

# CENTENAIRE DU RÉSEAU PNEUMATIQUE

Valeur : 1,60 F

Couleurs : bleu noir, havane,  
brun foncé

50 timbres à la feuille



Dessiné et gravé en taille-douce

par COMBET

Format horizontal 22 × 36

(dentelé 13)

## VENTE

anticipée, le 11 novembre 1966 à PARIS (Salon philatélique d'Automne, 8, rue Jean-Goujon, Paris-8<sup>e</sup>) ;

générale, le 14 novembre 1966 dans les autres bureaux.

Dès sa mise à la disposition du public, en 1850, le télégraphe électrique devait connaître un développement considérable, reflet de l'expansion économique consécutive à la grande révolution industrielle. A Paris, l'essor du nouveau moyen de communication fut tel que, bientôt, se posèrent de délicats problèmes de liaison entre les bureaux télégraphiques des quartiers d'affaires et le Poste Central de la rue de Grenelle. Ce dernier, alors dénommé « Grenelle-Saint-Germain », avait à charge d'une part de recevoir, pour les acheminer, les télégrammes déposés dans ces bureaux, d'autre part de répartir entre eux, aux fins de distribution, les dépêches en provenance de la province ou de l'étranger. Or, il devait apparaître rapidement qu'entre ces différents points les liaisons électriques n'étaient pas suffisantes pour écouler, dans de bonnes conditions, un trafic en constante augmentation.

Des solutions furent cherchées : l'une d'elles, basée sur l'utilisation de voitures à cheval, permit un moment de relier, de quart d'heure en quart d'heure, le bureau de la Bourse et le Poste Central, distants de trois kilomètres; comportant toutefois trop d'inconvénients pour être généralisée, elle fut abandonnée et c'est alors que naquit l'idée de créer une « poste atmosphérique souterraine » reposant sur l'installation de galeries spéciales à l'intérieur desquelles circuleraient la correspondance télégraphique.

Les premiers essais eurent lieu en 1866 sur une ligne construite entre le bureau de la Bourse et celui du Grand Hôtel, boulevard des Capucines ; cette ligne, longue de 1 050 mètres, était alimentée en air comprimé produit à partir de cuves dans lesquelles l'eau de la ville comprimait de l'air sous l'effet de sa propre pression. L'expérience ayant été concluante, la liaison fut aussitôt prolongée jusqu'au Poste Central, en passant par un bureau intermédiaire situé rue Boissy-d'Anglas; l'année suivante, la ligne entière fut doublée par une autre n'empruntant pas le même itinéraire, de façon telle qu'en eut alors le premier réseau dit « polygonal » Bourse – Grand Hôtel – rue Boissy-d'Anglas – Poste Central – rue des Saints-Pères – Hôtel du Louvre – rue Jean-Jacques-Rousseau – Bourse.

Dès lors, le réseau pneumatique de Paris ne va plus cesser non seulement de grandir mais aussi de recevoir des aménagements d'ordre technique, ainsi qu'en témoignent ces quelques dates choisies parmi les plus importantes :

— 1868 : utilisation des égouts pour la pose des lignes qui étaient initialement établies en tranchée dans les rues;

— 1874-1879 : construction des premiers ateliers de force motrice, l'usage de machines à vapeur et de pompes pour fournir au réseau de l'air comprimé ou de l'air raréfié s'étant vite avéré plus économique et plus souple que celui de l'eau de la ville;

— 1879 : à partir de cette date, construction, concurremment avec les réseaux polygonaux à simple tube, parcourus toujours dans le

même sens, de lignes directes à double tube, assurant une liaison dans les deux sens entre deux points terminus (finalement, cette dernière formule subsiste seule de nos jours) ;

— 1888 : création des premières lignes en tubes de 80 millimètres de diamètre intérieur pour relier successivement entre eux les principaux nœuds de communication du réseau jusque-là construit en tubes de 65 millimètres ;

— 1927 : début de l'électrification avec l'installation d'un petit groupe électro-pneumatique rue de Grenelle; dès lors, dans les sept ateliers de force motrice qui alimentent le réseau, machines à vapeur et pistons à compression vont céder la place à des moteurs électriques et à des compresseurs rotatifs;

— 1931 : mise en service de la première ligne de 65 millimètres à sélection automatique;

— 1949 : équipement de la première ligne de 80 millimètres en appareillage à expédition et éjection automatiques;

— 1965 : apparition de la première ligne en matière plastique (chlorure de polyvinyle);

— 1966 : installation de la sélection automatique sur la seule ligne de 80 millimètres comportant un bureau intermédiaire : Paris Central – Paris XV – Paris 69.

On le voit, l'histoire du réseau pneumatique est une longue suite d'améliorations qui ont permis à ce service centenaire de conserver toute sa jeunesse. C'est que, créé à l'origine pour les seuls besoins de l'Administration des Télégraphes, il n'allait pas tarder à être mis plus directement à la disposition du public : en effet, un décret du 25 janvier 1879 — signé par le maréchal de Mac-Mahon quelques jours avant qu'il démissionne de la présidence de la République — devait autoriser les particuliers à correspondre à partir du 1<sup>er</sup> mai suivant, dans les limites de l'octroi de Paris, au moyen de dépêches spéciales acheminées par la voie des tubes pneumatiques ; selon qu'elles étaient ouvertes — cartes-télégrammes — ou fermées — télégrammes fermés — ces dépêches étaient passibles d'une taxe fixe différente mais en tout état de cause indépendante du nombre de mots qu'elles comportaient. Six ans plus tard, le 15 janvier 1885, allait apparaître l'enveloppe-télégramme d'un poids maximum de 7 grammes — le « pneumatique » d'aujourd'hui — tandis qu'en 1898 étaient admises à prendre place dans les « curseurs » des « tubes » les cartes postales, cartes-lettres et enveloppes fournies par l'industrie privée.

Aujourd'hui, près de 8 millions de correspondances (télégrammes, pneumatiques, exprès postaux) empruntent annuellement cette voie souterraine longue de 367 kilomètres qui, desservant 123 bureaux et 11 ministères, constitue un moyen de transmission remarquable, non seulement par sa capacité d'absorption d'un trafic de pointe élevé, mais aussi et surtout par ses deux qualités maîtresses qui pourraient lui servir de devise « rapidité et sécurité ».

