

De l'acheminement à la distribution

Longtemps, on ne se préoccupa pas de remettre les envois postaux à leurs destinataires.

À u 17^e siècle, les « courriers » de la « poste aux chevaux » remplacèrent les « chevaucheurs » à l'usage exclusif des puissants et du pouvoir. Chargé de transporter les correspondances, le courrier voyageait d'un relais à l'autre, accompagné d'une escorte qui lui ouvrait la route jusqu'à la prochaine étape. À chaque arrêt, le courrier changeait de monture afin de maintenir une belle allure. Avec cette nouvelle « poste », le chevaucheur pouvait effectuer trois à quatre relais par jour, soit entre cinquante et cent kilomètres. Son escorte, le guide ou le postillon, se contentait de parcourir la courte distance séparant son propre relais de celui le plus proche. Environ trente kilomètres séparaient chaque étape. En 1832, à titre d'exemple, sur la route de Paris à Bar-le-Duc (Meuse), il y avait 27 postes et demi : deux entre Bar-le-Duc et Ligny-en-Barrois, un entre Ligny et Saint-Aubin, tout comme entre Saint-Aubin et Commercy. Grâce à cette « poste assise » des maîtres de poste et de leurs relais, la durée des trajets fut grandement réduite : il fallait auparavant treize jours de marche pour faire quatre cents kilomètres,

Le « courrier » en attente du bac. Soumis à un rythme effréné, les livreurs de colis et missives d'Ancien Régime utilisaient tous les moyens à leur disposition pour remplir leur tâche rapidement. Cela à une époque où les trajets se faisaient encore souvent à pied.

contre trois jours de voyage en véhicule une fois mise en place la « Poste aux chevaux ». Mais une fois arrivés à destination, dans le bureau de poste d'une grande ville, plis et paquets n'étaient pas distribués : leurs destinataires devaient venir les chercher et payer pour les obtenir.

La « Poste aux chevaux » qui reposait sur un système de relais pour acheminer courriers et colis et la « Poste aux lettres » chargée de la collecte et de la distribution de la correspondance, très complémentaires l'une de l'autre, coexistèrent comme services de transport et de distribution des lettres et des paquets. Mais alors que la poste aux chevaux connaissait son apogée à la fin du 18^e siècle, le service de la poste aux lettres n'en était encore qu'à ses balbutiements. À cette époque, le réseau des bureaux et la distribution se limitaient au cadre urbain, qui concentrait la population riche et instruite.

Les maîtres des courriers

Principal acteur du dispositif postal, le « courrier » avait un travail épuisant.

La charge de « maître des courriers » apparut en 1630. C'étaient ces hommes qui chevauchaient sur les routes de relais en relais pour transporter les lettres et paquets. En achetant sa charge, le courrier acquérait un domaine de compétence qui se limitait à une seule région

postale, sur vingt existantes. À cette époque, des courriers partaient de Paris deux fois par semaine avec les dépêches du roi et les correspondances des particuliers. Sur chaque route des postes, leurs marches étaient réglées à un relais par heure pendant les sept mois de la belle saison, nuit et jour, et environ 1 h 30 pour le même trajet le reste de l'année.

Fourbus, rongés par les rhumatismes, les pauvres courriers souffraient de la position prolongée assise à cheval, qui occasionnait de nombreuses douleurs au corps. En 1640, François Ronchin publia un étonnant *Traité des maladies et accidents qui arrivent à ceux qui courent la poste et le moyen pour conserver les courriers et les guérir*. Ce médecin préconisait le lit et le repos comme étant les deux grands remèdes miracles !

Petit salaire, grandes tentations

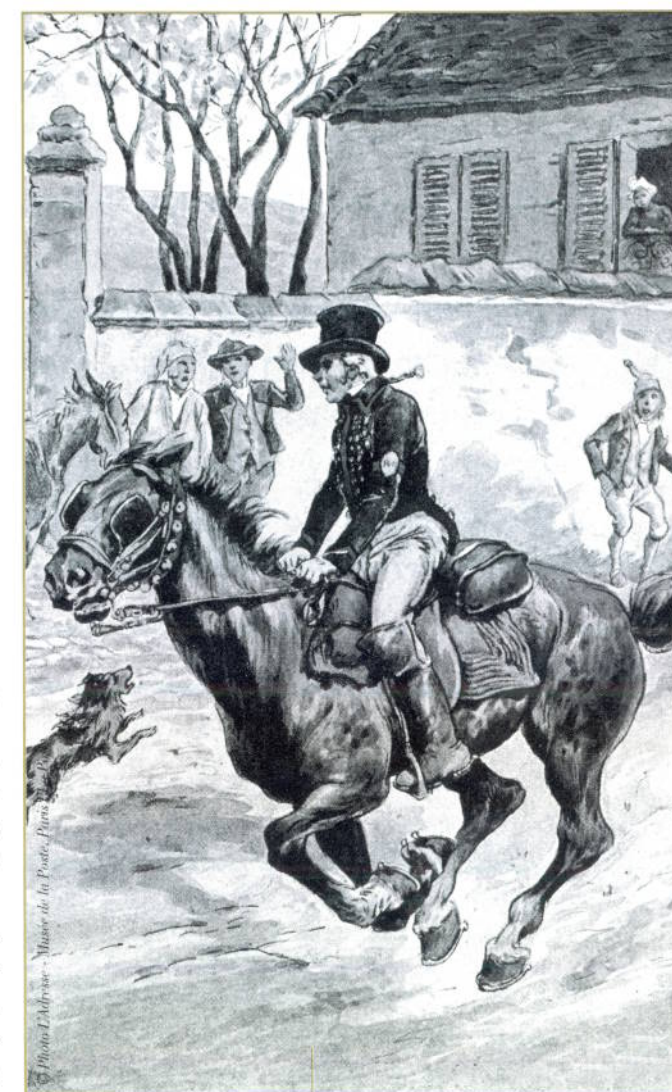
Tout comme le postillon qui le guidait d'un relais à l'autre, le courrier gagnait péniblement sa vie. Si le premier était payé par le maître de poste, le second était agent de l'administration postale. Et malgré tout, sa profession était très recherchée. Non pas pour le revenu qu'elle procurait, mais pour les à-côtés, notamment toutes les marchandises que les courriers transportaient de manière illicite ! Les archives rapportent par exemple l'arrestation du sieur Quillot en 1736 alors qu'il transportait un chargement de six paniers de truffes, deux ballots d'artichauts de Gênes et un baril d'huile.

Dans *Le Maître de poste et le messenger, les transports publics en France au temps des chevaux*, Patrick Marchand revient sur l'étrange tolérance qui entourait cette pratique illécite : « Parmi les fraudes auxquelles il se livre, figure le commerce personnel de marchandises qui lui permet d'arrondir ses revenus. L'Administration des postes, considérant la modestie des appointements qu'elle lui alloue, est tantôt tolérante tantôt répressive vis-à-vis de cette pratique. Il faut dire que la charge de courrier est particulièrement coûteuse. En

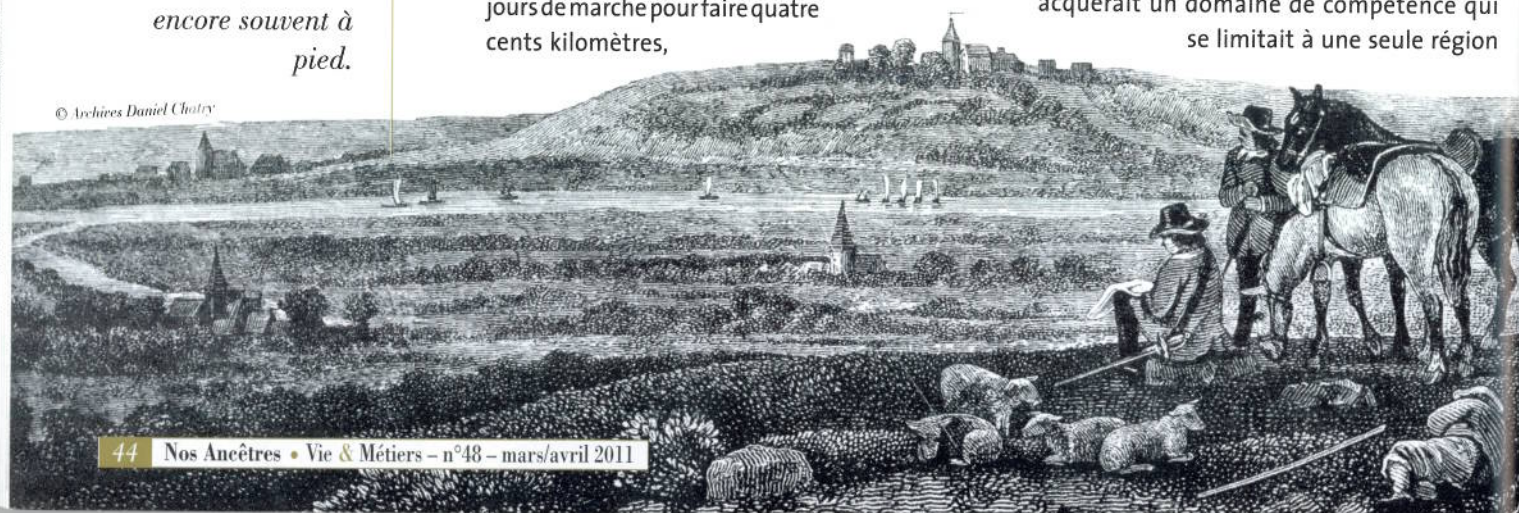
effet, le courrier de malle doit faire face à une double dépense : un logement sur son lieu de résidence, un autre sur son lieu de destination. Il court de jour comme de nuit et a tendance à s'endormir sur sa charrette laissant le soin au postillon de conduire l'attelage. »

Peut-on se fier au jugement du directeur général des postes, le comte de Beugnot, qu'il exprime dans ses *Mémoires* (1866) : « ce peuple de courriers est une espèce d'hommes à part ; presque tous sont forts, alertes, de santé admirable, et loin que le mouvement continu de leur métier les fatigue, ils y puisent un surcroît de vie. J'ai essayé de m'en rendre raison. Je

remarque d'abord que le courrier ne trouve qu'assez peu de dépense intellectuelle à faire, ce qui ne contribue pas peu à la bonne santé et même au vrai bonheur : chez lui, le système gastrique joue le premier rôle, et comme ses facultés physiques s'exaltent par un exercice assidu, il boit, il mange, il dort, il fait tout mieux qu'un autre. Aucun rapport avec ses semblables qui ne soit de bienveillance ; il a mille occasions d'obliger, pas une de nuire ; il annonce de bonnes nouvelles, il console des mauvaises. Beaucoup de gens vont au-devant de lui, il ne va au-devant de personne. Pas d'aurore, pas de printemps, pas de belle nuit d'automne qui soit perdue pour lui ; et s'il trouve encore la fortune à traverser une vie aussi complète, il ne faut pas s'étonner qu'une telle situation trouve bon nombre d'amateurs. »



Une « estafette » des postes impériales, au début du 19^e siècle.



L'essor des véhicules postaux

Dans les premiers temps, le courrier voyageait seul, sur la selle de son cheval, précédé par le postillon. Mais au 18^e siècle, on attela un cheval à une charrette à deux roues. Les lettres n'étaient plus portées dans la sacoche du courrier, mais dans une malle donnant son nom à ce nouveau véhicule : la « malle-charrette » ou « malle-brouette ». Ce véhicule s'améliora en taille et en confort à la fin du 18^e siècle pour devenir la célèbre « malle-poste ». Particularité de ce nouveau dispositif : le courrier pouvait désormais également transporter un ou plusieurs voyageurs.

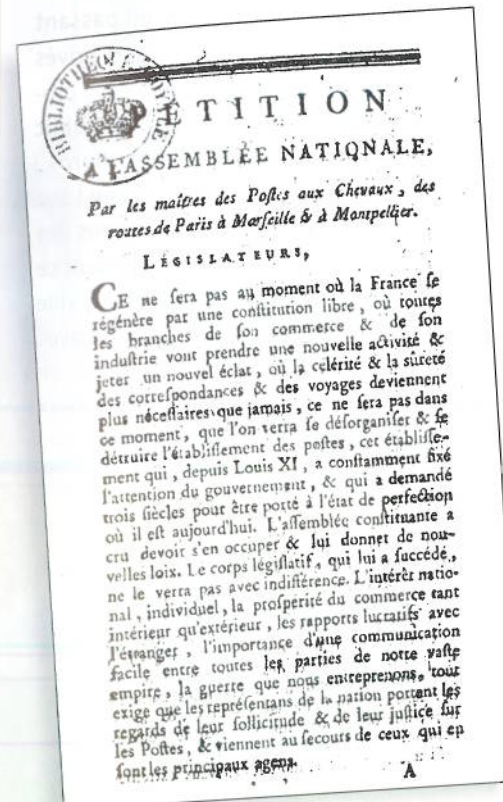
En 1793, les premières malles-poste avaient seulement deux places : l'une d'elles était réservée pour le courrier et l'autre pour un voyageur payant sa place. Cela permettait au courrier de voyager directement avec les particuliers. Or, « jusqu'alors, il lui était strictement interdit de prendre des passagers à bord de son véhicule réservé exclusivement au transport des dépêches. Celui-ci, que l'on appelle brouette, possède l'aspect d'une simple charrette à deux roues sur lesquelles on plaçait la malle aux dépêches soit un coffre qui contenait les paquets de lettres. Il n'y avait guère de place pour le voyageur mais, en contravention à la règle, les courriers de malle ne se privaient pas d'emmener quelque voyageur moyennant finance. Pour ne pas être pris en défaut et être dénoncé par les maîtres de poste, une technique de fraude consistait à laisser le voyageur avant d'arriver au relais et à le reprendre après avoir dépassé la poste » (Patrick Marchand, *Le Maître de poste et le messenger, les transports publics en France au temps des chevaux*).

Les nouveaux véhicules postaux brûlaient le pavé. Il fallait 86 heures en 1814 pour relier Paris à Bordeaux contre seulement 37 heures en 1840. À ce rythme effréné, les courriers épuisaient les montures, sans qu'aucune indemnisation ne soit consentie aux maîtres de poste. Le maître de poste parisien Dailly se plaignait d'ailleurs de la vitesse « monstrueuse » que les malles-poste légères avaient atteinte. Il déplorait la mortalité « effrayante » de ses chevaux. Dailly perdit en effet 29 bêtes de 1815 à 1818 et 100 entre 1827 et 1830. Mais ces remarques et ces plaintes ne pouvaient empêcher le progrès ! Les malles-poste avalèrent des kilomètres de route à grande vitesse durant de longues années, jusqu'à ce qu'elles soient peu à peu remplacées par le chemin de fer. La dernière circula sur la route de Toulouse à Montpellier en 1857. ■

Une malle-poste sous l'Empire. Le postillon est à cheval, le courrier et un voyageur sont en voiture.



Bouleversements révolutionnaires



À partir de 1789, l'histoire postale fut marquée par le déclin de la poste aux chevaux et l'essor de la poste aux lettres. En 1792, la Ferme Générale fut supprimée, les différents services postaux furent réunis en régie, sous l'administration de l'État. Ces événements s'accompagnèrent de la création d'un véritable service public. Pour cela, il fallait cependant améliorer le réseau routier et faire baisser les tarifs par trop prohibitifs.

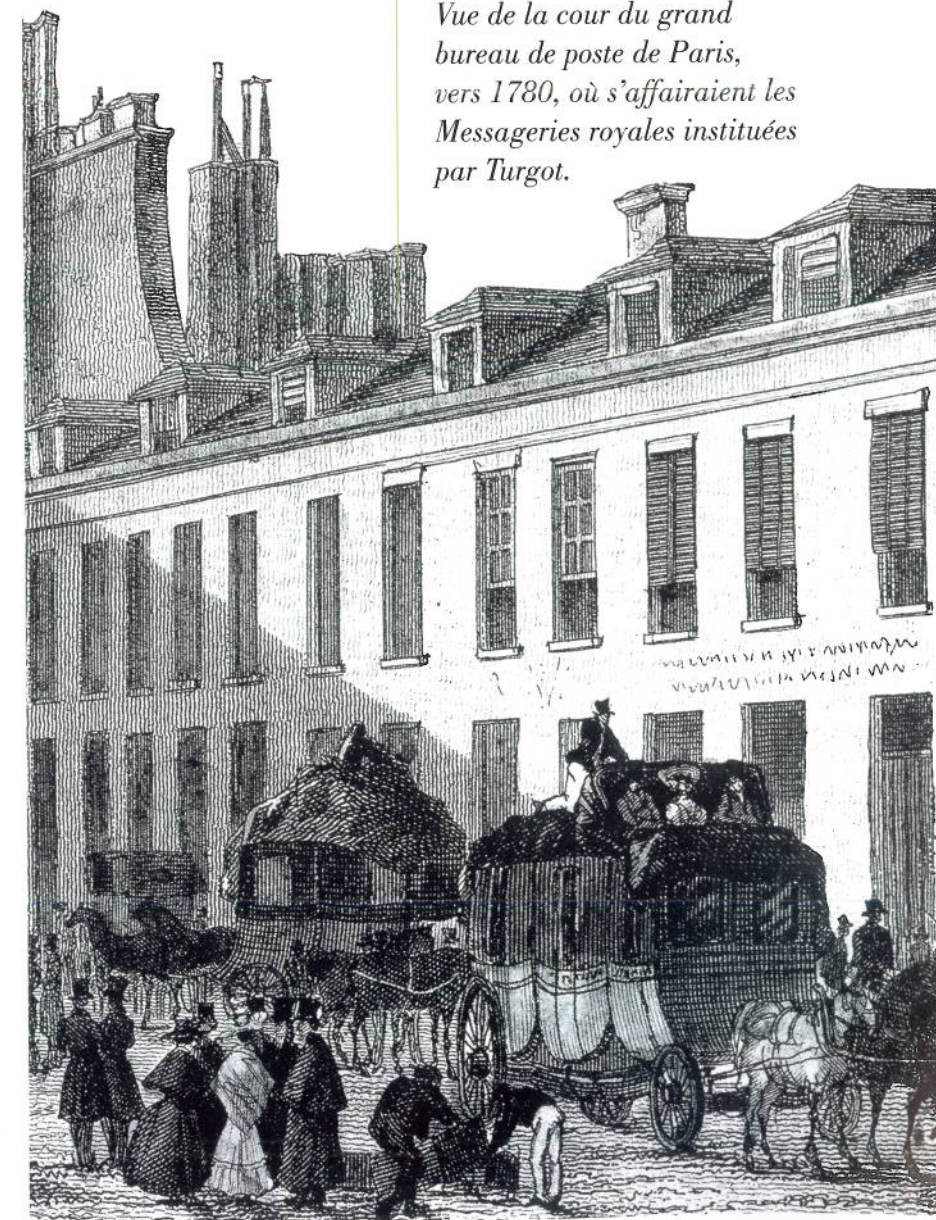
Avec l'arrivée à échéance du bail de la Ferme Générale le 31 décembre 1791, l'occasion s'était présentée d'étudier un autre mode d'exploitation, compte tenu de l'importance des postes pour la vie politique, économique et sociale du pays. En 1792 parut l'*Instruction générale*, un document qui réglementait l'exécution du service. On pouvait y lire : « C'est cet établissement qui donne la vie au commerce et qui entretient l'activité ; c'est par lui que se soutiennent toutes les relations

civiles, morales, politiques... ». Cette activité devait être assurée et gérée par des agents recrutés et nommés par l'État.

Ainsi, lors de la période post-révolutionnaire, on assista à l'intégration des trois services jusqu'alors distincts : la poste aux lettres, la poste aux chevaux et les messageries. L'*Instruction générale* de 1792 cite un décret qui préconisait cette réunion : « Il sera établi, dans tous les lieux où la plus grande utilité l'exigera, des bureaux pour le dépôt et la distribution des dépêches, l'enregistrement des voyageurs, le chargement et la remise des sommes et valeurs, des ballots et marchandises ».

Cette Pétition à l'Assemblée Nationale par les Maîtres de poste aux chevaux, datée de 1792, rapportait plusieurs doléances de ce corps de métier, dans les temps troublés de la Révolution.

Vue de la cour du grand bureau de poste de Paris, vers 1780, où s'affairaient les Messageries royales instituées par Turgot.



La naissance des « Petites Postes »

Le facteur trouve des rats à l'ouverture de la boîte aux lettres : la première expérience de « Petite Poste », au milieu du 17^e siècle, fut un échec. Le système était mal accepté par la population et dédaigné par l'élite qui recourait à ses domestiques pour faire porter ses missives.

L'essor de la boîte aux lettres fut tardif et difficile.



© Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste

À tout début du 17^e siècle, le royaume de France est un véritable désert postal, à la campagne comme à la ville. Il n'existait alors que deux bureaux en France : à Paris et à Bordeaux. Dans les villes, seuls les plus fortunés pouvaient expédier des missives, mais de façon officieuse, en passant par des serviteurs ou des messagers privés grassement payés. L'idée germa alors de proposer aux citadins un **service postal public pour leurs correspondances intra-muros** : la « Petite Poste » parisienne était née ! Sur son modèle, d'autres virent le jour dans des grandes villes de province, qui adoptèrent ce service de distribution du courrier de la ville pour la ville. Citons Bordeaux dès 1766 avec le privilège de Jean-Pierre Loliot, Lyon en 1779 par privilège au nom de Dragon de la Mothe, Nantes grâce à Mangin, ou encore Rouen où la « Petite Poste » fut dirigée par la veuve Fleury succédant à son mari.

La Petite Poste parisienne

Le premier véritable bureau de poste français fut créé à Paris, en 1621, rue Saint-Jacques. Le terme « poste » commença alors à être employé pour désigner l'endroit où se rendaient les usagers pour envoyer ou retirer une lettre, à une époque où le courrier n'est pas encore distribué à domicile. Il s'agissait initialement d'un simple relais de « poste aux chevaux », repris et aménagé par un nommé Baudry, mandaté par le général des Postes Pierre d'Almeras, qui eut l'idée d'y greffer un bureau de « poste aux lettres ». Dès 1630, le général des Postes Nicolas de Moy y habita et apporta quelques aménagements, notamment la construction d'écuries et de bureaux supplémentaires.

En 1653, le conseiller d'État Jean-Jacques Renouard de Villayer tenta d'organiser pour la première fois une « Petite Poste » à Paris, c'est-à-dire un service de dépôt et de diffusion des lettres intra-muros. Il obtint le **privilège du roi pour l'établissement de boîtes aux lettres aux coins des principales rues**. La « Petite Poste » qualifiait littéralement



Un bureau de poste aux lettres, en 1760. Le tri s'effectuait sur une table divisée en cases correspondant aux divers bureaux de distribution de la ville.

© Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste

ces boîtes aux lettres, en opposition à la « Grande Poste » qui désignait le bureau de poste. On envisagea la dissémination d'une quinzaine d'unités dans les rues de la capitale. La levée avait lieu trois fois par jour, par des agents chargés de porter les lettres aux adresses figurant sur la missive.

Appelées alors « boîtes des billets », les premières boîtes aux lettres étaient en fait détenues par des commerçants qui en faisaient la demande : marchands, épiciers, limonadiers, libraires... C'était pour eux un complément de revenus avantageux.

Les aléas de la boîte aux lettres

Il fallut un certain temps à la population pour s'habituer aux nouvelles boîtes aux lettres disposées dans les rues. « Singulière chose qu'une boîte aux lettres : quel foyer d'intrigues, de mensonges, de nouvelles spéculations ! Toutes les passions humaines semblent se donner là comme un rendez-vous entre quatre planches ; c'est une



Babel, langues, écriture, sentiments, esprit, tout se mêle, s'entasse : puis tout se disperse pour voler dans toutes directions, ainsi que les fragments d'une bombe et porter au loin l'étonnement, la joie, les pleurs et le repentir » (d'après le poète Jean-Antoine Petit Senn au 18^e siècle).

Dans le même temps, Renouard de Villayer avait établi un bureau au palais où se vendaient pour un sou pièce des billets imprimés d'une marque qui lui était particulière. On pouvait y lire « port payé le ... jour de ... l'an mil six cent cinquante-trois » ou « cinquante-quatre ». Pour s'en servir, il fallait remplir le blanc de la date à laquelle on écrivait, joindre ce billet à sa lettre et déposer le tout dans la boîte. C'était l'ancêtre du timbre : pour la première fois, l'expéditeur prenait en charge les frais de port. Malgré le degré de perfection de ce système, la Petite Poste de Villayer connut un sérieux revers que son concepteur n'avait pas anticipé. En effet, pour les Parisiens fortunés, ceux-là même dont l'éducation ou les besoins pouvait les amener à écrire des missives, rien n'était plus facile que d'envoyer un domestique amener son courrier dans un quartier de Paris. Ces mêmes domestiques qu'ils envoyaient chercher leur correspondance aux bureaux de poste. On trouvait même, par les rues, des « Savoyards » qui se spécialisaient dans ce type de service. Cette préférence pénalisa le développement des « boîtes des billets » de Villayer qui furent rapidement abandonnées.

La Petite Poste de Piarron de Chamousset

Au 18^e siècle, la Ferme Générale des Postes ne jugeait pas utile de faciliter la correspondance des Parisiens entre eux. Elle estimait que cela n'était pas assez rentable. Les lettres postées dans Paris à destination d'autres Parisiens étaient même détruites sans autre forme de procès ! C'est ce qu'indique cette annonce de l'Almanach royal de 1756 : « les lettres qui seront [déposées à] Paris pour Paris ne seront point portées à leurs adresses ; elles seront mises au rebut ».

En 1759, cependant, le conseiller à la chambre des Comptes Piarron de Chamous-

set (1717-1773) parvint à convaincre le roi Louis XV de l'autoriser à installer une « poste particulière dans l'intérieur de notre bonne ville de Paris ». La boîte aux lettres réapparut à plus grande échelle : une centaine d'entre elles furent alors installées dans les quartiers de la capitale. Réputé pour sa philanthropie, Chamousset reversait les bénéfices de sa « Petite Poste » aux hôpitaux. Une Lettre de M^{***} à un de ses amis de province sur l'établissement de la Poste intérieure à Paris écrite en 1760 revient sur l'établissement de la Poste intérieure à Paris. L'auteur y décrit les peurs que chacun colportait autour de ce nouveau service, notamment l'angoisse que la Petite Poste ne favorise l'essor des lettres anonymes. À cette première réticence, il explique qu'il existe des moyens aisés d'en découvrir les auteurs. La population craignait également que ce service ne soit pas aussi sûr

ni aussi prompt que les commissionnaires, domestiques et « Savoyards ». Et elle lui reprochait d'ôter « le pain à tous les malheureux qui vivent des salaires des commissions ». Pourtant le rédacteur de la lettre défend ce service très utile pour « les personnes chargées de différentes affaires ou attachées à un commerce considérable. »

Malgré toutes ces réticences, la Petite Poste mise en place par Piarron de Chamousset commença à fonctionner le 9 juin 1760. Au début, le roi lui avait fait la promesse de pouvoir jouir de ses bénéfices pendant trente ans. Mais probablement face au grand succès du système, Louis XV trouva plus avantageux de la reprendre à son compte au bout de deux ou trois ans, en donnant à Piarron de Chamousset 20 000 livres de rentes viagères.

Une organisation exemplaire

Dès sa mise en service le 6 juin 1760, la Petite Poste parisienne fut régie par une organisation exemplaire. La capitale était divisée en neuf quartiers avec cinq bureaux rive droite et quatre bureaux rive gauche. Un dixième bureau situé place Chevalier du Guet desservait uniquement la banlieue.

En 1786, la Petite Poste de Paris employait 124 facteurs urbains, 11 de banlieue, 16 « porteurs » (qui effectuaient les liaisons entre les bureaux à pied puis à cheval dès 1823), 35 facteurs surnuméraires censés suppléer aux facteurs en titre absents. 500 boîtes aux lettres étaient disséminées dans la ville et chez des commerçants. Parallèlement, du personnel sédentaire assurait le travail comptable et administratif (directeurs, contrôleurs, commis surveillants). « L'acheminement du courrier se faisait à travers de nombreux bureaux et passait entre les mains de plusieurs personnes. Les courriers qui acheminaient les lettres de la province vers Paris ou de Paris vers la province, en utilisant les montures louées



Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste

La poste pendant la première semaine de janvier : aspect de la salle des facteurs du bureau parisien. A partir du 19^e siècle, l'activité postale augmenta régulièrement et considérablement.

© Musée Carnavalet / Roger-Viollet



dans les relais de la poste aux chevaux. Les taxateurs qui taxaient les correspondances à leur arrivée à l'hôtel des Postes. Le bureau des envois qui triait les lettres arrivées et préparaient celles pour le départ, tout en s'occupant des envois spécifiques tels les paquets recommandés, ou les paquets en port payé ». Au bureau, qui était ouvert de 5 h du matin en été et à 6 h 30 en hiver jusqu'à 10 h du soir, le tri s'effectuait « sur une table divisée en autant de cases qu'il y a de bureaux de distribution pour en faire la répartition aux bureaux représentés par les cases ». D'après les gravures montrant des bureaux de poste sous Louis XV, l'ambiance y était particulièrement assidue. « Les bureaux de distribution, dont les distributeurs et les facteurs géraient

la remise des plis aux particuliers dans Paris et ses faubourgs. Les commis leveurs de boîtes qui étaient chargés de ramasser les correspondances déposées par les usagers dans des boîtes aux lettres disséminées dans la capitale à l'hôtel des Postes pour qu'elles soient envoyées à leur destinataire. Le bureau des remises d'argent qui gérait les envois en numéraires. Le bureau des comptes qui était chargé de suivre la comptabilité des directeurs des bureaux de poste, ainsi que de la gestion des lettres en rebuts et en déboursées, c'est-à-dire des correspondances qui ne pouvaient pas être distribuées. Le bureau des correspondances qui s'occupait des relations entre les bureaux de poste du royaume et de l'étranger et qui transmettait probablement les

directives... Le cabinet noir, bureau qui n'avait pas d'existence officielle, chargé d'espionner les correspondances suspectes afin d'en rendre compte au roi. Le portier de l'escalier qui surveillait ses collègues, afin de tenir au courant les administrateurs, des faits et gestes de chacun » (Delphine Berque, *La Poste aux lettres à Paris. Personnel et organisation, 1738-1750*).

Pas du tout séduite par l'idée au départ, la Ferme Générale des Postes se décida finalement à unir la « Petite Poste » à la « Grande Poste ». En 1780, elle racheta à leurs propriétaires la gestion de toutes les Petites Postes mises en place dans les villes françaises. **Boîtes aux lettres, bureaux de poste, relais de chevaux et réseau : tout était désormais réuni sous une même administration**, qui n'allait pas tarder à être régie sous contrôle d'État après la Révolution.

Un développement postal rapide au 19^e siècle

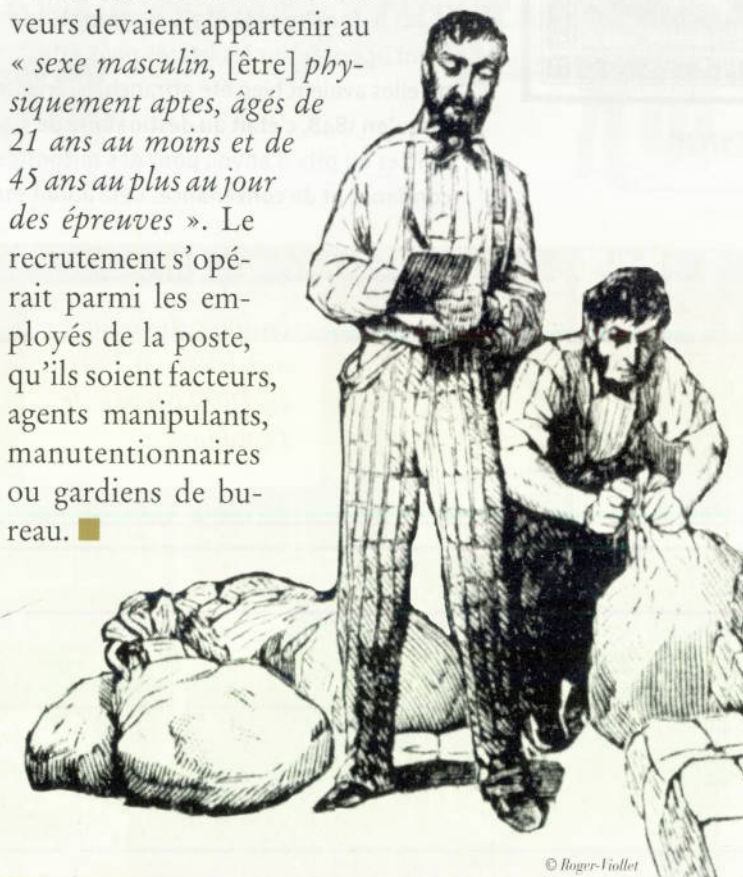
A partir de 1800, l'activité postale française est en plein boom.

Pour soutenir l'activité de la « Poste aux lettres » et répondre à la demande croissante des usagers, le service postal embaucha davantage de personnel de 1815 à 1848. En 1829, l'effectif des postes parisien comptait 32 inspecteurs, 122 sous-inspecteurs, 179 directeurs à traitement fixe, 1188 directeurs à taxation, 316 commis, 440 facteurs, 75 garçons de bureau, 410 distributeurs, 95 entreposeurs, 83 boîtiers et 36 portiers de ville.

Les bureaux de poste connurent une expansion formidable au 19^e siècle. Ils passèrent de 1 500 établissements en 1800 à 17 715 en 1900. Ces bureaux se composaient d'un directeur, d'un contrôleur et d'un

Le prestige du receveur

Le métier de directeur des postes prit le titre de « receveur » à partir de 1864. C'était un poste prestigieux, souvent brigué par des instituteurs, dont le degré d'enseignement facilitait la réussite à l'examen d'entrée. En 1935, un arrêté ministériel précisa les conditions d'accès : les receveurs devaient appartenir au « sexe masculin, [être] physiquement aptes, âgés de 21 ans au moins et de 45 ans au plus au jour des épreuves ». Le recrutement s'opérait parmi les employés de la poste, qu'ils soient facteurs, agents manipulants, manutentionnaires ou gardiens de bureau. ■



© Roger-Viollet

commis. Le contrôleur surveillait le service, les ouvertures de malles, la tarification du courrier et la vitesse d'acheminement du courrier.

Au cours du 19^e siècle, l'affluence ne se dément pas dans les bureaux de poste, devenus de plus en plus polyvalents avec la création du système de mandats en 1817. Comme le souligne Sébastien Richez, chargé de recherche au Comité pour l'histoire de la Poste, « le mandat-poste (qui offre une reconnaissance au déposant), s'adressant à un plus large public que la lettre de change, son ancêtre, attire dans les bureaux de nombreux marchands et négociants, qui se servent de ce système de transaction financière dématérialisée pour payer leurs affaires commerciales. »



Timbre de 1849.

Du destinataire payeur à la naissance du timbre

Au 18^e siècle, la mention « PP » (port payé) était systématiquement apposée sur les lettres pour attester qu'elles avaient bien été affranchies. En effet, jusqu'en 1848, c'était au destinataire de s'acquitter du prix d'envoi, pour des raisons de confiance et de convenance. Cela aurait été



La levée des boîtes aux lettres, à Paris, en 1899 (dessin de Damblans).

considéré comme un affront de supposer que le destinataire n'ait pas eu les moyens d'honorer ces frais. Ainsi, autrefois, il était très rare que le courrier ne porte pas la mention « port payé ». L'argent était donc collecté à la distribution. Le facteur encaissait lors de sa tournée le prix du port des lettres qui lui étaient confiées ou bien qu'il venait de distribuer. Mais le dicton « qui paye d'avance est mal servi » avait la vie dure !

Certains cas imposaient tout de même d'affranchir son courrier avant envoi. S'il était considéré malséant de régler à la place du destinataire, il était en revanche bienvenu d'affranchir les lettres destinées « aux curés des paroisses pour avoir des extraits de mort, aux directeurs des hôpitaux et majors des régiments pour des nouvelles des soldats ou autres, aux personnes publiques... » (d'après Paul Charbon, *Le Facteur et ses métamorphoses*).

Entre 1821 et 1848, le nombre de plis en circulation en France passa de 45 millions à 120 millions : il devint urgent de faciliter le travail des facteurs et des directeurs, tenus jusqu'alors de calculer le prix du pli au cas par cas, selon le poids et le nombre de kilomètres parcourus. C'est à partir de 1849 que le premier timbre-poste permit d'affranchir tout type de documents selon un tarif progressif, qui variait en fonction du poids. Uniforme sur tout le territoire, ce prix ne tenait plus compte de la distance parcourue (un tarif fixe de 20 centimes pour une lettre de 7,5 grammes puis pour 10 grammes, équivalent au poids d'une pièce de 10 centimes). Cette première tentative se solda par un échec ! Les Français se montraient encore réfractaires à l'utilisation du timbre en 1852. Pour inciter le plus grand nombre à affranchir ses missives avec ces premiers timbres, réalisés par la Monnaie de Paris, le gouvernement décida d'octroyer une prime à l'affranchissement en 1854. D'après l'article intitulé « Les Petites postes (1759-1792) » paru dans le *Bulletin d'informations, de documentation et de statistique* en 1934, une réduction pouvait être consentie sur abonnement. Des réductions particulières étaient aussi accordées, comme par exemple pour les mémoires des avocats.

Des locaux inadaptés ?

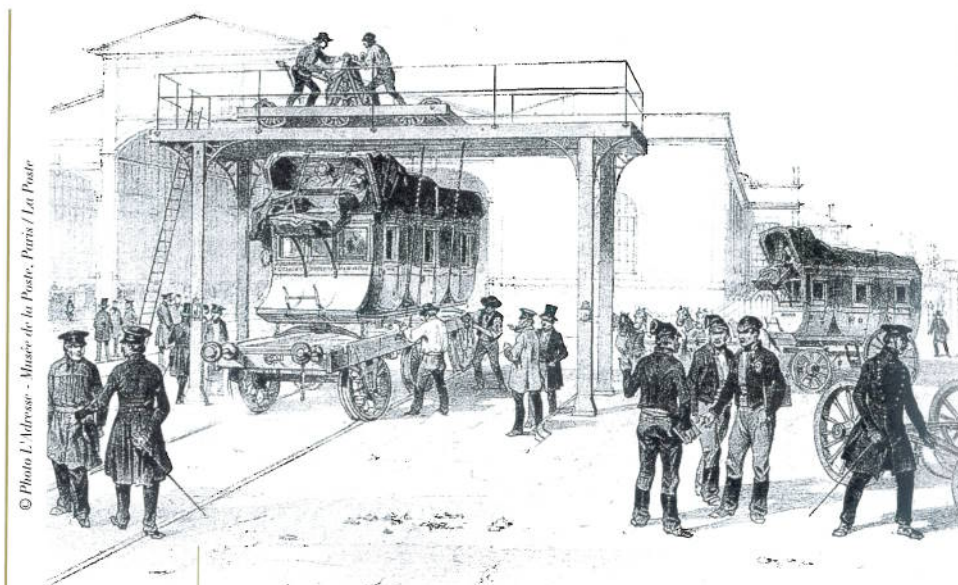
Jusqu'à la fin du 19^e siècle, les bureaux de poste étaient improvisés dans des locaux non spécialisés, loués aux communes. La quasi-totalité de ces locaux était des immeubles pris à bail soit par l'administration postale elle-même soit par les receveurs, ce qui explique le peu de travaux d'installation et d'entretien qui y furent faits.

Avec la multiplication des services postaux, vers 1880-1900, la poste installa ses bureaux dans de nouveaux locaux plus adaptés aux contraintes du métier. Les développements de la science (électricité), le début du machinisme et l'automatisme débouchèrent sur un réaménagement complet des anciens locaux jugés trop vétustes par les usagers.

Les premières postes « modernes » furent édifiées par des architectes relevant d'un corps spécialisé des PTT créé en 1901 et destiné à la « construction de l'Administration d'hôtels des postes, de bureaux centraux télégraphiques et téléphoniques ou d'immeubles spéciaux ».

Les bureaux ambulants

Le progrès technique profita à la poste aux lettres avec, en 1845, la création du premier service de « bureaux ambulants » : des wagons postaux sur la ligne de chemin de fer Paris-Rouen. « À partir de 1845 et jusqu'à l'entre-deux-guerres, l'essentiel du tri se faisait en mouvement, grâce aux services ambulants, dont les brigades étaient chargées du tri dans les wagons spécialement aménagés à cet effet » d'après Sébastien Richez. La lithographie ci-contre, en haut à droite, présente les diverses manipulations des diligences séparées de leurs essieux puis hissées et placées sur des wagons plats avant d'atteindre la gare. ■



La formation du train des messageries en gare de Paris-Orléans, en 1845. Les diligences sont directement placées sur des wagons.

Vue intérieure d'un wagon postal de la « poste en chemin de fer », dessin de Morin paru dans la presse vers 1900.



Hôtel des postes de Paris

Emblématique par sa situation et l'importance de son activité, l'Hôtel des postes de la capitale fit l'objet d'un réaménagement innovant.

La vie à l'ancien hôtel des postes de Paris est racontée par Christophe Tretsch dans son livre *La Vie à l'hôtel des postes de 1802 à 1830* : « le personnel était recruté en priorité par recommandation dans la famille d'un agent déjà employé, et le passage par le surnumérariat était presque systématique. Certains logeaient dans la partie de l'Hôtel réservée à l'habitation. Leurs conditions de vie étaient plus variées encore, et dépendaient de leur salaire, calculé avec rigueur à la fois sur le système du poste occupé et de l'ancienneté. De l'insalubrité de l'Hôtel et des conditions de vie difficiles, découle un merveilleux indicateur de la qualité de vie à l'Hôtel des Postes de Paris : la santé de ses employés, qu'il est possible d'étudier grâce aux chiffres de remboursement de médicaments à l'apothicaire des Postes présents dans les registres de délibérations du Conseil. »

L'ancien Hôtel des postes de Paris, vers 1850.

L'Hôtel des postes de Paris, sans conteste le plus important pour son trafic postal, se devait d'être particulièrement innovant. Comme beaucoup d'autres, il fut donc installé dans un bâtiment flambant neuf à la fin du 19^e siècle. En 1818, l'architecte et théoricien Julien Guadet imagina un bâtiment très flexible qui distinguait parfaitement deux parties : l'une consacrée au contact avec les usagers ; l'autre, plus industrielle, située à l'arrière et où se trouvaient de grands plateaux. Les planchers reposaient sur des charpentes métalliques très grande portée. Avec ses monte-charges et ses ascenseurs hydrauliques, cet édifice se révéla précurseur dans sa manière d'envisager le lien entre l'architecture, la fonction et le processus de travail. Sur le modèle des autres pays européens (Londres, Cologne, Berlin...), l'architecte souhaita contribuer par son architecture à l'amélioration des conditions d'exploitation de la poste. Guadet avait compris qu'un « hôtel des postes était un outil, rien qu'un outil. Les besoins industriels de la Poste variaient constamment, non seulement l'importance totale de l'outil variait mais encore la proportion de parties. [...] Et cet outil, quel qu'il soit, ne ferait qu'un temps et un temps assez court. Il durerait tant qu'il correspondrait aux besoins industriels à satisfaire [...]. Un hôtel des postes important qu'il soit, était par définition un édifice provisoire en tout cas transformable ». ■

