

**RECTIFICATIF ARTICLE PUBLIE DANS LE NUMERO DE JUIN 2023 :
VOIE TRANS-SIBERIENNE : UN COURRIER DU
MAROC ACCIDENTE EXCEPTIONNEL**

Par Khalid Benziane

Monsieur Bruno Bonnet, spécialiste de la voie trans-sibérienne et auteur de plusieurs articles, un ouvrage et conférences sur le sujet a attiré notre attention sur plusieurs erreurs qui se sont glissées dans l'article publié en juin 2023. Nous nous excusons auprès de nos lecteurs, mais ces erreurs sont à imputer aux documents cités en référence en fin d'article.

Voici donc les corrections qu'il faut apporter à cet article :

-La ligne est terminée entre Vladivostok et la région occidentale de la Russie en 1900, mais la ligne chinoise est interrompue par le problème du lac Baïkal.

Le contournement du Baikal est sur la ligne mère de Moscou à Vladivostok, la ligne chinoise bifurque bien plus loin, à Harbin (Kharbine en russe).

et des températures très basses en hiver qui empêchent la poursuite de cette construction ; finalement après bien des péripéties (le lac sera contourné par le Sud), la ligne est terminée en 1904.

La ligne chinoise est achevée en 1902, Quant au contournement du Baïkal, il est commencé en 1904 et achevé en 1906. De 1900 à 1906, les wagons sont transportés par un bateau pour traverser le Baikal.

La ligne postale est utilisée dès la fin de la construction . Mais son utilisation n'est ouverte au début qu'aux lettres déposées dans les bureaux de poste russes jusqu'au 1er octobre 1903. Donc pour les lettres postées en Russie, en Chine ou au Japon, dans un bureau russe.

Des révoltes internes vont également interrompre le trafic postal et en particulier français jusqu'en 1907.

C'est la première révolution Russe de 1905 et pas des "révoltes internes". Et il y a interruption pour le courrier pour tous les pays, sauf pour les Russes ET LES FRANCAIS (voir mon livre) qui est le seul pays à avoir des accords avec la Russie pour faire passer son courrier par le transsibérien.

Nous pouvons raisonnablement dire que le trafic postal de cette ligne transsibérienne est ouvert au transport du courrier international le 1er octobre 1903.

Le 1er octobre 1903 est la date officielle d'ouverture au courrier international dans les 2 sens et celle d'Europe (hors Russie) vers Asie. Pour la Russie vers l'Asie, le début est au fur de la construction de la ligne, donc dès 1900. L'ouverture Asie vers Europe est en juin 1902 (via bureaux russes en Chine).

Le Maghrebophila

Transport du courrier de la France vers l'Asie : le volume de courrier traité dans ce sens est nettement plus rare que dans le sens Asie –France.

NON ! c'est juste que les courriers arrivés en Chine ou au Japon ont peu ou pas été conservés, donc plus rares aujourd'hui, mais la ligne du Transsibérien est la voie normale dès 1903 donc tous les courriers ordinaires d'Europe vers Japon et Chine du Nord jusqu'à Shanghai passent par le Transsibérien, sauf demande spéciale par Suez de l'expéditeur.

Le délai du trajet est habituellement de 20 à 30 jours ;

NON, 17 à 18 jours pour Moscou -Vladivostok dès 1903.

ce délai peut paraître long pour l'époque mais il faut savoir qu'il existait une obligation de passage par un pays neutre, en l'occurrence un pays scandinave, puis par les différentes censures.

Non, la ligne est Paris, Berlin, Varsovie, Moscou. Les pays scandinaves ne seront utilisés que d'août 1914 à 1917, pendant la 1^{ère} guerre mondiale.

En 1922, le trafic peut reprendre normalement vers l'Asie (vers les bureaux français de Chine, le bureau de Yokohama, etc.).

En 1922, il n'y a plus de BFE ! le trafic reprend vers la Chine, ou le Japon, en tant que pays indépendants adhérents à l'UPU.

Si les lettres civiles sont peu courantes (fonctionnaires, représentants de commerce, employés de sociétés diverses, particuliers en voyage, etc.), le courrier militaire en revanche est nettement plus courant.

NON, le courrier civil est le plus courant sauf entre 1904 et 1907 car les civils ne pouvaient pas utiliser le Transsibérien à cette période sans passer par les militaires. Pour les militaires, ils ont bénéficié d'accords de coopération avec les russes jusqu'en 1907. D'où les griffes "Armées" qui furent utilisés systématiquement entre 1904 et 1907.

Le courrier militaire mettait en moyenne 34 à 35 jours et était revêtu de la griffe : Corresces d'Armées ou du timbre à date Corresces aux Armées ;

Uniquement entre 1904 et 1907, le courrier passait par la route de Pékin à Irkoutsk en passant pas la Mongolie car les Japonais occupent la Mandchourie. Autrement la durée maxi est de 20/22 jours depuis Pékin ou Tokyo.

Il existe des lettres en provenance d'Indochine qui étaient transportées par la voie transsibérienne, via la ligne de chemin de fer Amitchéou – Lao Kay

J'émet un doute avant 1922 car ce trajet était extrêmement long. Les courriers Transsibériens d'Indochine sont normalement après 1913 (moins cher) et moins long que par Suez suivant la semaine où la lettre est postée car il n'y a des paquebots français que tous les 15 jours. Et par bateau de Haiphong à Shanghai, beaucoup plus court que par Lao-Kay.

Le Maghrebophila

La ligne transsibérienne va devenir progressivement moins intéressante au début des années 1920 en raison du développement de la voie aérienne. Cependant de 1930 à 1939, on connaît de nombreuses lettres en provenance du Japon et de Chine

La voie aérienne se développe à partir de 1930 (ligne Noguès), et n'est concurrentielle que pour le sud de la Chine. Pour le nord de la Chine et le Japon, il faut attendre le milieu ou la fin des années 1930, et surtout la baisse des tarifs aériens.

Maintenant des précisions sur la lettre accidentée :

A Toulouse le 12/05/1933, la lettre est à Paris le 14. Elle prend le train pour Moscou du 15 juin (3 trains par semaine, les lundi, mercredi et samedi). A Moscou le 17, correspondance avec le Transsibérien du jeudi 18 (3 trains par semaine, les lundi, jeudi et samedi). Arrivée à Vladivostok le samedi 27.

A cette époque, le courrier pour le Japon ne passe plus par la Mandchourie comme c'était le cas depuis 1913 jusqu'à la création du Mandchoukouo. Il passe par l'ancienne voie de 1903 à 1913, par Vladivostok et Tsuruga. D'autre part, la voie transsibérienne russe ne passe plus par le sud du lac Baïkal, mais par la Baikal Amour Magistral (BAM) qui contourne la Mandchourie par le Nord.

Le 27 la lettre prend le bateau vers le Japon et débarque à Tsuruga le lundi 29.

De Moscou il suivra le trajet jusqu'à Vladivostok, là il sera confié à la voie maritime jusqu'au port japonais de Shizuoka.

Impossible, car Shizuoka est sur la côte est du Japon !

La lettre transite probablement par Tokyo et Yokohama avant d'arrivée à Shizuoka le 29 ou le 30/05.

Bien sûr cela reste une hypothèse en absence d'un TAD d'arriver, mais c'est ce qui est observé sur des courriers datés à l'arrivée pour la même période.

Je confirme la rareté de cette lettre, c'est la première pièce que je vois du Maroc par le Transsibérien et la seule par avion pour le Japon.

Et pour l'ensemble du Maghreb, je connaissais une pièce d'Algérie en 1910 et deux pièces de Tunisie en 1908 et 1909. Pour l'ensemble de l'Afrique, on peut ajouter une pièce du Sénégal en 1909 et une du Tchad en 1935. Toutes sont pour la Chine.

LA REDACTION