http://www.wikitimbres.fr V2010.pdf

JOURNÉE DU TIMBRE 1988

Voiture montée

Dessiné et gravé en taille-douce
par Claude Durrens

Format horizontal 36 x 22

50 timbres à la feuille
et carnet de 6 figurines

Vente anticipée le 12 mars 1988
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 14 mars 1988

Le transport des correspondances entre l'Angleterre et les Indes Orientales s'effectuait jusqu'en 1838 par le cap de Bonne Espérance. Afin d'accélérer l'acheminement des dépêches, le Post office décida de faire passer ce trafic par la Méditerranée. Séduite par les propositions de la France, l'Angleterre signa une convention le 10 mai 1839 avec l'Administration des Postes française qui s'engageait à conduire la Malle de l'Inde en cent deux heures sur les mille soixante cinq kilomètres séparant Calais de Marseille. A cet effet, de nouvelles voitures montées, appelées "fourgons", sont mises en service dès 1840. Un courrier de Sa Majesté britannique auquel une place gratuite était réservée dans le fourgon assurait la garde des dépêches.

A raison de deux courses par mois, huit voitures, puis sept - l'une d'elles avait été incendiée en 1848 et non remplacée - effectuaient la traversée de la France dans les deux sens. Pour faire face à d'éventuelles réparations, des dépôts de pièces de rechange jalonnaient le parcours. Les villes de Calais, Paris et Marseille possédaient chacune une forge outillée où un carrossier se tenait prêt à intervenir. Montreuil-sur-Mer, Abbeville, Beauvais, Briare, Moulins, Roanne, Saint-Étienne et Valence pouvaient fournir roue ou timon. Mais pour parer au plus pressé, le postillon pouvait toujours avoir recours aux outils et aux pièces de rechange contenus dans la ferrière dont étaient munis tous les fourgons.

Pour la construction du fourgon et son entretien, l'Administration veilla à ce que l'entrepreneur emploie les meilleurs matériaux. La caisse devait être faite en bois de noyer et les garnitures des dossiers et coussins en "crin noir torqué de première qualité". Soucieuse de son image, l'Administration exigea que les voitures soient repeintes tous les ans, repolies et revernies deux fois par an "pour leur conserver le brillant et la bonne tenue qu'elles doivent constamment présenter sous tous les aspects".

Les fourgons de la Malle de l'Inde partageront le sort des autres malles-poste, victimes de l'extension de la "voie de fer". Un carrossier transformera quatre d'entre eux en 1848 "à l'effet d'approprier ces voitures au service des chemins de fer". En 1849, les fourgons chargés sur des wagons plats empruntent le rail de Calais à Paris et de Paris à Bourges - la traversée de Paris s'effectuant toujours par la route. Puis un ordre de service dispose qu'à partir du 1er février 1857 les dépêches de la Malle de l'Inde ne seront plus transportées que par chemin de fer. La Malle de l'Inde poursuit sa route jusqu'en 1939 mais sans le fourgon...

Ministère des PTT ● 1988 - N° 12

Reproduction, même partielle, interdite
sans autorisation de l'Administration.

A1 88 612