

<http://www.essaillon-sederon.net/De-ci-de-la>

De ci, de là...

- Lou Trepoun - Lou Trepoun de 50 à 59 - Lou Trepoun 50, Jun-2011 -

Date de mise en ligne : dimanche 17 août 2014

Date de parution : juillet 2011

Copyright © L'Essaillon - Tous droits réservés

Sommaire

- [L'Accident](#)
- [La Datation du cliché bus P.L.M.*](#)
- [Le P.L.M.](#)

De ci, de là, cahin-caha

Va trottine, Va chemine

Va de-ci de-là, cahin-caha

Le picotin te récompensera...

Cet air que je fredonne dans ma tête, ces paroles de l'Opérette « Véronique », me ramènent en 1898 et célèbrent le charme d'un temps déjà révolu, celui de la diligence tirée par les vaillants chevaux qui parcouraient nos routes. Alors, mon imagination vagabonde :

J'entends le hennissement des chevaux, le cliquetis de leurs sabots, le crissement des jantes de roues sur les routes empierrées et je vois s'éloigner une vieille patache dans un halo de poussière. Elle transporte des gens et un coffre bien fermé où se loge le courrier...

Ce courrier qui, depuis l'Antiquité, a permis aux hommes de communiquer entre eux. Du plus lointain messenger jusqu'à notre clic de souris magique en passant par d'autres merveilleuses et géniales trouvailles, les nouvelles ont parcouru le monde. Nos dirigeants ont tous œuvré à leur manière et parce que c'était leur intérêt, pour développer communications et transports. Le réseau routier s'est modernisé au fil des siècles. Dès le XVe siècle, les premières routes de poste jalonnées de relais apparaissent, relais où l'on peut trouver des écuries, des chevaux frais pour poursuivre l'acheminement des lettres et plis, l'hébergement et la restauration des cochers et postillons. Ces relais ne cesseront de se multiplier jusqu'au XIXe siècle ainsi que les malles-poste sillonnant nos chemins en transportant dépêches et passagers.

Mais, en 1825, la première voie ferrée est posée en Angleterre, puis dès 1828 en France, entre Saint Etienne et le port d'Andrezieux sur la Loire.

Rapidement le réseau ferroviaire s'étend et va révolutionner le transport du courrier, car dès l'apparition des premières lignes de chemin de fer un espace est réservé dans les trains au transport de la messagerie et, en 1845, le premier bureau postal « ambulant » est créé.

http://www.essaillon-sederon.net/sites/essaillon-sederon.net/local/cache-vignettes/L400xH270/2350_timbre-39457.png

© Essaillon

Le bureau ambulant est un wagon-poste transformé en atelier de tri où les employés effectuent le tri des dépêches pendant le trajet d'une gare à l'autre afin de rentabiliser le temps mort du transport. Les ambulants se généralisent et se multiplient sur toutes les lignes ferroviaires. Ils disparaîtront vers la fin du XXe siècle, victimes d'une mécanisation de plus en plus performante dans les centres de tri postaux.

Ainsi, l'arrivée du Chemin de fer fait disparaître peu à peu l'ensemble des « malles-poste » et, avec elles, tout le réseau des relais, maîtres de poste, cochers et postillons. Dès 1854 neuf lignes sur rail étaient ouvertes au service des ambulants et cent quinze wagons-poste circulaient en 1875.

http://www.essaillon-sedron.net/sites/essaillon-sedron.net/local/cache-vignettes/L400xH298/2350_train_postal-2522f.png

Le tri du courrier dans un wagon postal - année 1913-1914

© Essaillon

Cependant, le rail a ses limites car il n'est pas posé partout et les campagnes éloignées d'une gare doivent être encore desservies par les voitures hippomobiles. Pour faire face à une situation d'isolement, le binôme **rail-route** voit le jour sous l'autorité du ministère des Transports et des Communications : les sacs postaux arrivant dans une gare sont prélevés dans les ambulants, allèges ou fourgons postaux et sont emmenés à destination dans nos villages les plus reculés par la route, dans des voitures encore tirées par des chevaux : landaus, calèches, gondoles, cabriolets ou diligences et, plus tard, dans des voitures motorisées. Inversement, d'autres sacs en partance des zones rurales sont transportés par la route et déposés à la station ferroviaire la plus proche, dans les wagons de tri.

C'est dans ce contexte que vont s'inscrire et se dérouler la vie et les activités de mon grand-père Paulin MICHEL.

Paulin est né à BARRET le BAS en 1867. Il a 15 ans quand son père, l'instituteur du village, décède. Il est le sixième enfant d'une famille qui en comptait dix et le dernier a à peine 3 ans...

J'imagine que cet événement pousse Paulin à trouver très vite un métier. Or, une adjudication est lancée par le service des postes. Son certificat d'aptitude à transporter le public, « police du roulage et des messageries publiques » lui permet de se porter acquéreur pour exploiter la ligne Séderon - Laragne puis Laragne - Sisteron en assurant un service mixte de courrier et de voyageurs.

http://www.essaillon-sedron.net/sites/essaillon-sedron.net/local/cache-vignettes/L400xH299/2350_barret-9d2a1.png

Barret-le-Bas (Htes-Alpes) â€” La Poste, Arrivée du Courrier

© Essaillon

Ce véhicule très modeste, permettant à Paulin de transporter le courrier et une personne, a sans doute été sa voiture au début de ses activités. C'est une petite patache. La patache était une voiture publique non suspendue pouvant transporter le courrier et un nombre restreint de voyageurs, genre de landau à deux roues permettant de voyager à moindre frais, protégé par une capote repliable comme on le voit sur la photo. On perçoit également un objet de forme ronde, sur la droite du véhicule qui pourrait bien être une lanterne équipée d'une lentille de Fresnel, système grandement utilisé dans les phares, en mer, mais également dans les véhicules de route. La patache était conduite par un patachon.

Je fais ici une parenthèse pour expliquer l'expression « Mener une vie de patachon »

Cette expression nous vient précisément de la fin du XIXe siècle. Le patachon qui était toujours en déplacement, courant par monts et par vaux, symbolise une vie mouvementée, parfois dissolue.

Je ne peux m'empêcher de comparer le patachon du XIXe siècle à l'HERMES (Mercure) de la mythologie, ce messenger espiègle et rusé, toujours plein d'entrain avec des ailerons à sa coiffure et aux chevilles, symbolisant le déplacement et la communication rapide, le porteur de nouvelles, le trait d'union entre les hommes. Ce n'est pas innocemment que notre administration des postes a émis un timbre à son effigie.

Il est difficile de savoir jusqu'à quelle date cette patache a été utilisée et à quelle date elle a été remplacée. Je ne peux que supposer les événements qui ont jalonné la vie professionnelle de mon aïeul et il serait intéressant d'étudier les oblitérations des cartes postales détenues par les collectionneurs afin d'émettre des hypothèses et d'en tirer les conclusions.

Paulin se marie le 28 août 1892. A ce moment là, sa situation devait être stable et sûre, lui permettant de faire l'acquisition d'un véhicule plus grand et plus confortable pour lui et ses passagers, cette calèche à quatre roues, deux petites à l'avant et deux grandes à l'arrière.

http://www.essaillon-sederon.net/sites/essaillon-sederon.net/local/cache-vignettes/L400xH258/2350_courrier-67c5d.png

Barret-le-Bas (Htes-Alp.) à€" Départ du Courrier

© Essaillon

L'attelage est mené par un cocher assisté d'un postillon, assis sur un siège à une hauteur adaptée à la conduite et derrière on devine les bagages et peut-être le coffre pour le courrier. L'habitacle de forme cubique, réservé aux voyageurs, est muni de fenêtres qui n'étaient peut-être pas vitrées, à cause des cahots subis par l'attelage. On peut voir également sur le même cliché une deuxième voiture près du hangar en face de celle qui est prête à partir.

Il faut savoir que le contrat passé avec l'administration des postes imposait un service régulier, assidu, ponctuel : il fallait, d'une part, assurer l'arrivée du courrier à Laragne ou à Sisteron à l'heure fixée et d'autre part, il fallait permettre aux voyageurs désireux de poursuivre leur voyage, la possibilité de prendre le train. Cela imposait une assiduité et une ponctualité sans faille. L'adjudicataire devait donc prévoir un véhicule de secours en cas d'une immobilisation de la voiture pour cause de réparation. Cette obligation explique sans doute la présence des deux véhicules.

Ce métier requérait une bonne santé, des nerfs solides et un homme capable de maîtriser son véhicule et son attelage par tous les temps.

L'Accident

En 1915, par une froide journée d'hiver, la diligence s'en va comme à l'accoutumée. Après le pont de Saint Pierre Avez, à l'entrée des gorges, un éboulement s'est produit et barre la route. Paulin fait descendre les voyageurs, dégage une partie de la route et fait passer les chevaux et la voiture vide, sur l'étroite partie dégagée, mais les chevaux dérapent sur la route glissante et entraînent avec eux dans l'eau glacée Paulin et le véhicule. La suite, on ne peut que l'imaginer : secours, aide, sauvetage... Heureusement les passagers sont épargnés grâce à la prévoyance du conducteur. Les chevaux l'ont-ils été aussi ?

A la suite de cet accident, à la suite aussi de la perte d'un autre cheval lors d'une crue de la Méouge à Séderon, le temps semble venu de songer à se moderniser.

Paulin aspire à un peu plus de confort, un peu plus de rapidité, à un travail moins prenant et malgré son attachement à ses fidèles chevaux, il décide de s'en séparer et de passer à un engin motorisé. Nous sommes aux alentours de 1916 en plein dans l'évolution et la modernisation des transports. On pourrait, en scrutant le ciel ou en rêvant un peu, voir des engins volants ! La grande guerre a prouvé leurs performances. Il faut aller de l'avant.

C'est alors que Paulin commande le fameux bus dont l'image nous est restée si familière et si chère, une image qui signe le passage de la traction hippomobile à une traction motorisée dans nos campagnes, un changement de société, un pas dans un monde plus moderne où la rapidité devient un maître mot, où il est permis d'envisager les rêves d'évasion les plus fous. La commande est passée dès 1916, mais la livraison ne se fera que plus tard, à la fin de la guerre...

Très vite, Paulin réalise que ce choix de la modernité, ce petit bijou de bus ne présente pas que des avantages : les roues sont des roues pleines avec une transmission et un entraînement par chaînes. Les nombreux virages des

gorges sont difficiles à prendre : il faut manœuvrer. Pendant le même temps, les progrès techniques vont bon train : le pneumatique n'est pas en reste. Michelin invente le pneu gonflable et démontable. Et voilà pourquoi ce bus sera remplacé dès 1924.

La Datation du cliché bus P.L.M.*

D'après l'analyse que j'ai pu faire, je situe la date de ce cliché aux alentours de février 1920. Pourquoi ?

1. Mon père est présent sur cette photo ; or il était prisonnier pendant la 1^e guerre mondiale. Et, sauf s'il s'est trouvé dans un lot d'échange de prisonniers, ce cliché ne peut avoir été fait qu'après la guerre.
2. Martial, son frère, est en uniforme militaire sur le capot. Martial est né en 1898 et a été appelé sous les drapeaux en 1917-1918. Il vient juste d'être démobilisé et de rentrer dans son foyer. Or, on sait, d'une part, que la démobilisation a été longue, d'autre part, qu'elle s'est faite à l'ancienneté, après la signature du traité de Versailles en juin 1919 suivant la classe d'âge et celle de la conscription. De plus, on sait aussi qu'un ou deux mois s'écoulaient entre la libération de chaque classe. C'est donc la présence de Martial fraîchement démobilisé qui déterminerait le plus précisément la date du cliché .

En prenant en compte tous ces éléments :

- Traité de Versailles : juin 1919
 - Deux mois entre la libération de chaque classe demanderaient 6 à 8 mois pour arriver à la libération de Martial.
 - On arrive ainsi au début de l'année 1920
3. Il semble aussi que l'on soit en hiver si j'en juge par l'habit que portait mon père et la personne qui se devine sur la gauche du cliché ainsi que par l'absence de feuilles sur le peuplier, arbre de la liberté, abattu malheureusement à une date inconnue. Dommage ! Cela nous aurait peut-être permis de dater plus précisément le changement du mode de traction.
 4. A cela il faut ajouter
 - que le bus n'a peut-être pas été photographié au moment où il a été étrenné
 - que le photographe Camille JULLIEN était aussi au front en 1914-1918, ce qui confirme une nouvelle fois une date postérieure à l'armistice ou au traité de paix.

http://www.essaillon-sederon.net/sites/essaillon-sederon.net/local/cache-vignettes/L400xH259/2350_bus_plm-84057.png

Barret-le-Bas (Htes-Alpes) Courrier de Laragne à Séderon

© Essaillon

Pourquoi P.L.M ?

Comme je l'ai expliqué plus haut, le contrat signé par Paulin, imposait que le bus arrive à l'heure pour assurer les correspondances pour les voyageurs et le courrier et c'est ce qui lui a permis de graver ces trois lettres mythiques sur son véhicule, affichant ainsi ses engagements.

Le P.L.M.

La Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, communément appelée Paris Lyon Méditerranée (d'où son sigle PLM), était une des plus importantes compagnies ferroviaires privées françaises, créée en 1857.

Le tracé de base était Paris - Lyon - Marseille. Empruntée par Napoléon III, ce qui lui valut le titre de ligne impériale, cette ligne desservait initialement la Côte d'Azur, la Provence, les Cévennes et les Alpes.

Mais peu à peu la compagnie absorbe d'autres lignes dont la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné qui rentre sous la coupe du P.L.M.

Ces trois lettres devinrent ainsi le nom de baptême de ce premier bus motorisé qui sillonnait la vallée de la Méouge, prolongeant jusqu'au fin fond de nos campagnes les lignes du grand réseau ferré.

Au terme de ce voyage dans le temps, alors que j'écris ces dernières lignes, je laisse de nouveau vagabonder mon imagination, ma pensée s'envole à travers ces montagnes familières où coule la rivière que le matin argente de sa magie. Je n'entends plus le hennissement des chevaux, ni le martèlement de leurs sabots ni le crissement des jantes sur la route empierrée mais seulement le chant de l'eau bondissant dans son lit de pierres qui me raconte les histoires d'antan ; je ne vois plus le halo de poussière masquant la petite patache, mais le sillage d'un bus étrange qui glisse, non sans peine, dans les virages de la route creusée dans les rochers abrupts. Et, tandis que la vallée s'élargit soudain dans la lumière de l'aube et que se profile au loin la montagne de Chabre, un panache de fumée dessine des volutes dans le bleu du ciel et...

« J'entends siffler le train »

http://www.essaillon-sederon.net/sites/essaillon-sederon.net/local/cache-vignettes/L400xH234/2350_colis-731da.png

Timbre servant à oblitérer les colis postaux - 1901

© Essaillon

Paule DELSART

Je remercie vivement Monsieur le Maire de Barret-sur-Méouge, mes cousins Félix et Laurent MICHEL, mon frère Jean MICHEL pour leurs informations et précieux souvenirs.

Sources : Le musée de la poste, Wikipédia.

Timbres de France