

JOURNÉE DU TIMBRE 1986

Malle-Poste Briska

Dessiné et gravé en taille-douce
par Claude Durrens

Format horizontal 36 × 22

50 timbres à la feuille
et carnet de 6 figurines

Vente anticipée le 5 avril 1986
dans les bureaux de poste temporaires
des villes désignées par la Fédération
des sociétés philatéliques françaises
pour organiser la Journée du Timbre

Vente générale le 7 avril 1986



Vers les années 1830, on vit apparaître sur les routes françaises une calèche de voyage d'un type nouveau dont le nom aux consonances slaves, le "briska", indiquait sans ambiguïté l'origine russe.

Dans l'empire des tsars, on appelait "britschka" un chariot pouvant être, l'hiver venu, transformé en traîneau par simple suppression des roues. Sa caisse d'osier, dotée d'un plancher très résistant, était allégée le plus possible, afin de lui permettre de glisser rapidement sur la neige. Une épaisse capote protégeait les occupants des morsures du froid.

C'est de ce véhicule un peu primitif que dérivait, au début du règne de Louis-Philippe, le "briska", fort apprécié des voyageurs pressés. En 1838, l'administration des Postes françaises, considérant la rapidité de cette voiture et prenant compte de l'importance du volume des marchandises qu'elle était susceptible de transporter, décida de l'adopter pour l'acheminement du courrier sur ce que l'on appelait alors les routes de deuxième section (itinéraires

postaux n'ayant pas leur point de départ à Paris)

Des aménagements furent réalisés afin de rendre le "briska" apte au service postal. Comme son modèle russe, cette nouvelle malle-poste conserva un important compartiment destiné à recevoir quelques passagers qu'abritait une grosse capote de toile résistante.

Cette malle-poste connut vite auprès des populations locales une grande popularité. Les gens du peuple l'appelaient familièrement "l'estafette" et son arrivée était toujours, dans les agglomérations qu'elle desservait, l'objet d'une vive curiosité. Il faut dire que le "briska" transportait le courrier, relayages compris, à la vitesse de quinze kilomètres à l'heure, au lieu de dix, ainsi que le faisaient les lourdes diligences alors en service.

Comme tous les transports postaux de ce temps, il bénéficiait sur la route du droit de rouler au galop, tandis que les véhicules appartenant aux particuliers ne pouvaient utiliser que le trot. De

plus, il bénéficiait sur la route et aux relais d'un droit de priorité sur toutes les autres voitures.

Mais le "briska" connut bientôt un redoutable concurrent, le chemin de fer. Il lui était impossible de lutter contre cet adversaire dont la vitesse horaire avoisinait les 40 kilomètres à l'heure. Peu à peu, les "estafettes" se firent plus rares sur les routes. La dernière disparut définitivement en 1873, mais c'est au "briska" que revint l'honneur d'avoir été la dernière malle-poste française.