAPTAL RETOUR



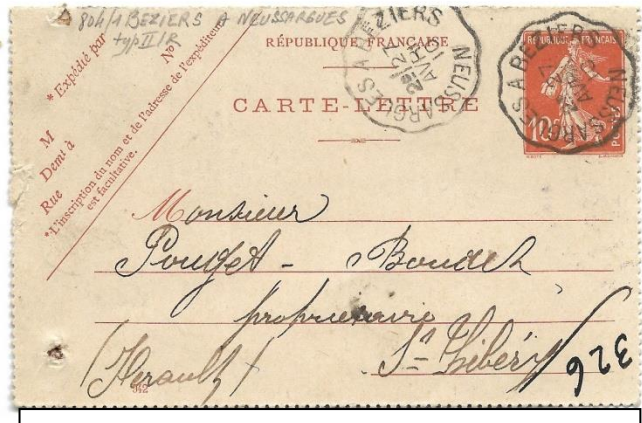
LIGNE BEZIERS A MILLAU RETOUR



LIGNE BEZIERS A NARBONNE ALLER



LIGNE BEZIERS A NEUSSARGUES ALLER



LIGNE BEZIERS A NEUSSARGUES RETOUR



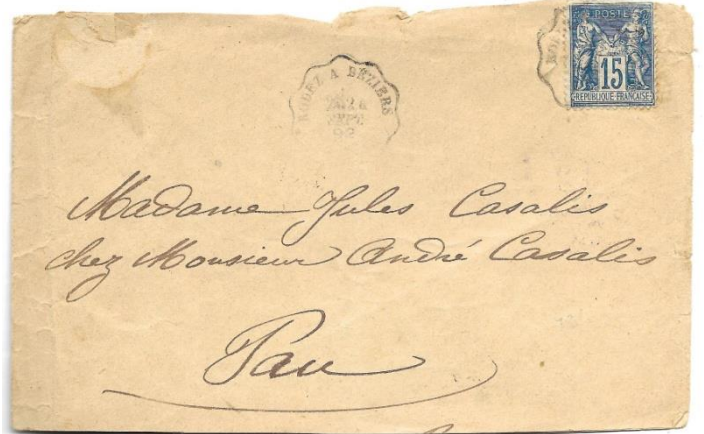
LIGNE BEZIERS A PAULHAN ALLER



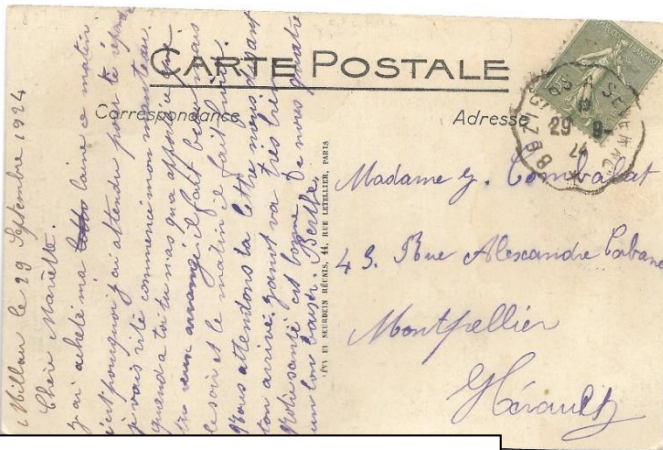
LIGNE BEZIERS A PAULHAN RETOUR



LIGNE BEZIERS A RODEZ ALLER



LIGNE BEZIERS A RODEZ RETOUR



LIGNE BEZIERS A SEVERAC ALLER



LIGNE BEZIERS A SEVERAC LE CHATEAU ALLER



LIGNE BEZIERS A SEVERAC LE CHATEAU RETOUR



LIGNE BEZIERS A ST CHINIAN RETOUR

Les lignes ont eu des dates de création et de fonctionnement variables, ce qui explique que certains types de cachets de convoyeur de ligne n'existent pas sur certaines lignes.

GARES ET ENTREPOTS

En plus des personnels embarqués dans les trains (ambulants et convoyeurs) des équipes de « sédentaires » travaillaient en liaison avec eux notamment pour préparer les dépêches pour les ambulants. Ces « sédentaires » opéraient dans des bureaux installés dans les grandes gares ou les gares de nœuds ferroviaires. Dans l'Hérault des bureaux de gare ont fonctionné à Agde, Bédarieux, Béziers, Cette, Lunel, Montpellier, Paulhan et Vias. Dépendant du service des ambulants ils ont donc subsisté dans

certaines gares jusqu'à la suppression de ce service de la Poste. Ces bureaux de gare, non accessible au public, étaient chargés du tri. Ils relevaient les courriers de la boîte de la gare d'où des cachets de gare. Au cours de leur évolution, les bureaux de gare ont pris le nom d' « entrepôt ». Avec l'augmentation de la quantité de courrier et la mécanisation du tri, les bureaux de gare disparaissent au profit de centres de tri vastes et modernes souvent éloignés de la gare. Les bureaux de gare disparaissent au fur et à mesure de cette évolution. Béziers a eu plusieurs cachets de gare et d'entrepôt. Ces cachets sont des cachets à date du même type que les cachets à date des bureaux de poste normaux.



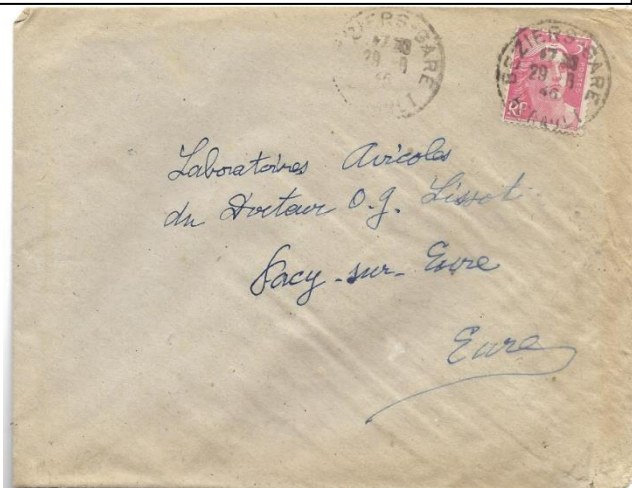
GARE DE BEZIERS (33) CACHET TYPE 17



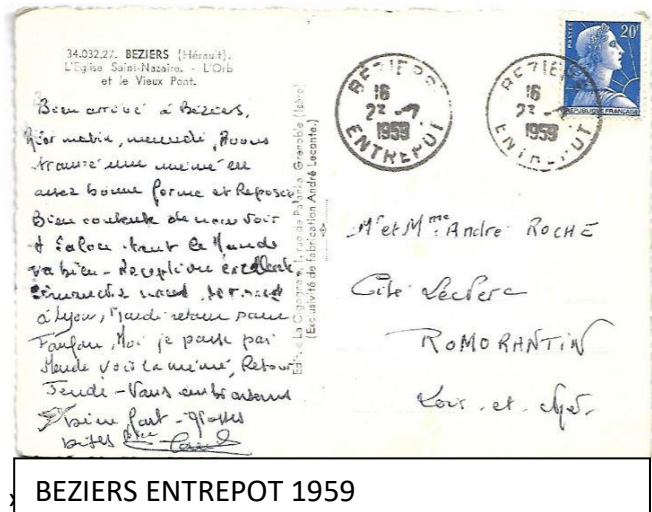
GARE DE BEZIERS HERAULT CACHET TYPE 18



GARE DE BEZIERS HERAULT 1916 CACHET TYPE 04



BEZIERS GARE HERAULT 1946 CACHET TYPE 04



BEZIERS ENTREPOT 1959



BEZIERS ENTREPOT 1965 OBLITERATION MECANIQUE

Une autre oblitération mécanique existe avec une couronne différente « 34 BEZIERS ENTREPOT HERAULT » (ici en 1968).



CONCLUSIONS

Même si cette approche de l'histoire postale ferroviaire de Béziers n'est pas exhaustive, elle montre bien la place importante qu'a occupé Béziers dans les communications, y compris postales, dans le département de l'Hérault notamment avec son arrière pays et les départements limitrophes du Tarn, de l'Aveyron et au-delà avec le Massif Central. Le philatéliste marcophile trouvera dans la recherche des marques postales ferroviaires en rapport avec Béziers, un vaste sujet de recherche couvrant plus de cent ans d'histoire postale où des découvertes sont encore à faire. Certains cachets ferroviaires sont rares ou peu courants maintenant ainsi l'intérêt de cette collection. La modernisation des moyens de communication (avion, route), l'augmentation du trafic du courrier, la mécanisation du tri postal puis l'apparition des communications numériques, maintenant accessible à tout un chacun, ont signé la mort du courrier ferroviaire.

REFERENCES

- CATALOGUE CACHETS DE GARE 1854 – 1960 – J. POTHION – Edit : La Poste aux Lettres – 1975 –
- CATALOGUE DES CACHETS COURRIERS-CONVOYEURS-LIGNES 1877 – 1966 - J. POTHION – Edit : La Poste aux Lettres – 1976 –
- FRANCE BUREAUX AMBULANTS 1845 – 1965 - J. POTHION – Edit : La Poste aux Lettres – 1970 –
- CATALOGUE DES CACHETS COURRIERS-CONVOYEURS STATIONS DE FRANCE - J. POTHION – Edit : La Poste aux Lettres – 1977 –
- MARQUES POSTALES 6 1699 – 1876 HERAULT 33 – R. CORTIGLIONI, J. MOUTAFOFF – Edit : Yvert & Tellier – 1948 –
- Wikipédia – plusieurs articles.

Pièces de la collection de l'auteur

Michel SOULIE janvier 2022, avril 2024