

Magali Bidalled, « Institution du système postal moderne au Japon, des origines à la rivalité entre Mitsubishi et P&O », maîtrise, sous la direction de François Macé, INALCO, 1998, 101 p.

Lorsque le Japon élaborait des réformes politiques et administratives en 645 de notre ère (appelées réformes de l'ère Taika), il établit ses institutions politiques et sociales sur le modèle chinois et modela donc son système de communication sur celui de la Chine des Tang, un système de transmission des nouvelles par relais de poste, efficace, rapide et rigoureusement contrôlé. Le service postal fut alors défini (les différentes catégories de chevaux de poste, de routes, de relais de poste) et se trouvait toujours en vigueur lors de l'ouverture de l'archipel asiatique au monde occidental au milieu du XIX^e siècle. Les Japonais découvrirent alors de nouvelles techniques de communication, comme la Poste moderne ou le télégraphe.

Une Poste moderne est généralement caractérisée par trois éléments : un monopole gouvernemental, l'utilisation de timbres-poste et un tarif unique dépendant du poids du pli. Il est admis que la Poste moderne fut créée au Japon en avril 1871, bien qu'elle ne possédait qu'une de ces trois caractéristiques, celle d'utiliser des timbres-poste. Finalement, il faudra attendre deux ans, soit l'année 1873, pour voir l'instauration d'un monopole gouvernemental et d'un tarif postal fondé sur les distances. L'institution du système postal moderne au Japon est donc née de la synthèse de deux systèmes de communication : le système des relais de poste et le système postal moderne occidental découvert par les Japonais grâce aux postes consulaires. Après un aperçu du système des relais de poste qui constitue la base sur laquelle fut institué le nouveau système, nous aborderons le thème des consulaires sans lesquelles le Japon n'aurait semble-t-il pas découvert aussi vite l'efficacité du système de communication occidental. Enfin, nous décrirons les principales étapes de la mise en place de la nouvelle organisation postale ainsi que par les principaux éléments qui la caractérisent.

Dans le temps les plus anciens, le moyen le plus répandu pour transmettre un message était de la faire oralement ; d'autres moyens plus rudimentaires étaient également employés tels que l'utilisation des nœuds ou des dessins sur l'écorce d'un arbre. Au VII^e siècle, une organisation des communications et des transports fut élaborée au Japon selon le modèle chinois. Au service exclusif du gouvernement, elle était fondée sur un système de relais de poste. Les correspondances commerciales ou privées étaient, elles, transportées par des messagers spéciaux, des commerçants ou des amis en voyages. Quatre grandes périodes peuvent être distinguées dans l'évolution du système des relais de poste : période ancienne, époque Kamakura (1192-1333), époque de Sengoku (1467-1568), époque d'Edo (1603-1868)

En 645, lors d'une grande réforme, un rescrit impérial fut promulgué, établissant des relais dans les régions proches de la capitale. Ils étaient constamment pourvus de deux catégories de chevaux de poste, les *temma* utilisés pour le transport des marchandises et des voyageurs, et les *ekima* ou *ektba* utilisés pour les plis urgents. En outre, les officiels voyageant pour une affaire officielle les utilisaient à leur guise. Lors de la promulgation d'une série de codes en 701, le système des Postes fut très clairement défini et modelé sur celui de la Chine des Tang. Ainsi, les routes reliant la capitale aux chefs-lieux des provinces furent divisées en trois catégories : route importante, route moyenne et route mineure. Sur chaque route, un relais était fixé tous les 16 km : le nombre de chevaux et de palefreniers qui y était attaché dépendait de l'importance de la route sur laquelle il avait été établi. Dans ces stations de poste, les voyageurs pouvaient à loisir se reposer, se nourrir, changer de monture. Les relais tiraient leurs revenus de la vente du produit de leurs rizières, des taxes frappées pour l'entretien du service des Postes ainsi que des contributions imposées aux villages voisins. En outre, l'usage

des Postes officielles était réservé aux messagers chargés des communications urgentes émanant du pouvoir, aux envoyés à l'assemblée impériale, aux autres envoyés impériaux et aux personnes de hauts rangs même ne voyageant qu'à titre privé. Ce système de communication fondé sur l'utilisation de relais de poste permit à l'administration centrale d'asseoir son pouvoir sur l'ensemble du territoire. A partir du X^e siècle, le régime des codes qui avait établi et organisé les relais de poste déclina, l'organisation bureaucratique se dégrada alors, les finances provinciales s'effondrèrent, les foyers des Postes furent ruinés par les charges et provoquèrent l'effondrement de cette organisation des Postes.

A l'époque de Kamakura, qui dura de 1192 à 1333, suite à l'abandon du système des relais de poste, les seigneurs, les guerriers locaux, ainsi que le peuple, organisèrent de manière privée, la circulation des hommes et des marchandises. Le gouvernement créa un système de poste utilisant un réseau privé de gîtes d'étapes, les *shuku*, qui regroupaient en leur sein des auberges, des relais de chevaux des maisons de thé et des marchés. Ces gîtes d'étapes devinrent alors des relais et passèrent sous le contrôle de gouverneurs militaires. Les chevaux de poste, les palefreniers, les porteurs et les réserves alimentaires furent réquisitionnés dans les villages alentours au titre de corvée. Pendant cette période fut également inaugurée l'utilisation des messagers appelés *hikyaku* transportant à pied messages et petits paquets. Cependant, avec la chute du gouvernement de Kamakura, ce système de poste disparut et les guerres qui secouèrent alors le Japon entraînèrent la perte du système de circulation et de communication dans tout le pays.

A l'époque Sengoku (1467-1568), également appelée époque des guerres civiles, le Japon était composé de vastes domaines féodaux que les seigneurs voulaient entièrement contrôler et pour cela, ils établirent leur propre système de communication et de circulation ainsi que des postes le long des frontières de leur fief. Ces derniers leur permettaient de contrôler la circulation au sein de leur territoire et de surveiller les mouvements des troupes des autres seigneurs. Ainsi, dans ces périodes difficiles, les relais étaient utilisés dans un but militaire, mais les voyageurs et les marchands pouvaient s'y arrêter. En outre, ces postes de frontières permettaient de percevoir une taxe au titre d'un droit de passage sur les hommes et marchandises mais ils furent peu à peu supprimés par les seigneurs car ils constituaient un frein au commerce. Au XVI^e siècle, les barrières douanières furent abolies et le système postal fondé sur l'utilisation des relais de poste fut restauré, des routes reliant toutes les provinces entre elles furent construites, ou reconstruites, une politique de circulation sur l'ensemble du territoire japonais fut ainsi établie.

L'époque d'Edo (1603-1868) fut, elle, caractérisée par la mise en place d'une politique de centralisation. Les cinq grandes voies conduisant à Edo, la capitale japonaise, furent abondamment fournies en relais. Les fréquents déplacements des seigneurs des provinces à la capitale (où leur famille avait obligation de résider depuis 1635) contribuèrent au développement de ces axes, à la prospérité des relais de poste qui y étaient disposés, et à l'intensification des échanges entre Edo et les provinces. Le trafic étant en constante augmentation, lorsque le nombre de chevaux et de palefreniers des relais devenait insuffisant, des chevaux et des hommes étaient réquisitionnés dans les villages avoisinants. Ce système de corvée et de réquisitions fut en effet imposé dès 1694 aux paysans et aux villages situés aux alentours d'un relais de poste, mais ne fut aboli qu'en 1868. Ainsi, au cours du XVII^e siècle, le développement des échanges et de la circulation entraîna la fortification du système des relais de poste. Cependant, tout en contribuant au maintien du pouvoir central pendant l'époque d'Edo, ce dernier accentua les charges sur un nombre croissant de villages et épuisa les campagnes. En outre, ce système de messageries étant réservé à la correspondance

officielle du gouvernement, après 1660, des particuliers créèrent des sociétés de transport de lettres et d'objets.

En fait, les messagers constituaient l'élément le plus important de l'appareil de communication au Japon. Apparus au XII^e siècle, ils parcouraient constamment les routes, à pied ou à cheval, afin de porter les ordres et plis officiels, ainsi que les petits paquets et les envois d'or et d'argent. Leur tarif étant élevé et le temps de transport ni régulier, ni déterminé, il était difficile aux gens du peuple de l'utiliser. Il existait plusieurs catégories de messagers : Les *tsugi-bikyaku*, les messagers-relais, étaient affectés aux communications officielles du gouvernement et portaient toujours par deux, missives et petits paquets, de jour comme de nuit, en se relayant par étape. Ils devaient prendre soin de la feuille de route, complétée à chaque nouvelle étape, et qui permettait de retrouver le ou les messagers responsables d'un retard. Considérés comme la catégorie la plus importante des messagers, ils avaient priorité sur les routes.

Les *daimyô-hykyaku* dépendaient des seigneurs de fiefs, les *daimyô*, et assuraient les liaisons avec le gouvernement ainsi qu'avec les autres domaines féodaux. Chaque fief entretenait ses propres messagers et ceux qui dépendaient des riches fiefs étaient donc particulièrement avantagés. Cependant, un service privé de communication étant difficile à gérer pour des seigneurs ordinaires et les fiefs ayant peu de moyens, ils s'en séparèrent rapidement car ils revenaient trop chers. En cas de besoin, la charge de transport du courrier était plutôt confiée à un *machi-hykyaku*.

Les *machi-hykyaku* étaient, eux, affectés à la cité (*machi*), ils étaient donc à la disposition de tous mais se développèrent surtout grâce aux commerçants. Pour recueillir les missives à distribuer, ils disposaient un panier d'osier au centre de la place publique des villes et villages et attendaient que les personnes y déposent leur lettre ainsi que la somme d'argent nécessaire à son transport. Au début de la mise en place de ce système, ceux-ci ne livraient pas les lettres à domicile, mais les exposaient sur la place du village en attendant que les destinataires viennent les réclamer. En 1782, le gouvernement décida de reconnaître ce service privé comme maison de commerce ou corporation afin de l'officialiser ; des maisons de commerce se développèrent alors rapidement.

Les *kane-hikyaku* assuraient le transport de l'argent. Les *machi-hykyaku* remplacèrent progressivement les autres catégories de messagers car ils étaient fiables, réguliers et moins chers. Cependant, les plis urgents continuèrent à être transportés par les messagers spécialisés du *shôgun* (c'est-à-dire le chef militaire du gouvernement).

Ainsi, de l'élaboration du système des Postes au VII^e siècle jusqu'à la restauration de Meiji en 1868 (abolition des gouvernements militaires et retour de l'empereur au pouvoir), le Japon semble avoir eu une organisation postale efficace (quoique parfois mise à mal par les soubresauts politiques). A la fin de l'époque d'Edo, son système de communication fonctionnait aussi bien sur le plan du commerce que de la cité.