

=====
Les 5.000 ans des Postes
=====

Livraison garantie

Vers l'an 430 avant J-C, l'historien grec Hérodote écrivait : "Ni la neige, ni la pluie, ni les ténèbres de la nuit n'arrêtent ces courriers dans le rapide accomplissement de l'étape qui leur est assignée."

Il rendait ainsi hommage aux courriers du roi Xerxès.

Un des premiers modes de livraison postale, selon Hérodote, consistait à raser les cheveux d'un esclave, à rédiger le message sur son cuir chevelu, puis à l'envoyer à destination. Celui qui voulait que son message reste confidentiel devait attendre que les cheveux de l'esclave repoussent avant de l'envoyer chez le destinataire qui, lui, devait lui couper les cheveux de nouveau pour pouvoir lire le message.

On dit que c'est le roi Sargon de Chaldée qui institua le premier service postal véritable du monde vers l'an 3.000 avant J-C. Les messages étaient alors inscrits sur des tablettes d'argile. Les Assyriens améliorèrent le système en inventant des enveloppes d'argile pour inclure les tablettes.

Quelque cinq cents ans avant J-C, les Perses avaient établi des stations-relais dotées d'hommes et de chevaux, mais déjà en l'an 1000 avant J-C, les Chinois avaient un corps de courriers qui voyageaient soit à cheval, soit à pied, et en l'an 600 après J-C, ils avaient 1.300 postes routiers, 360 postes fluviaux et 86 services de transport par voies terrestres et maritimes combinées. Quiconque retardait le courrier de la Chine, dit-on, se faisait décapiter.

A Rome, l'empereur Auguste conçut un système postal encore plus perfectionné. Les routes excellentes aménagées sous son règne lui permirent d'établir un système de transport du courrier par véhicules. Plusieurs centaines d'années plus tard, l'usage de la poste, jusque-là limité aux pouvoirs administratifs, fut mis au profit du public. Après l'arrivée des Barbares, le service postal romain s'écroula et ce n'est que sous le règne de Charlemagne qu'il fut réorganisé pour répondre aux besoins du souverain et de sa cour.

Il est intéressant de noter que les lettres que Jules César envoyait de Grande-Bretagne à Rome parvenaient à destination en moins d'un mois. Et pourtant, en 1800, le délai d'acheminement du courrier était encore d'un mois.

(à suivre)

Extrait d'une publication des Affaires publiques du

Le roi respecte l'inviolabilité du courrier

En 1245, Matthew Paris rédigea, en Angleterre, un rapport sur un cas concernant le courrier international.

"Un messenger, à qui le pape avait confié des lettres cachetées, débarqua à Douvres. Le gardien du port, qui était également gouverneur de la ville, l'arrêta immédiatement, et l'emprisonna après lui avoir confisqué toutes ces lettres qui contenaient nombre d'abominables déclarations sur divers moyens d'extorquer de l'argent.

Le roi, déclinant toute responsabilité concernant cette arrestation, ordonna qu'on libère le messenger et, à sa grande honte, dut faire reprendre par force les lettres des mains du gouverneur de Douvres et les renvoyer discrètement".

Louis XI dépouillait le courrier

En 1464, le roi Louis XI de France créa un service postal régulier et, prouvant qu'il portait bien son surnom "d'araignée universelle", se permettait de lire la correspondance de ses sujets quand il le jugeait à propos et de ne faire distribuer le courrier que si cela n'allait pas à l'encontre de l'intérêt public. Selon lui, le but premier du service était "de lui permettre de tout connaître à propos de son royaume, de ses sujets et de ses ennemis".

(à suivre)

Extrait d'une publication des Affaires publiques du Canada

Louis XI dépouillait le courrier

Les premiers bureaux de poste de France ouvrirent leurs portes en 1630, et l'année suivante le poste de surintendant général des Postes fut créé. Les premières boîtes aux lettres furent installées à Paris en 1653, et c'est alors qu'on commença à y vendre des étiquettes d'affranchissement pour être apposées sur le courrier.

Un poète du nom de Loret écrivit une ballade sur l'avènement de la boîte aux lettres

On va bientôt mettre en pratique,
 Pour la commodité publique,
 Un certain établissement,
 Mais c'est pour Paris seulement,
 De Boîtes nombreuses et drues
 Aux petites et grandes rues,
 Où par soi-même ou son laquais
 On pourra porter des paquets;
 En dedans, à toute heure mettre
 Avis, billet, missive ou lettre
 Que de gens commis pour cela
 Feront chercher et prendre là
 Pour, d'une diligence habile,
 Les porter par toute la ville
 A des neveux, à des cousins,
 Qui ne seront pas trop voisins,
 A des gendres, à des beaux-pères,
 A des nonnains, à des commères,
 A Jean, Martin, Guilmain, Lucas,
 A des clercs, à des avocats,
 A des marchands, à des marchandes,
 A des galants, à des galantes,
 A des amis, à des agents,
 Bref, à toutes sortes de gens.

Ceux qui n'ont ni suivants ni suivantes
 Ni de valets ni de servantes
 Seront ainsi fort soulagez
 Ayant des amis loin-logez.
 Outre plus, je dis et j'annonce
 Qu'en cas il faille avoir réponce
 On l'aura par même moyen
 Et si l'on veut savoir combien
 Coûtera le port d'une lettre,
 Chose qu'il ne faut pas obmettre,
 Afin que nul n'y soit trompé
 Ce ne sera qu'un sou tapé.

Vers le monopole

L'évolution du service postal canadien, né du système britannique, est très intéressante.

A la bataille de Bosworth, en 1485, le Roi Richard III d'Angleterre perdit son trône, mais peu de temps auparavant, il avait établi une chaîne de cavaliers lesquels étaient postés à tous les 20 miles et qui "voyageant à la plus grande vitesse, pouvaient toujours porter les nouvelles sur une distance de 200 milles en deux jours".

Extrait d'une publication des Affaires publiques du Canada

Vers le monopole

C'est par l'entremise de ce service que le Roi Richard fut mis au courant de l'arrivée imminente de l'armée de Henry Bolingbroke, laquelle lui infligea la défaite à Bosworth, bataille où il trouva lui-même la mort aux mains de l'ennemi.

En 1516, le jeune roi Henri VIII nomma le premier Maître des Postes d'Angleterre et le chargea d'organiser un service postal public. Certaines entreprises s'intéressaient aussi au transport du courrier, et des ordres religieux, des universités et des groupements de marchands dirigeaient alors leur propre système.

La reine Elisabeth I essaya de stimuler les affaires de son service postal en proclamant qu'aucune lettre "ne devait être envoyée aux pays d'outre-mer, ni reçue de ces pays", sauf par la poste officielle. Cette proclamation se fondait sur le fait qu'il fallait jusqu'à deux mois pour envoyer une lettre d'Angleterre en Ecosse ou en Irlande et pour obtenir une réponse, sauf par les services privés. En fait, la principale raison, c'est qu'on lisait les lettres transmises par la poste officielle. Le roi Jacques Ier eut tôt fait d'imposer le même règlement pour les lettres du régime intérieur.

Charles Ier eut recours à Thomas Witherings, premier grand réformateur du service postal britannique, qui accéléra le service, établit un barème de tarifs fondés sur les distances, et amassa un pécule respectable avant de perdre son emploi. Le Lord Protecteur Cromwell fit adopter une loi sur les Postes en 1657. Par cette loi, on créait le poste de "Maître de poste général", permettant ainsi de déceler à l'aide du courrier les "desseins dangereux et pervers". Le secret des correspondances, sauf en cas d'urgence nationale, ne fut en fait assuré qu'en 1711.

Fait à noter, le service de transport des dépêches que Charles Ier établit entre l'Angleterre et l'Ecosse ne mettait que six jours pour faire le voyage aller-retour de 800 milles entre Londres et Edimbourg.

Du courrier à la poste-penny

A compter de 1653, la poste officielle fut affermée à plusieurs entrepreneurs successifs. Après 1660, diverses tentatives furent faites pour concurrencer la poste officielle. C'est ainsi qu'en 1680, le marchand William Dockwra organise la Poste-penny de Londres qui fait levée du courrier toutes les heures dans 400 bureaux de dépôt. On y utilise des cachets postaux et la taxe, fixée à un penny, comprend les droits d'assurance. On dit même que ce service ne fut jamais égalé. Finalement, il fut obligé de suspendre ce service et il dut verser une indemnité pour avoir violé le monopole du Gouvernement. Ralph Allen fut le plus important entrepreneur de la poste officielle. Il donna un service des plus efficaces et, quand il mourut en 1769, il laissa ce qui à cette époque était une immense fortune.

A l'origine les bureaux de poste étaient souvent logés dans des auberges. Le maître de poste, l'aubergiste en l'occurrence, devait recevoir et remettre les lettres, échanger les sacs de courrier et fournir les chevaux aux courriers qui transportaient les correspondances. Ce service fut assuré jusqu'à l'avènement des malles-poste en 1784.

Les brigands et les voleurs de grand chemin profitèrent de la situation le plus possible, mais sur les instances des Postes, on commen-

(suite page 4)

(suite de la page 3)

ça bientôt à aménager un réseau routier de grande envergure.

Quand le bureau de poste était logé au domicile du maître de poste, les lettres étaient remises aux clients par une fenêtre spéciale. S'il existait un service de distribution ailleurs qu'au bureau de poste, une taxe spéciale était imposée.

Les malles-poste furent mises hors de service en 1850, soit dix ans après qu'une campagne lancée par Robert Wallace, député de Greenock, et poursuivie par sir Rowland Hill, éducateur et administrateur, donna lieu à un système uniforme d'affranchissement d'un penny.

Le système proposé par Rowland servit d'exemple dans le monde entier. Sir Rowland avait avec raison prédit qu'un tarif d'affranchissement uniforme dans tout le pays, après une baisse initiale des revenus, augmenterait les recettes postales à un niveau sans précédent. Ce tarif devait être établi sans tenir compte des distances et accessible à toutes les bourses. C'est lui qui proposa l'utilisation de ce qu'on devait par la suite appeler le timbre-poste. Le tarif d'un penny remplaça la taxe jusque là fixée selon la distance et qui était de 11 pence de Londres à Liverpool, York ou Plymouth, et de 17 pence pour une distance de 700 milles.

A cette même époque un autre mode de transport postal fit son apparition. La Grande-Bretagne instaura en effet un service postal ambulante au cours des années 1830.

Les pigeons voyageurs

En 1870, les défenseurs de Paris eurent recours aux pigeons pour envoyer leurs messages à destination. Ce mode de transport avait été abandonné par les Egyptiens en 1402, les Tartares ayant trop pris goût à la chair de pigeons.

Les Français furent plus chanceux. Avant la chute de la ville, les pigeons réussirent à traverser les lignes ennemies et à rendre 115.000 messages à destination. C'est après que 500 livres de courrier attachées à un ballon eurent tombé aux mains des Prussiens que les Parisiens adoptèrent les pigeons.

On s'est aussi servi de charreaux pour le transport du courrier. Au cours de la Première guerre mondiale, avant que les Etats-Unis ne prennent part aux hostilités, les Allemands établirent un service de transport du courrier par sous-marins.

Le service postal en Amérique du Nord

En Amérique du Nord, les capitaines de bateaux conservèrent l'habitude, jusqu'en 1639, d'installer des sacs de dépôt à un endroit stratégique et de l'annoncer publiquement quelque temps avant d'appareiller.

Puis, en 1639, la législature du Massachusetts donne le branle au premier système postal du continent en décrétant que tout le courrier provenant d'outre-mer doit être remis à Richard Fairbanks, de Boston, qui lui, achemine les correspondances à destination moyennant un penny par lettre.

Un système intercolonial commence à s'organiser après la nomination de l'écossais Andrew Hamilton comme ministre des Postes des colonies de l'Amérique britannique, en 1691.

Entre-temps, le courrier de la Nouvelle-France était acheminé sans frais entre Québec et le port de La Rochelle, d'où il était transmis à destination, en France, moyennant le tarif postal courant.

Le service postal en Amérique du Nord

Les lettres du gouverneur et de l'intendant de la Nouvelle-France purent être acheminées entre Québec et Montréal après l'ouverture d'une route reliant ces deux villes en 1734. Le courrier des particuliers était aussi transmis par cette voie moyennant une taxe.

En 1737, Benjamin Franklin entre en scène. Il est alors nommé maître de poste de Philadelphie, puis devient associé du sous-Ministre des Postes en 1753. En 1774, les Britanniques le renvoient en raison de son instabilité politique, mais l'année suivante, le Congrès le nomme directeur du nouveau système postal américain.

L'augmentation du nombre de bureaux de poste, l'adoption des malles-poste, l'établissement d'un service de paquebots reliant l'Angleterre et la stabilisation financière du service postal sont au nombre des réalisations de Benjamin Franklin.

Après la capitulation de Montréal, en 1760, Franklin en 1763 se rend à Québec où il ouvre un bureau de poste qu'il place sous la direction d'un écossais du nom de Hugh Finlay. Il ouvre ensuite d'autres bureaux à Trois-Rivières et à Montréal; puis il établit un service mensuel de courriers de Montréal à New-York qui assure la correspondance avec les paquebots ralliant l'Angleterre. Ces navires ne transportaient que du courrier et avaient la réputation d'être sûrs mais lents.

Après la révolution américaine, en 1784, Hugh Finlay est nommé sous-ministre des Postes au Canada. A partir de cette date, le courrier canadien à destination de l'Europe passe par Halifax de mars à octobre et par New-York le reste de l'année.

Finlay fit beaucoup pour les Postes avant d'être renvoyé en 1799 par suite de manquements dont il fut tenu responsable en raison du poste qu'il occupait.

L'expéditeur d'une lettre du Canada aux Etats-Unis devait acquitter le tarif d'affranchissement jusqu'à la frontière américaine, et le destinataire versait les frais de port pour le reste du parcours.

En 1838, les voiliers qui assuraient le transport transatlantique du courrier cèdent la place au bateau à vapeur. Le premier contrat est adjugé à Samuel Cunard, fondateur de la compagnie maritime qui porte encore son nom.

Le système postal canadien devient autonome

En 1849, une loi du Parlement de Londres cède aux législatures coloniales du Canada le droit de diriger leur système postal et de consacrer les recettes à son fonctionnement.

En 1851, le Canada prend donc le contrôle des postes et émet ses premiers timbres, y compris celui du fameux castor rouge de trois pence conçu par sir Sandford Fleming.

L'adoption du premier système de tri de la poste ambulante réduisit de 10 à 2 jours le délai d'acheminement du courrier entre Québec et Windsor. Un système de mandats et de recommandation des envois fut rapidement établi. Puis, ce fut l'avènement de la poste aux colis en 1859, et l'installation des premières boîtes aux lettres du Canada à Toronto.

Avec l'avènement de la Confédération, en 1867, les Postes canadiennes assumèrent la direction des services postaux des provinces. La taxe spéciale imposée pour le courrier non affranchi, en même temps que l'établissement d'un tarif postal uniforme, souleva beaucoup de mécon-

tentement. La coutume très répandue de laisser le destinataire acquitter les frais de port subit un dur coup.

En 1874, on établit le premier service gratuit de distribution par facteurs à Montréal. Une autre étape est franchie en 1878, lorsque le Canada devient membre de l'Union postale internationale, aujourd'hui désignée sous le nom d'Union postale Universelle, organisme qui constitue un exemple remarquable de collaboration internationale pour assurer la transmission du courrier dans le monde.

Le courrier acheminé entre l'est et l'ouest du Canada cesse de passer sur le territoire des Etats-Unis à partir de 1886, à la suite de l'achèvement de la voie ferrée du Canadien Pacifique qui s'étend d'un bout à l'autre du Canada.

En 1898, l'émission du timbre d'un penny de la poste impériale marqua le début d'une ère nouvelle pour le service postal, grâce aux efforts de sir William Mulock, un ministre des Postes qui a fait sa marque.

Les Postes avant et après l'ère de l'avion à réaction

Même avant la fin de la première guerre mondiale, les Postes canadiennes avaient commencé à faire appel à l'avion pour le transport du courrier. Les chiens, les chevaux, les camions, les bateaux, petits et grands, et les trains sans parler des bottes et des raquettes, ont tous contribué à l'histoire de l'acheminement du courrier canadien, mais aujourd'hui, c'est l'avion qui joue le premier rôle dans le domaine du transport postal. En effet, tout le courrier de première classe du régime intérieur, sauf les colis encombrants ou qui pèsent plus de 66 livres, est acheminé par avion. Il en va de même pour un volume de plus en plus élevé de courrier destiné à l'étranger.

Voilà la brève histoire d'un service autrefois réservé aux rois et qui fut un des premiers à être mis au profit du public. Aujourd'hui, il achemine, en quelques heures à peine, le courrier de Jean Delarue aux coins les plus reculés du globe, alors qu'il aurait fallu des semaines et même des mois il y a quelques décennies.

Il suffit pourtant de quelques cents pour utiliser cet immense service mondial qui, au Canada seulement, compte 48.000 employés.

Aujourd'hui, les Postes canadiennes traitent quelque 5 milliards d'objets de correspondance par année au coût d'environ 500 millions de \$. Le volume du courrier et les frais d'exploitation varient d'une année à l'autre.

La mécanisation fait de plus en plus son chemin aux Postes canadiennes. On y utilise, par exemple, des machines à trier les lettres, des courroies transporteuses, des ordinateurs et des conteneurs pour envoyer le courrier de surface outre-mer.

Il n'y a pas que l'équipement qui se modernise; les méthodes administratives évoluent aussi. En voici quelques exemples : décentralisation de la gestion vers les paliers régionaux; gestion par l'établissement précis des objectifs, l'analyse des progrès et l'application de normes de rendement modifiées et améliorées.

Le travail des Postes augmente constamment. La mécanisation, bien sûr, contribue à accroître la productivité, mais par ailleurs, l'expérience démontre que le volume de courrier augmente sensiblement chaque décennie. C'est donc dire que la main-d'oeuvre ne diminuera pas et que les Postes continueront d'être une des plus grosses entreprises du Canada.

Au fur et à mesure que l'équipement devient plus complexe, il va de soi que la valeur que les Postes représentent pour le public ne cesse d'augmenter.

Extrait d'une publication des Affaires publiques du Canada. F I N