

La poste et les chemins de fer dans les colonies françaises d'Afrique

Paolo GUGLIELMINETTI

CONFÉRENCE DU 10 JANVIER 2015

Les débuts et la diffusion du service postal ferroviaire en Afrique commença en 1869 avec les premiers convoyeurs en Algérie, dont le fonctionnement était modelé sur les mêmes règles qu'en France.

Ensuite des convoyeurs furent mis en service sur les petites lignes de l'île de la Réunion en 1882.

En Afrique sub-saharienne continentale, la première ligne coloniale avec un service de ce type fut la ligne Dakar - Saint-Louis au Sénégal, complétée en 1885, dont les premières dates connues des oblitérations sont de 1887.

Pour les autres colonies, le développement des réseaux ferroviaire et postal fut lié au progrès de la colonisation : la majorité des lignes furent ainsi achevées entre 1900 et 1920.

La dernière colonie desservie par ce type de service fut le Congo français (ligne Congo – Océan ouverte au trafic en 1934, cachets connus dès 1938).



A terme le service postal ferroviaire africain comprenait :

- des réseaux de services très développés dans l'Afrique du Nord
 - Algérie : 8 lignes avec "convoyeurs stations" (environ 150 cachets), ensuite environ 70 services avec >150 cachet de convoyeur-lignes,
 - Tunisie: 30 services avec > 120 cachets différents,
 - Maroc : 24 services avec > 50 cachets différents.
- dans l'Afrique Sub-Saharienne, 20 lignes desservies par des convoyeurs en neuf systèmes ferroviaires (Sénégal et Soudan Français, Guinée, Cote d'Ivoire et Haute-Volta, Dahomey, Togo, Congo, Cameroun, Réunion, Madagascar), avec plus de 160 cachets différents.



Exemple de lettre recommandée par un convoyeur
MADAGASCAR - Lettre recommandée locale pour Ampahibé, collectée et recommandée par le convoyeur qui l'a oblitérée avec le cachet ondulé "TAMATAVE A TANANARIVE / A" (25/11/1930). Il a aussi apposé le R qui indique la recommandation, alors que "10" est probablement le numéro d'enregistrement. Cachet de transit à Tananarive (26/11) au verso.

Le service postal ferroviaire dans les colonies françaises d'Afrique était du type du "convoyeur" de France métropolitaine (seul un service ambulant a existé au Maroc, entre 1927-30 et 1935).

Toutefois, des différences importantes existaient entre le service des convoyeurs africains et celui assuré par leurs collègues en France, même si la littérature spécialisée a souvent assimilé les deux services sans mettre en évidence les spécificités des convoyeurs africains. Ces derniers, en effet, assuraient comme en France le transport du courrier (accompagnement des sacs de courrier et réception des dépêches remises en cours de route) et la collecte du courrier directement auprès des clients, ainsi que depuis les boîtes aux lettres des stations et des fourgons ou du compartiment postal des trains.

Ils avaient en outre d'autres fonctions, telles que la recommandation de la correspondance que le public souhaitait soumettre à cette formalité, et la vente de timbres-poste pour les plis qui étaient reçus non affranchis. Ces deux dernières fonctions, spécifique des convoyeurs africains, étaient liées à la desserte, par les convoyeurs, des gares dans des localités où il n'y avait pas de bureau de poste.

En raison de cela, les chefs de gares assuraient aussi un rôle bien précis dans l'acheminement de la correspondance (collecte et distribution au guichet de la gare des correspondances dont les expéditeurs / destinataires résidaient dans des localités sans bureau de poste ; à Madagascar, les chefs de gare étaient même munis de timbres-poste pour la vente au public).

Les documents officiels permettent de confirmer toutes ces spécificités.



Exemple de lettre remise au convoyeur dans une localité non desservie par un bureau de poste fixe. Lettre de MANENGOTENG à Maison-Carrée (Algérie), remise au convoyeur sur la ligne du Nord le 9.04.1940. Cachet de la censure française de Douala. Tarif : lettre pour la communauté française jusqu'à 20 g (1,00 F), surtaxe aérienne jusqu'à 5 g (2,50 F) (50 centimes en excès).

Le service des convoyeurs a continué sur la majorité des lignes après la 2e Guerre mondiale. Toutefois, progressivement le nombre de service est réduit, et dans tous les cas l'utilisation de la part des usagers diminue significativement, l'augmentation des bureaux de poste aussi dans les petites localités le rendant moins indispensable.

Lorsque les colonies et territoires français d'Afrique deviennent indépendantes, dans la majorité des cas les convoyeurs ne sont vraisemblablement plus opérationnels ou cessent peu de temps après.

À la Réunion, seul un convoyeur reste en service depuis 1956, mais il n'utilise plus de cachets à date (l'oblitération a lieu dans les bureaux aux bouts de la ligne).

En Afrique du Nord, les services semblent avoir continué jusqu'aux années 70 en Algérie, alors qu'au Maroc et en Tunisie les dernières dates des cachets convoyeurs connus sont des années 50.

Les trois services convoyeurs du Togo sont encore mentionnés dans les documents officiels en 1967, alors qu'ils ne sont plus indiqués en 1970.

Au Sénégal, cinq lignes de convoyeurs sont encore répertoriées dans la nomenclature officielle des bureaux de poste en 1970.

Le dernier convoyeur de l'ancienne AOF, entre Bouaké et Bobo-Dioulasso, est supprimé le 31 décembre 1974, alors qu'entre Abidjan et Bouaké un service automobile avait déjà remplacé le transport par voie ferrée en 1969. Sur cette ligne, le transport de dépêches a continué par la suite, en wagons « plombés ».

Au Cameroun, les dernières dates d'utilisation connues sont de 1974 aussi, et à Madagascar en 1971-72 (même si une communication des PPT malgaches de 1981 indique qu'à cette date les convoyeurs étaient encore opérationnels).