

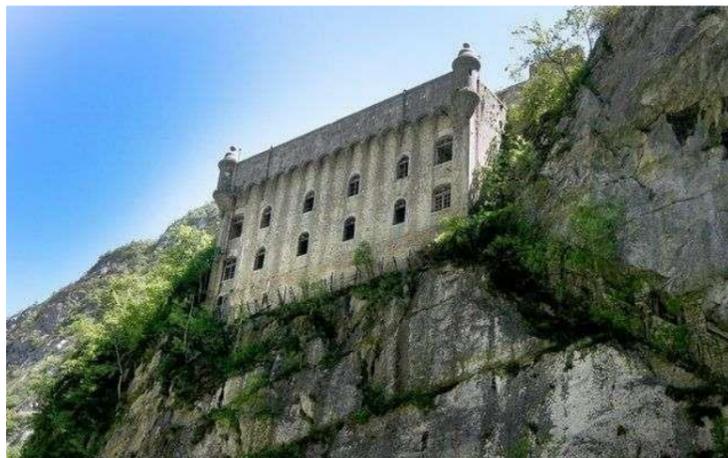
DES JALONS HISTORIQUES (Suite) Le Portalet de la vallée d'Aspe : des origines au Fort actuel

La Révolution supprime naturellement le péage, là comme ailleurs, mais rétablit le poste militaire sur cette route d'Espagne, stratégique et menacée (première guerre d'Espagne, 1793-1795 ; deuxième guerre 1808-1814 ; intervention française dans la péninsule en 1823). Dans un Mémoire de reconnaissance anonyme mais datable de 1794, on peut lire que « le Portalet, corps de garde, occupe la largeur du défilé ; une porte y interrompt ou rend le passage à volonté ; les murs du corps de garde sont crénelés ; ce poste est un véritable fort pour ces contrées, où l'assaillant ne peut être en force ; le passage du Portalet est trop étroit pour les charrois ». Cela explique sans doute que la seule tentative d'invasion espagnole dans ce secteur, au début de septembre 1794, lors de la première guerre, avec pour objectif la ville d'Oloron au moment de la foire aux chevaux et aux mulets, se soit faite, non par le Somport mais par le col de Pau et le village de Lescun, devant lequel elle est stoppée après un furieux combat.

Vers la fin de la seconde guerre, devant la menace d'invasion après la défaite de Vittoria, Napoléon se préoccupe de faire arranger le Portalet. Dans son « Rapport » daté d'octobre 1813, l'ingénieur Lefranc dresse l'état des lieux : « Quant au passage du Portalet, ancien fort situé à 2100 mètres plus bas que le village d'Urdo, le peu de largeur et de hauteur des portes était de tout temps un obstacle à la libre circulation des grosses voitures. Un char de foin ne pouvait y passer. L'administration militaire fit en ce moment réparer ce fort, et l'ingénieur soussigné s'étant aperçu que l'on avait négligé d'élargir et d'exhausser les portes, a fait ses observations à M. l'officier du génie chargé du soin de cette réparation, et sans doute il y aura eu égard sans quoi les intentions de M. le Maréchal Duc de Dalmatie (Soult) ne seraient pas remplies, puisque les approvisionnements de fourrage ne pourraient pas être rendus à leur destination sans que l'on ne soit obligé de décharger les voitures ». Mais selon un dilemme bien connu, cet élargissement risquait aussi de faciliter le passage à l'ennemi !

Napoléon tombé, la Restauration se fait un point d'honneur de réussir là où « l'usurpateur » avait échoué : d'où l'expédition française en 1823 des « 100 000 fils de Saint-Louis » chers à Chateaubriand pour soutenir le roi d'Espagne Ferdinand VII contre les libéraux. Un détachement est en garnison au Portalet, en particulier un cordon sanitaire pour contenir la menace d'introduction de la fièvre jaune, qui chaque année depuis 1821, sévissait de l'autre côté des Pyrénées. Selon une tradition qui ne paraît pas solidement documentée, il aurait été inspecté l'année suivante par un jeune officier du 55e de ligne, alors en poste à Pau puis à Oloron où il rongea son frein, en attendant un improbable départ pour la péninsule, et plus connu comme poète et écrivain : Alfred de Vigny. C'est gratuitement que Fourcassie a supposé que l'officier rencontré alors par le voyageur Arbanère et qui « s'enveloppe d'abord dans le silence » mais dont le regard « trahit la vivacité » pourrait être le grand romantique : les plus récents dépouillements d'archives militaires fait par Jarry ne décèlent aucune trace d'une telle présence.

Association Mémoire Collective en Béarn.
Rédaction Pierre et Dany BÉTOURET



Le Patro de Notre-Dame - JAO» 20 rue Alexandre et Jean de Riquer, 64400 Oloron
06 83 83 14 63 – jaopatrou@gmail.com – jaopatrou.fr



Le Notre-Dame

Journal de l'association « Le Patro de Notre-Dame » Bimestriel gratuit - Numéro Mars 2019

Edito

Faute de bras, le Patro va devoir alléger son programme dès la prochaine saison. Nous nous concentrerons désormais sur des activités qui permettront aux adhérents et aux amis de se retrouver soit autour d'une assiette soit autour d'un verre plusieurs fois dans l'année. C'est ainsi que nous avons déjà pensé à renouveler l'après-midi crêpes, le repas de mai ou juin, le buffet de septembre pour l'assemblée générale... Et nous pensons créer, une autre journée de rencontre qui aurait lieu courant novembre pour clôturer l'année.

En attendant, le Patro prépare une journée en Espagne pour début juin. Nous ne connaissons pas encore le programme et la destination exacts. Nous nous acheminons sur un départ un bus, une visite de monuments, un repas, une visite de commerces ou de ventes pour que chacun puisse y faire quelques courses avant le retour à Oloron. Bien évidemment, en dessous de 40 inscriptions, nous ne pourrions pas finaliser cette journée et nous retournerons au traditionnel repas annuel. YC

HISTOIRE DE FRANCE, HISTOIRE DES POSTES (suite)

Nous poursuivons notre histoire des Postes au fil du temps et revenons en France pour évoquer avec vous les grandes dates du XVe au XIXe siècle.

Vers 1477, le roi Louis XI créa les chevaucheurs de l'écurie du roi pour transmettre ses messages. Louis XI restera dans l'histoire pour avoir fondé la poste en France, mais une poste d'état, la poste royale. Louis XI décida de créer des relais de poste afin de pouvoir obtenir des informations dans les plus brefs délais de l'ensemble de son royaume et aussi d'assurer la discrétion des échanges. Il reprit donc le principe des relais Romains. Les relais furent installés tous les sept lieues soit 28 kilomètres. Pour se protéger lors du voyage, les cavaliers, appelés « postillons » chaussaient de lourdes bottes en cuir rigide, fixées à la selle du cheval. Charles Perrault s'inspirera de ces chaussures pour créer les bottes de sept lieues, permettant au Petit Poucet de parcourir cette distance à chaque enjambée.

Un cavalier changeait de monture à chaque relais pour parcourir par jour la distance séparant quatre relais soit près de 90 kilomètres par jour, distance très importante pour l'époque. Ensuite des employés des relais étaient chargés de ramener les chevaux au relais d'origine, les fameux postillons apparaissent donc à cette époque. En 1576, le roi Henri III créa les messagers royaux qui étaient autorisés à prendre les lettres des particuliers. Au XVIIIe siècle, la distance moyenne entre 2 relais était de 16 kilomètres. Une lettre expédiée de Paris mettait 2 jours et 8 heures pour atteindre Lyon, un peu plus de 4 jours pour Marseille. On comptait à cette époque environ 1 400 relais de poste.

En 1760, Clément Humbert Piarron de Chamousset créa une petite Poste à Paris. 200 facteurs agitaient leur claquoir pour avertir de leur passage et assuraient 3 distributions par jour. Les villes de province se dotèrent à leur tour d'une petite poste. Ce fut le cas de Bordeaux (1766), Nantes (1777), Rouen (1778), Nancy (1778), Lyon (1779), Strasbourg (1780), Marseille (1781), Lille (1784). A la Révolution, les Postes sont administrées directement par l'Etat. La Révolution est aussi l'époque où apparut la malle-poste (voiture postale) dans lesquelles des voyageurs fortunés et pressés pouvaient prendre place au côté du courrier.

Avec l'utilisation de la vapeur, la Poste va accélérer l'acheminement des dépêches. Dix paquebots-poste à vapeur parcourent la Méditerranée en 1835. En 1845, un wagon-poste est mis en service sur la ligne Paris-Rouen. Il sera le premier d'une succession de nombreux modèles de bureau ambulants. C'est à cette époque également que le premier timbre-poste français fut émis : le 1er janvier 1849. Ce timbre noir d'une valeur de 20 centimes, représente « Cérès » déesse des moissons, symbole de la Deuxième République. Il a été dessiné et gravé par Jacques-Jean Barre. Le type « Cérès » est une allégorie féminine vue de profil, portant dans ses cheveux une grappe de raisin et une couronne de rameaux. Il marquait l'adoption du système inventé au Royaume-Uni de faire payer le port par l'expéditeur et non plus le destinataire (même si dans les premiers temps, la taxe à payer par le destinataire était faible) ... à suivre