

■ Le courrier par tous les moyens !



La Poste et l'évolution des transports du XIX^e au XXI^e siècle

Tout au long de son histoire, la Poste n'a eu de cesse d'adapter son organisation aux innovations techniques, soucieuse de toujours améliorer la vitesse d'acheminement de la correspondance et de répondre aux mutations de la société. De la malle-poste au TGV, de l'avion à la voiture électrique, elle a adopté les modes de transport les plus récents et les plus performants afin de mieux remplir sa mission de service public.

PAR FER ET PAR MER

La poste et le train

L'utilisation de la vapeur comme force motrice au début du XIX^e siècle est une révolution technologique qui bouleverse complètement l'industrie, les modes de transports et de communication. Pour la Poste, c'est une véritable transformation qui entraîne la fin du transport du courrier à cheval au profit du chemin de fer. L'utilisation du train s'impose en effet très vite comme une évidence en termes de temps et de rapidité. Le premier service postal ferroviaire français est créé en 1845, sur la ligne Paris-Rouen, sur l'exemple de l'Angleterre et de la Belgique. Un premier essai avait été effectué en 1842 avec la mise en place d'un bureau de poste ambulant. Le service des « ambulants », créé en 1854, consiste à effectuer le tri pendant le trajet, dans un wagon-poste aménagé. La voiture est équipée de tablettes, les conditions de travail sont difficiles, les agents sont debout, soumis aux vibrations du train, au froid, à la faible luminosité et au bruit. Le confort s'améliore progressivement et on compte 115 wagon-poste en circulation en 1875. Après la Seconde Guerre



Un bureau ambulant des Postes pendant la marche du train, 1880, Charles-Paul Renouard d'après Eugène Froment, extrait du journal L'illustration n°1973 du 18 décembre 1880

mondiale, le développement d'autres transports, l'électrification des lignes et le lancement du TGV, restreignent le périmètre des ambulants dont le service disparaît à la fin 1995, après 150 ans d'existence. Le transport ferroviaire de courrier se fait alors unique-

ment par TGV postal, mis en place en 1984. Il peut contenir jusqu'à 61 tonnes de courrier en containers et voyage de nuit. Lui-même est retiré du service le 27 juin 2015, le flux de courrier papier ne cessant de diminuer face aux échanges numériques.

Le « packet boat »

Jusqu'en 1784, il n'existe pas en France de service postal maritime, le courrier étant confié aux navires marchands. Du côté anglais, un service d'acheminement maritime est en place depuis le XVII^e siècle pour le transport du courrier de Douvres à Calais par « packet boat », nom qui donnera en français « paquebot ». La France adopte vite le même système et met en place ses propres corvettes. En 1822, le premier paquebot-poste à vapeur apparaît. Au fur et à mesure des progrès techniques dans la première moitié du XIX^e siècle, des liaisons maritimes se mettent en place et se densifient : lignes entre la France et l'Amérique du Sud, le Havre et New-York, en Méditerranée etc. Les paquebots se transforment en véritables bureaux de poste flottants offrant tous les services : enregistrement, timbrage, tri... Mais ce service postal coûte cher à l'Etat qui en confie l'exploitation dès les années 1850 à des compagnies privées subventionnées comme la Compagnie générale Transatlantique dont les paquebots prennent à leur bord des agents des postes. Malgré des améliorations techniques les voyages par la mer restent longs : en 1864, il faut 47 jours pour rejoindre Shanghai depuis Marseille. En 1883, le trajet du Havre à New-York est réduit à moins de 7 jours, mais il faut attendre les progrès de l'aéronautique dans la première moitié du XX^e siècle pour une transmission internationale rapide du courrier.



Pince à purifier les correspondances – Copie, l'original est conservé à l'Institut Pasteur, 20^e siècle (2^e moitié) Fer, bois

Le saviez-vous ?

Par crainte des infections, à une époque où on ignorait les modes de transmission des maladies, on conservait les lettres en « quarantaine » dès leur arrivée au port, un service de purification du courrier fut même mis en place pour lutter contre les épidémies. Incisées pour les aérer et chasser les germes, les lettres étaient aussi percées au moyen d'une pince à purifier et « désinfectées » par des fumigations de soufre.



En Méditerranée... Affiche pour la Compagnie des messageries maritimes » George Taboureaux dit Sandy Hook, Les Imprimeries françaises réunies, vers 1930 – Lithographie © Collection French Lines & compagnie

tions techniques les voyages par la mer restent longs : en 1864, il faut 47 jours pour rejoindre Shanghai depuis Marseille. En 1883, le trajet du Havre à New-York est réduit à moins de 7 jours, mais il faut attendre les progrès de l'aéronautique dans la première moitié du XX^e siècle pour une transmission internationale rapide du courrier.

A BICYCLETTE ET À MOTEUR

Le facteur à vélo

Même si le facteur est un grand marcheur, l'imaginaire collectif l'associe le plus souvent au vélo, mode de transport utilisé pour les tournées à partir de la fin du XIX^e siècle. La draisiennne, ancêtre de la bicyclette apparaît en 1817 mais l'administration des Postes n'est pas tout de suite favorable à l'utilisation du vélocipède, craignant les accidents. Elle finit par l'adopter en 1893 et même encourager son emploi notamment pour les facteurs ruraux. La distribution et l'expédition des correspondances s'améliorent mais le prix d'une bicyclette est élevé à l'époque et son achat incombe au facteur. Pour amortir cette dépense, une indemnisation est accordée aux facteurs à partir de 1902. Ces derniers pouvaient aussi utiliser le tricycle, plus rassurant au début du XX^e siècle pour garder l'équilibre !

Transports pittoresques

Les facteurs ont adapté leur mobilité aux différents climats et topographies régionales : échasses dans les Landes pour se déplacer plus facilement dans les hautes herbes et zones sablonneuses. Dans le marais poitevin, la barque est même indispensable ! Elle fut exceptionnellement utilisée à Paris en 1910 lors de la grande crue de la Seine. Dans les années 1970, on croisait encore des facteurs à dos d'âne ou mulet en Corse. Plus insolite, l'utilisation de charrette à chiens, dans le Loiret vers 1910 ! Cette pratique réprouvée par les associations protectrices des animaux disparaît en 1925. En montagne, le facteur est à skis, ou en raquettes.

Dans les années 1920, une tournée de plus de 8 km devait obligatoirement être effectuée en bicyclette. Son usage fut tel qu'en 1966, le nombre de tournées à vélo représente 60% des tournées. Mais la bicyclette va progressivement perdre sa suprématie au profit du véhicule à moteur. En 2011, le nombre de tournées à vélo tombe à 30%. En 1999, pour soulager les facteurs dans les montées, la Poste inaugure l'emploi de vélos à assistance électrique.



Facteur en tricycle, vers 1893, fonds photographique Musée de La Poste / Ministère des PTT



Les facteurs des Alpes emploient le ski pour faire leur tournée dans la neige, illustration extraite du Petit Journal du 15 janvier 1911

La poste motorisée

A l'instar de la bicyclette, l'usage de l'automobile par la Poste n'a pas été immédiat, il a fallu au tout début du XX^e siècle plusieurs expérimentations avant la mise en place d'un parc automobile plus développé dans la seconde moitié du siècle. Les premiers essais remontent à 1899. D'abord pour relever les boîtes aux lettres à Paris, puis pour transporter le courrier du bureau de poste à la gare, pour le service de banlieue, ou le transport des facteurs. Même si le gain de temps est réel pour l'administration des Postes, l'expérience n'eut pas



Timbre voiture postale, 2003, François Bruère, auteur, Aurélie Barras, metteuse en page, photo A. Tudela, La Poste

de suite pour des raisons financières. En milieu rural, malgré quelques essais dans les années 1900, il faut attendre 1952 pour que des voitures postales dédiées à la distribution sillonnent les campagnes. Les PTT s'attachent alors à généraliser la motorisation : en 1953, 173 tournées rurales sont effectuées en automobile, elles sont 14 300 en 1969. En 2011, voitures et motos, assurent 58% du total des tournées. Les motocyclettes postales font leur apparition dans les années 1920 mais sont jugées trop dangereuses pour une conduite sur chemin de terre, elles sont plutôt utilisées en ville pour le relevage des boîtes aux lettres. Sur les longues distances, le véhicule motorisé ne s'est imposé que récemment. En effet, le plus souvent, les trajets étaient courts et localisés : les fourgonnettes chargées de récupérer les sacs postaux faisaient l'aller-retour des quais de gare ou des tarmacs d'aéroports aux centres de tri. Aujourd'hui, l'essentiel du transport est effectué par camions, choix privilégié par la Poste dans les années 1980.



Véhicule Renault type AGC en Seine-et-Marne poste automobile rurale, 1938 - Fonds photographique Musée de La Poste

La poste automobile rurale (P.A.R)

Pour lutter contre l'isolement rural et améliorer le service postal dans les campagnes, l'administration des Postes crée un premier service de poste automobile à Beaulieu-sur-Dordogne en 1926. C'est la naissance de la P.A.R qui transporte à la fois des voyageurs, des marchandises et du courrier. Son organisation repose sur un bureau de poste d'attache d'où part le véhicule, et dans chaque commune desservie, sur un correspondant postal, souvent commerçant ou buraliste agréé par l'Administration des postes, qui a les attributions réduites d'un bureau de poste (vente de timbres, gestion des lettres recommandées etc.). Ce correspondant local était relié deux fois par jour au bureau de poste par la voiture – sorte de minibus aménagé, avec jusqu'à 16 places pour les voyageurs –, dont le conducteur se chargeait des colis, des sacs postaux, ainsi que des commissions des clients. Chaque circuit rural faisait 50 km environ pour une durée de 2h. Plébiscitée par les habitants, la P.A.R se développe rapidement et compte 391 circuits en 1939. Perturbé pendant la Seconde Guerre mondiale, le service reprend en 1945 mais finit par périlcliter avec le développement de la motorisation des tournées rurales – dès 1952 – et l'évolution des campagnes. La P.A.R disparaît officiellement en 1982.

A moteur et dans les airs : la poste aérienne de 1919 à 2008

Si les premiers vols postaux ont lieu dès 1911-1913, la poste aérienne « décolle » véritablement avec la création par l'industriel Pierre-Georges Latécoère des lignes aériennes Latécoère en 1919. Les lignes desservent d'abord l'Afrique du Nord, puis l'Amérique du Sud.

La poste aérienne, devenue Aéropostale en 1927 est entrée dans la légende avec ses pilotes pionniers : Antoine de Saint-Exupéry, Jean Mermoz, Henri Guillaumet etc. qui multiplieront les exploits jusqu'au milieu des années 1930. En 1933, l'Aéropostale touchée par la crise dépose le bilan, le service sera repris par l'Etat avec Air France. En 1935, le service aérien métropolitain est lui développé par Didier Daurat, ancien directeur d'exploitation de l'Aéropostale, qui lance la compagnie Air Bleu, reprise à son tour par Air France et relancée à la Libération. La « Postale de nuit » de Daurat assure le transport du courrier sur des avions toujours plus performants. Ils transportent les passagers le jour et les colis la nuit. L'exploitation aérienne passera entre différentes gestions : la SEA (Société d'Exploitation Aéropostale) filiale de La Poste et d'Air France en 1991, puis Europ Airpost en 2000, dont La Poste sera la seule actionnaire avant de céder complètement ses parts en 2008. Aujourd'hui, du fait de la chute du trafic de courrier, le transport aérien intérieur n'existe quasiment plus, d'autres solutions par voie terrestre lui sont préférées.

LA POSTE ET LE PROGRÈS : L'ÉVOLUTION DES CHOIX DE TRANSPORTS AU XXI^e SIÈCLE

Intégrer les changements sociétaux et environnementaux

L'histoire des transports postaux oscille entre souci de perfectionnement, acheminement toujours plus rapide et moins coûteux du courrier et adaptation aux contraintes et aux époques. Ces dix dernières années, la baisse continue du volume de courrier face à l'essor des échanges numériques a remis en cause l'usage de certains transports comme le TGV et l'avion, qui ont finalement été retirés du service dans les années 2010. La distribution longue distance se fait principalement par voie terrestre avec le souci depuis 2012 de faire circuler des camions à double pont qui réduisent l'empreinte

Le saviez-vous ?

À la liste des transports postaux insolites, on peut ajouter la trottinette électrique, testée en en 2006 dans le département de l'Aube ou encore dans le 19^e arrondissement de Paris, qui permet aux facteurs de rouler sur les trottoirs, à 6km/h !

carbone d'un tiers par rapport aux camions classiques. Dès 1993, des fourgonnettes électriques Volta sont employées pour la distribution à Paris, puis toujours en 2012, La Poste déploie son parc de véhicules électriques pour les facteurs, pour la collecte et la distribution du courrier et des petites marchandises. Les facteurs sont également équipés de quads électriques, de vélos et chariots à assistance électrique. Actuellement, le Groupe La Poste possède la plus grande flotte d'utilitaires électriques au monde avec aujourd'hui un parc de près de 60 000 véhicules.

Retour vers le futur : une fusée postale pour le transport du courrier

En 1952, quelques années avant la conquête spatiale, le magazine *Sciences et Avenir* imagine la mise en place d'une fusée pour transporter le courrier de Paris à New-York en 40 minutes : « la fusée postale bondira ainsi demain au-dessus de l'ionosphère, emportant dans sa carcasse plusieurs centaines de kilos de courrier ». Cette idée soulevée par le journaliste et scientifique Albert Ducrocq, est apparue avant la Seconde Guerre mondiale, il s'agit alors de réfléchir au transport du courrier dans le fuselage d'une fusée. La première tentative de fusée postale a lieu en 1931 par l'ingénieur autrichien Friedrich Schmiedl qui envoie 102 lettres et cartes postales de la ville de Schöckl (Autriche) au village voisin distant de 3km. De nombreuses autres tentatives auront lieu jusqu'en 1938. En France, le Centre national d'études de télévision et de télécommunication -CNET- mène en 1962 des essais près de Toulouse avec une fusée Latécoère LATE 110. Long de 5 m et pesant environ 400kg, l'engin est lancé à 600 mètre d'altitude et se pose dans un terrain proche après un vol plané d'un kilomètre. Malgré l'intérêt du ministre des PTT de l'époque, Michel Maurice-Bokanowski, qui avait donné son feu vert pour un développement, le projet sera abandonné dès l'année suivante pour des raisons techniques et budgétaires.



Avion Caudron Simoun de la compagnie Air Bleu – 1935, modèle réduit à l'échelle 1/30 Guy Duruisseau, maquettiste, 1985, structure en bois ou matière plastique, verre, bois, couche picturale.

POUR ALLER PLUS LOIN

Toute l'offre culturelle du Musée de La Poste à découvrir sur le site internet du Musée : <http://www.museedelaposte.fr>

PUBLICS SCOLAIRES

Visites guidées en lien avec la thématique :

La Poste et l'évolution des moyens de transport

Sur terre, sur mer ou dans les airs, le transport du courrier par la Poste n'a eu de cesse d'évoluer et de s'adapter aux progrès techniques. Malle-poste, paquebot, TGV, avion, vélo, voiture électrique... autant de moyens d'acheminer les messages qui racontent une histoire postale liée aux mutations technologiques de notre société.

Durée : 1h15

Tarif : 80€

Messages insolites : le courrier par tous les moyens !

Transporter les messages n'a pas toujours été une mince affaire ! Il a fallu parfois faire preuve d'ingéniosité pour acheminer le courrier à bon port, quitte à avoir recours à des moyens très originaux et insolites : boules de Moulins, pigeons voyageurs, ballon monté, pneumatique... à découvrir dans les collections du musée.

Durée : 1h30

Tarif : 95€

POUR PRÉPARER ET PROLONGER SA VISITE

Fiches pédagogiques en lien *Le courrier par tous les moyens, La poste aux chevaux* disponibles sur le site internet du Musée

BIBLIOGRAPHIE

Yves Lecouturier, *Histoire de la Poste en France*, Editions Ouest-France, 2011
Histoire et Art postal, Catalogue du Musée de La Poste, Editions Musée de La Poste, Novembre 2019