



les cahiers pour l'histoire de La Poste

Virginie DETRY

Cambouis et tôle jaune La Poste et la voiture depuis 1930





les cahiers *pour l'histoire de La Poste*

Virginie DETRY

Cambouis et tôle jaune La Poste et la voiture depuis 1930

Cette étude est tirée d'un mémoire de Master 2
soutenu par Virginie Detry, sous la direction du professeur Pascal Griset,
à l'université de Paris Sorbonne – Paris 4.

*Les idées émises dans cette recherche
n'engagent que l'auteur et ne sauraient en aucun cas
engager la responsabilité du Comité pour l'histoire de La Poste ou de La Poste, ni refléter leur position.*

Directrice de la publication : Dominique Blanchecotte
Directrice de la rédaction : Muriel Le Roux
Responsable de la collection : Benoit Oger
Suivi éditorial : Sébastien Richez

Comité de rédaction : Muriel Le Roux, Benoit Oger, Sébastien Richez, Josiane Foyat, Nicolas Verdier

Comité de lecture : Dominique Barjot, Catherine Bertho-Lavenir, François Cadilhon, Patrick Fridenson, Éric Godelier, Pascal Griset, Michel Margairaz, Sylvie Schweitzer

Adresse :

Comité pour l'histoire de La Poste
44, boulevard de Vaugirard – Case Postale F 502 – 75 757 Paris Cedex 15

www.laposte.fr/chp

Maquette : Navis Imprimeur

Illustration de couverture :

Simca dans un garage PTT, années 1950

Parc automobile de La Poste, années 1980

Illustration de quatrième de couverture :

Postiers motorisés, 1908 à 1978

© Coll. L'Adresse Musée de La Poste, Paris / La Poste

ISSN : 1287-4612

ISBN : 978-2-918336-01-3 – novembre 2010

Sommaire

Sommaire

Sommaire	5
Éditorial	7
Table des abréviations	9
Introduction	11
Chapitre I	15
Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)	
Le temps de la concession durant l'entre-deux-guerres	15
La délégation à une entreprise privée	15
La création du service automobile chez les services techniques.	18
Un nouveau service, le relevage du courrier en Simca V	23
Durant la Seconde Guerre mondiale, un service automobile postal affaibli.....	27
Les difficultés du service automobile postal liées à la guerre	27
Les remaniements du service automobile	34
Après-guerre, le passage à la « régie directe »	37
La reprise de la CGAP	37
Les conséquences de la mise en régie directe : la constitution d'un parc automobile en propre.....	45
Les ateliers-garages des PTT	51
La « décentralisation » en premier et second degré	51
Chapitre II	61
La motorisation de la distribution du courrier 1951-1971	
Aux sources du programme	61
Naissance de la motorisation de la distribution du courrier par l'automobile.....	61
Les avantages de l'automobile en ville et en campagne	69
L'automobile en force pour la distribution du courrier	74
La mise en place d'une nouvelle distribution « motorisée »	74
Les conséquences de la motorisation sur le service automobile postal.....	81

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Les innovations liées au service automobile postal.....	97
L'usage des nouvelles technologies dans les ateliers-garages.....	104
Le temps de la prévention et de la sécurité routière (1960-1980).....	107
Déterminer les causes et la fréquence des accidents.....	108
PTT : « Prudence Tout le Temps »	112
Des exemples en campagne	117
Chapitre III	121
Le service automobile en crise 1973 à 1988	
Des difficultés internes et externes à la réforme du SNAG.....	121
La crise énergétique pose question	122
La chasse aux « gaspis »	122
Les économies d'énergie comme objectif prioritaire ?	127
Le matériel utilisé remis en cause.....	131
Les revendications syndicales autour d'un service auto en danger..	138
Des conditions de travail délabrées	138
Ajuster les effectifs.....	151
La peur de la privatisation.....	157
La réforme du SNAG, service national des ateliers-garages.....	159
Le besoin d'une réforme.....	159
Principes et le fonctionnement du SNAG.....	162
Les difficultés menant à sa dissolution	170
Sources	173
Bibliographie	191
Ouvrages publiés par le CHP	199
Bon de commande	200
Ouvrages publiés avec le concours du CHP	201

Du programme appelé « véhicule décarboné », mené dans le cadre du *Grenelle de l'Environnement* depuis 2007, et au sein duquel La Poste joue un rôle moteur, en passant par l'équipement progressif en quad électrique des facteurs dans de nombreuses zones urbaines, l'actualité de La Poste et de la voiture rappelle aussi que les rapports entre ces deux univers relèvent d'une histoire riche et très ancienne.

Elle remonte déjà à l'automobile balbutiante, aux temps où l'essence et l'électricité se disputent la propulsion : des véhicules, électriques et thermiques, sont introduits à Paris pour le relevage des boîtes aux lettres avant 1914 ! L'Armistice passé, ce sont les premières camionnettes employées lors du conflit qui servent par la suite aux entrepreneurs de transport des dépêches à acheminer le courrier entre les bureaux.

Coupure de presse, début xx^e siècle, sur les facteurs en voiture



© Coll. L'Adresse Musée de La Poste, Paris / La Poste

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Mais c'est à un autre événement marquant, celui de la motorisation de la distribution du courrier engagée à l'orée de la décennie 1950, auquel le n° 13 des *Cahiers pour l'histoire de La Poste* fait plus précisément écho. Si le titre fleure bon les odeurs d'huile et de gomme, il évoque également en arrière-plan les enjeux sérieux auxquels a été confrontée la Poste pour gérer son développement automobile : concession ou régie, entretien, garage et sécurité routière, technicité professionnelle et apprentissage d'une culture mobile.

Virginie Detry nous décrit l'introduction de la voiture dans la tournée du facteur qui fait prendre un virage historique à la Poste en la faisant à moyen terme devenir le premier transporteur du pays et le plus important parc de véhicules de France. De même, la Poste s'engage dans une politique routière et automobile volontariste à l'heure à une époque où le train rend déjà service et où l'aviation postale intérieure s'accroît. Et finalement, profil méconnu par le grand public, la Poste endosse durant plusieurs années les habits d'un puissant garagiste afin de faire à l'immense entreprise de maintenance qui lui incombe.

C'est finalement l'étude d'un âge d'or de l'automobile à la Poste qui est proposée dans ce recueil, concentré sur la période des Trente Glorieuses, précédant une période de crise au tournant de la crise pétrolière du milieu des années 1970, à un moment où l'administration opère de douloureux ajustements à la gestion du nombre et des coûts d'un parc devenu tentaculaire. Vingt plus tard, c'est sous un nouvel éclairage, celui du développement responsable, et notamment la question des carburants non polluants, que l'automobile revient au cœur des intérêts postaux. L'occasion assurément de mettre en résonance les enjeux de la mobilité au XXI^e siècle avec la tradition du transport postal.

Table des abréviations

AERA :	atelier d'entretiens et de réparations automobiles
BNF :	bibliothèque nationale de France
BO :	bulletin officiel
CAC :	centre des archives contemporaines
CACVA :	certificat d'aptitude à la conduite des véhicules administratifs
CAEVA :	certificat d'aptitude à l'entretien des véhicules administratifs
CARAN :	centre d'accueil et de recherche des archives nationales
CATC :	chef d'atelier central
CC :	chef de centre
CERAD :	centre d'entretiens et de réparations d'automobiles départemental
CERAL :	centre d'entretiens et de réparations d'automobiles local
CERAR :	centre d'entretiens et de réparations d'automobiles régional
CDM :	centre de distribution motorisée
CGAP :	compagnie générale des automobiles postales
CIDEX :	courrier individuel à distribution exceptionnelle
CTA :	chef de travaux
CTAU :	contrôleur du service automobile
DAC :	direction des affaires communes
DGEN :	délégué général à l'équipement national
GP :	direction générale des postes
DGT :	direction générale des télécommunications
DLO :	direction de la logistique
DMT :	direction des matériels et des transports
DSA :	direction du service des ambulants
ENSPTT :	école nationale supérieure des PTT
EPIC :	établissement public industriel et commercial
FNARH :	fédération nationale des associations de personnels de La Poste et de France Télécom pour la recherche historique
FSIR :	fond spécial d'investissement routier
GIE :	groupement d'intérêt économique

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

GPL :	gaz de pétrole liquéfié
JO :	journal officiel
MAD :	maître dépanneur
MAOET :	maître ouvrier d'état
MECD :	mécanicien-dépanneur
MED :	mécanicien dépanneur
OET :	ouvrier d'état
OET 4 :	ouvrier d'état 4 ^e catégorie, tôlier-formeur initié à la peinture.
PAR :	poste automobile rurale
PASSE :	personnel administratif supérieur des services extérieurs
PRK :	prix de revient kilométrique
SIMCA :	société industrielle et de mécanique et de carrosserie
SIA :	service des ingénieurs de l'automobile
SNAG :	service national des ateliers-garages
SRTP :	service routier des transports postaux
TPV :	toute petite voiture
UPU :	union postale universelle
VLV :	voiture légère de ville

Introduction

L'administration postale est définie à la fin du XIX^e siècle comme étant une « administration publique établie pour le transport des lettres et dépêches (...) il n'y a service postal que du moment où il y a transport »¹. L'acheminement des correspondances passe par la constitution d'une véritable association entre le service postal et les moyens de locomotion². Dans un premier temps, il s'agit de la Poste aux chevaux caractérisée par des malles-poste, guidées par des postillons, qui circulent sur les routes jalonnées de relais, géré par un maître des postes³. Ces dernières vont être supprimées en 1873 suite à l'apparition du chemin de fer et leurs bureaux ambulants. Seules subsisteront des diligences assurant les liaisons que ne peut effectuer le chemin de fer. L'utilisation de la vapeur permet aussi l'apparition d'un autre type de transport qui assure un service régulier : le maritime⁴.

Malgré ces nouveaux transports, issus de la révolution industrielle marquée par la prédominance du rail, la route n'est pas entièrement délaissée. L'administration a alors besoin d'un moyen de transport rapide pour accélérer ses liaisons et faire face à une augmentation du trafic. Elle n'est pas insensible aux promesses de l'automobile naissante. Cette « voiture sans chevaux »⁵ fait son apparition au début du XX^e siècle. Elle n'est alors, entre 1898 à 1914, le fait que d'une classe aisée et suscite les critiques d'une partie de la population d'« autophobes »⁶ qui n'apprécient guère la poussière et la fumée du moteur qu'elle émet, son bruit... Cette réaction s'explique par le fait que « l'automobile est considérée tout d'abord comme un objet de luxe, pas encore comme un moyen de transport à part entière »⁷.

Bien que l'automobile n'en soit qu'à ses débuts, la Poste s'y intéresse déjà, se voulant être à l'écoute de toute nouvelle technologie. Elle a alors l'idée, en 1897, de remplacer la traction animale par la traction mécanique⁸. L'objectif est de transporter plus rapidement et plus loin ses dépêches tout en se rendant là où le train ne peut aller. Cela va lui permettre, entre autre, de pouvoir assumer sa mission récente de distribution du courrier en campagne mise en place à partir de 1830.

Cette volonté se traduit par une première expérience de ramassage du

¹ P. Larousse, *Grand dictionnaire universel du XIX^e siècle*, réimpression de l'édition de 1866-1876, Lacour, Nîmes, t. 19, V^e, 1991, p. 1497.

² M. Le Roux (dir.), *Postes d'Europe XVIII^e-XIX^e siècle*, Comité pour l'histoire de La Poste, mars 2007, 475 p.

³ P. Marchand, *Le maître de Poste et le messager. Les transports publics en France au temps des chevaux*, Paris, Belin, Histoire et société, 2006.

⁴ P. Jalabert et R. Plagnes, *Trésors des Postes et Télégraphes*, Association PTT cartophilie, Paris, 1991, p. 161.

⁵ Expression de Baudry de Saunier en 1938 (d'après *Les grands dossiers de l'Illustration. Histoire d'un siècle (1843-1944)*, Bagnaux, Le Livre de Paris, 1987).

⁶ N. Neiertz, *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, préface de F. Caron, ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, Paris, 1999, 783 p.

⁷ *Ibid.*

⁸ « Quand le facteur prit le volant... », Atlas, *Véhicules postaux d'hier et d'aujourd'hui*, n° 3, 2006.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

courrier en 1899 sous l'œil attentif de Léon Mougeot dans le XII^e arrondissement de Paris, rue Érarard. Cette dernière va permettre un gain d'« un quart d'heure au moins sur le temps qu'ils mettaient à pied ». Malgré ce résultat, cette expérience reste sans lendemain. L'automobile n'est pas pour autant abandonnée. M. Sembat considère qu'elle est arrivée à « un degré de perfection suffisant pour entrer dans la pratique courante »⁹. L'administration se dit « très satisfaite des services que lui rendent les nouvelles voitures automobiles électriques... »¹⁰. Par conséquent, une circulaire en date du 1^{er} avril 1903 invite les directeurs départementaux à favoriser l'utilisation de l'automobile pour le transport des dépêches. Elle recommande, suite à des tests effectués dans les XVII^e et XIX^e arrondissements de Paris par l'entrepreneur Duboys¹¹ du 21 février 1901 au 11 mai 1902, « de rechercher les moyens de faire bénéficier le service postal, dans une plus large mesure qu'on l'a fait jusqu'ici, de ce mode rapide de locomotion ». Elle impose à la compagnie chargée de la conduite des véhicules postaux parisiens de remplacer les tilburys¹² par quinze voitures électriques Mildé (dont trois en réserve) dès octobre 1904¹³. Elle poursuit ensuite ses expériences de distribution automobile avec un essai en 1905 à Cambrai en milieu rural¹⁴ puis du 16 au 30 janvier 1908 dans le Loiret, vers Lorris, avec pour conducteur le célèbre Victor Collignon, vainqueur du raid automobile Paris-Pékin en 1907¹⁵. L'automobile postale va alors progressivement s'imposer. Il en est de même dans d'autres pays tels que l'Allemagne avec la mise en service le 19 octobre 1899 d'un fourgon électrique postal¹⁶, des essais de 1906 à 1917 en Suisse ; en Italie à Spoleto¹⁷ ; aux États-Unis où l'on recherche des concessionnaires pour le transport des dépêches dans la région de Minneapolis¹⁸ ; en Finlande dès 1912¹⁹ ; en Nouvelle-Zélande où l'automobile jouit d'une très grande popularité²⁰ et surtout en Angleterre avec des essais dès 1902 pendant une dizaine d'années²¹.

Malgré ces premiers résultats encourageants, des journaux aiment à rappeler les déboires de ces premières automobiles postales à l'exemple du *Le Petit Journal* faisait sa « une » le 18 juillet 1909 accompagnée d'une caricature où la voiture termine sa course dans la vitrine d'un magasin de jouets²² ou encore la caricature d'Émile Cohl qui représente une automobile renversant un passant qui gît sous ses roues et qui le salue malgré tout²³. Autre exemple, un maire proteste avec véhémence auprès de la direction des services postaux « Monsieur, c'est intolérable ! Votre automobile use ma route depuis qu'elle est seule, en somme, à passer dessus, étant donné qu'avant vous, il n'y passait personne ! »²⁴.

Ces critiques ne vont pas remettre en cause la volonté de la Poste de se tourner vers ce nouveau moyen de locomotion. Au moment où éclate la

⁹ M.P. Paris, Sembat, Rapport au budget des Postes et Télégraphes, 1903, p. 41.

¹⁰ « Quand le facteur prit le volant... », *Atlas, Véhicules postaux d'hier et d'aujourd'hui*, n° 3, 2006.

¹¹ Adjudicataire de l'entreprise de tilburys affecté au service des postes de Paris, propose à la Poste d'utiliser des automobiles électriques, d'après l'article « La CGAP » dans la revue *Atlas, Véhicules postaux d'hier et d'aujourd'hui*, n° 29, 2006.

¹² Les tilburys (du nom de son inventeur) sont des cabriolets hippomobiles légers et découverts à deux places. Définition extraite du dictionnaire Larousse.

¹³ Charbon Paul, Marchand Patrick, Oger Benoit, Rabier Pascal (contributeurs), *Le Patrimoine de La Poste*, Charenton-le-Pont, Flohic éditions, 1996, p. 192.

¹⁴ Représentation dans cet essai de motorisation, Calendrier des Télégraphes, Collection Nougaret, dans l'ouvrage *Le Patrimoine de La Poste*, p. 203.

¹⁵ Voir en annexe.

¹⁶ « Les automobiles électriques postales d'Allemagne », *La vie scientifique*, n° 2, 1901, p. 219.

¹⁷ « Automobile postale italienne », *La vie scientifique*, n° 2, 1901, p. 340.

¹⁸ « Les automobiles postales aux États-Unis », *La vie scientifique*, n° 2, 1902, p. 420.

¹⁹ « Le développement du service postal des automobiles en Finlande », UPU, n° 4, LIX^e volume, avril 1934, Berne, pp. 82 à 86.

²⁰ « Le transport postal par automobiles en Nouvelle-Zélande », UPU, n° 2, 61^e volume, février 1936, Berne, pp. 50 à 54.

²¹ CAC n° 19790505, article 129, « rapport sur le service automobile de la Post Office par WC Burns », chef du service automobile, octobre 1945.

²² Voir en annexe.

²³ Voir en annexe.

²⁴ R. Rouxel, *Le monde des PTT au cours des années Folles, 1919-1930*, « Appendice : évolution des techniques dans les PTT », Marly-le-Roi : R. Rouxel, 1986, p. 166 à 171.

²⁵ B. Sinais, « le service postal, les convois automobiles pendant la guerre de 1914-1918 », *Philatélie*, n° 90, octobre 1975, pp. 27 à 29. Se reporter à l'ouvrage biographique de Léon GROG, *Souvenirs d'un vaguemestre*, édité par F. Rouff, collection « la patrie », 1918, 32 p. L'auteur relate les souvenirs de tranchées d'un vaguemestre qui a été son camarade de chambre dans un hôpital durant la guerre 1914-1918.

²⁶ Phrase datant du 8 juin 1912 par le journaliste F. Honoré.

²⁷ G. Reverdy, *Histoire des routes de France*, Chapitre V : « Les routes du siècle de l'automobile », *Que sais-je ?*, PUF, 1995, p. 91 à 127.

²⁸ J.-G. Jeudy et D. Milleron, hors série *Charge utile magazine*, n° 12, Paris, Histoire et sélections, 1998-1999, p. 16.

²⁹ Notion étudiée par O. Langlois, *Contribution à l'histoire du service postal (de la révolution au tournant libéral du Second Empire)*, Thèse de droit sous la direction de J.-M. Poughon, Université de Strasbourg 3, 2003, 538 p.

Autre référence, B. Bras, *La Poste entre le service public et le marché, le cas de la distribution*, thèse sous la direction de L. Thevenot, Université Paris 10, 1995.

Plus globalement, la notion de « service public » est expliquée dans des ouvrages consacrés à ce thème : L. Cluzel-Metayer, *Le service public et l'exigence de qualité*, (thèse), Paris, 2006, 634 p. ; J. Chevallier, *Le service public*, PUF, *Que sais-je ?*, Paris, 2005, 127 p. ou encore G. Guglielmi, *Histoire et service public*, PUF, Politique d'aujourd'hui, 2004, 443 p.

³⁰ Définition extraite du bulletin de liaison des chefs d'établissement par la direction des services pos-

Première Guerre mondiale, la distribution du courrier devient primordiale pour le maintien de la communication entre les français présents sur le front et l'arrière. Elle permet le maintien du moral des troupes « avec chaque jour 180 000 lettres ordinaires »²⁵. La crédibilité de l'automobile postale se confirme.

Après guerre, dans la France en reconstruction, le pays débloque des crédits pour développer puis goudronner le réseau routier issu des siècles précédents que nous envient Anglais et Américains et dont « on répète sans cesse, avec raison, que les routes de France sont les plus belles du monde »²⁶. Le parc automobile français se développe passant de moins de trois mille automobiles en 1900 à plus d'un million en 1928²⁷ et l'automobile devient, à partir de 1927, un outil apprécié pour lutter contre l'isolement des campagnes par l'intermédiaire de la PAR « la poste automobile rurale ». Ce système consiste à utiliser des voitures pour un trafic mixte : passagers, marchandises et transports postaux, assuré par des entrepreneurs privés. Une boîte aux lettres est installée sur le côté du véhicule et permet la dépose du courrier directement par les usagers²⁸.

Dans ce contexte, alors que le chemin de fer a été le grand progrès du XIX^e siècle, l'automobile ne serait-elle pas en proie à devenir celui du XX^e siècle ? La Poste y croit et se lance de plus en plus dans l'aventure. Son souhait est de garantir un « service public »²⁹. Autrement dit, elle cherche à satisfaire l'intérêt général en offrant une égalité d'accès au service postal sur l'ensemble du territoire aussi bien en ville, en banlieue où se greffent de grands ensembles dès les années soixante et en campagne. À cela s'ajoute la volonté de répondre aux besoins de tous les usagers, aussi bien des particuliers que des « gros usagers » c'est-à-dire « les entreprises pour qui les dépenses d'expéditions postales sont élevées – eu égard à leur chiffre d'affaire – pour qu'elles portent une attention particulière à cette catégorie de frais. Le volume de leur trafic et la fréquence de leurs rapports avec la Poste en font une catégorie d'utilisateur à part »³⁰. Elle cherche aussi à assurer la régularité et la rapidité du transport du courrier. Ainsi, « L'invention de la vitesse »³¹ la pousse à remplacer le cheval et autres techniques de distribution folklorique : à pied, en barque, en ski, en voiture à chien, en échasse, en mulet, en bicyclette... par l'automobile.

Cela amène à réfléchir sur un sujet innovant dans l'historiographie actuelle, à savoir la « motorisation des services postaux par les véhicules légers ». Il s'agit d'étudier l'emploi de ce véhicule à traction mécanique, mais il n'est bien évidemment, ni possible ni souhaitable de délivrer un tableau complet du parc motorisé. Des choix ont dû être effectués afin de

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

proposer une vision pertinente de ce domaine. La motorisation renvoie à toute sorte de véhicules y compris les motocyclettes (1928), le triporteur, les camions... N'a été retenu ici que l'usage des « véhicules légers », c'est-à-dire les fourgonnettes comprises entre 250 à 1 800 kg de charges utiles. Elles sont employées pour répondre à un service postal plurivalent, qui s'occupe du début à la fin de la chaîne des correspondances c'est-à-dire, la collecte, le transport ainsi que la distribution.

Cette recherche débute à partir de l'entre-deux-guerres, période charnière où l'on quitte la naissance et les premiers essais de l'automobile pour le lancement du début de l'aventure de la motorisation en véhicules légers. Elle est marquée par la mise en place d'une organisation propre, déléguée à des entreprises privées. Elle s'arrête en 1988, date à laquelle le service automobile postal connaît une réforme importante. Il s'agit d'une réorganisation marquée par la création du SNAG (le service national des ateliers garages), « prestataire de service » assurant l'entretien et réparation des matériels de transports automobiles des exploitations. Entre ces deux dates, trois périodes se distinguent :

– La première, de l'entre-deux-guerres à 1950, se caractérise par un cheminement vers la motorisation des services postaux (transport des dépêches et relevage du courrier) et le passage d'un régime de concession à la « régie directe ».

– La seconde, pendant les Trente Glorieuses, de 1950 à 1973 : alors que la société française accède à l'automobile, la Poste se tourne vers son emploi pour un nouveau service : la « distribution du courrier motorisée ». La régie directe trouve toute son utilité.

– Dans la dernière période, comprise entre 1973 à 1988, les difficultés rencontrées par le service automobile, d'ordre interne et externe, aboutissent à la réforme du SNAG en 1988 (couplée par la création de « France Télécom » cette même année).

taux de Lille, n° 12, novembre 1969, p. 3.

³¹ Renvoie au titre de l'ouvrage de C. Studeny, *L'invention de la vitesse France, XVIII^e-XX^e siècle*, Bibliothèque des Histoires, NRF Éditions Gallimard, 1995, 406 p.

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

Le temps de la concession durant l'entre-deux-guerres

La délégation à une entreprise privée

Au XIX^e siècle, se développe, dans les transports maritimes, ferroviaires ou urbains, le processus de la « concession ». Autrement dit, le siècle s'ouvre à la gestion privée des services publics. L'État se désengage de la gestion directe pour les confier à des entreprises privées afin d'assurer un service d'intérêt général³².

La Poste l'utilise dès 1851, pour le transport maritime. Elle expérimente, dans un premier temps, l'exploitation du « paquebot-poste » du Levant en régie directe, c'est-à-dire que l'État gère directement ce service. Mais les concessionnaires demandaient des subventions trop onéreuses et cette expérience va se révéler être un véritable « fiasco financier ». L'administration se tourne alors vers la « concession ». L'État confie les services maritimes postaux à des compagnies privées comme « Messageries Maritimes » qui s'engagent à respecter un cahier des charges contre une subvention du ministère des finances et des Postes et Télégraphes. La convention fait l'objet de dix-sept articles qui insistent sur le service à effectuer, les horaires, les tarifs, les itinéraires, le matériel...La particularité de cette concession provient du fait qu'il n'y a pas d'adjudication mais le passage d'un marché dit de « gré à gré ». Cette manière de faire engage alors plus fortement l'État qui s'implique personnellement dans les résultats de ces sociétés³³.

Le régime de la concession est aussi utilisé, dès la première moitié du XIX^e siècle, pour le transport du courrier en hippomobile. Dans les gares où arrive le courrier en provenance du train, l'administration postale fait appel à des transporteurs privés. Ils s'engagent à servir, moyennant rétribution, tous les bureaux selon un certain parcours et horaires fixés. Les obligations et devoirs de chacun ont été inscrits dans un cahier des charges, comme l'itinéraire, les délais d'acheminement, le nombre de services...³⁴ Ces transpor-

³² M.-F. Berneron-Couvenhes, *Les messageries maritimes, L'essor d'une grande compagnie de navigation française 1851-1894*, PUPS, Collection Histoire Maritime, 2007, p. 678. Elle renvoie en note, à Xavier Bezançon, *Les services publics en France de la Révolution à la Première Guerre Mondiale*, 1997, p. 39.

³³ M. Le Roux (dir.), *Postes d'Europe, XVIII^e-XXI^e siècle, Jalons d'une histoire comparée*, Comité pour l'histoire de La Poste, 2007, « les paquebots-poste français : la concession des lignes postales aux compagnies de navigation privées de 1835 et 1914 », Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, p. 235-257.

³⁴ P. Marchand, *Le maître de poste et le messager. Les transports publics en France au temps des chevaux*, Paris, Belin, Histoire et société, 2006, 366 p.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

teurs doivent fournir les attelages et le personnel conducteur. Ils ont aussi la possibilité de transporter des voyageurs tout en veillant à ne pas dépasser les temps car ils sont sanctionnés par une retenue d'un franc par tranche de cinq minutes. L'objectif est d'encourager la ponctualité et la régularité du service. Il est donc important de bien choisir l'entrepreneur afin de pouvoir remplir correctement le « service public ». Pour cela, l'administration se renseigne sur les candidats. Ils doivent « être réputés admissible » d'après la circulaire de 1857. De ce fait, on se penche sur leur solvabilité (afin qu'ils puissent remplir correctement leur mission), leur moralité, leur honnêteté (notamment pour le respect du secret des correspondances), leur tenue... Ces candidats sont recrutés par « adjudication ». Pour cela, elle appose des affiches dans chacun des deux bureaux en bout de ligne afin de sélectionner le plus offrant, concurrence qui permet de bénéficier des tarifs les plus bas. Les baux sont alors passés pour six années avec la possibilité pour l'administration, d'annuler le marché à tout moment contre une indemnité pour l'entrepreneur³⁵.

Les entrepreneurs privés, assurant le transport des dépêches en hippomobile, participent à l'amélioration du service postal. Comment cela évolue-t-il avec l'apparition de l'automobile postale à traction mécanique ?

Apparition de l'automobile à traction mécanique dans l'administration

Après l'apparition bouleversante du rail, s'impose peu à peu un autre moyen de transport révolutionnaire : « l'automobile à traction mécanique ». Les premiers essais sont entrepris, dans la région de Bordeaux, en mai 1924, pour la construction et l'entretien des lignes télégraphiques et téléphoniques. Cette expérience a été permise grâce à la dotation, dans cette région, d'un budget biennal pour 1923-1924 de 580 520 francs permettant la mise en service de huit camionnettes 6CV pouvant transporter deux agents ainsi que deux cents kilogrammes de matériel³⁶. Cette tentative s'avère être une véritable réussite permettant une fatigue moindre du personnel, la possibilité de transporter tout le matériel nécessaire sur place, de réaliser une réparation définitive de la ligne en une seule fois et d'assurer plusieurs dérangements en une journée. Cette formule a aussi l'avantage d'apporter une régularisation des prix et son abaissement passant ainsi de 1,75 francs en 1930 à 1,65 francs en mars 1931³⁷. Par conséquent, « L'essai d'exploitation entrepris sur ces bases permit d'apprécier les avantages procurés par l'utilisation de l'automobile »³⁸ et ainsi « ces nouvelles expériences se révèlent concluantes et l'ont put dire que la motorisation avait rendu les services que l'on espérait »³⁹.

Face à ces résultats encourageants rencontrés par les Télécommunications⁴⁰, l'administration étend ce principe dans d'autres régions au fur et à

³⁵ S. Richez, « le développement des Postes au XIX^e siècle : acculturation des Français, implantation et mutations des infrastructures et des personnels par l'illustration de la Normandie, 1830-1914 », thèse d'histoire sous la direction de J.-P. Daviet, Université de Caen, juin 2002.

³⁶ CAC 19790505, article 131, « lettre du 20 juillet 1929 ».

³⁷ « L'avenir du service automobile », *Revue des Téléphones, Télégraphes et TSF*, n° 104, juin 1932, p. 510-512.

³⁸ CAC 19790505, article 129, article de RACHAPT « Organisation et fonctionnement du service automobile », 1942.

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ Le terme « Télécommunication » apparaît pour la première fois dans le « Traité pratique des Télécommunications électriques » par Estauinié en 1904, d'après la *Revue des PTT de France*, n° 1, janvier-février 1947, p. 13. Ce terme renvoie alors aux services des Télégraphes et Téléphones. Il est alors peut employé dans le langage courant, privilégiant le terme de « service technique ». Par la suite, il deviendra d'un usage courant d'où son utilisation constante dans les revues des PTT. Son usage permet de faire la distinction entre le service des Postes et les autres.

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

mesure des possibilités budgétaires. La Poste entend profiter elle aussi des possibilités offertes par l'automobile dans le but d'étendre son réseau de distribution afin de desservir, conformément au principe de « service public », l'intégralité du territoire de façon égalitaire, tout en allant plus vite. Alors que la « PAR » utilise avec succès l'automobile dans les campagnes, son emploi paraît aussi tentant pour la desserte des villes et des banlieues. Ceci permettrait de remédier à la situation paradoxale selon laquelle : « un certain nombre de communes de la Seine pussent être, au point de vue postal, aussi éloignées de Paris que les communes du centre de la France le sont de la capitale »⁴¹. Face à ce constat, M. Pignochet étudie, durant deux années, la mise en place de circuits automobiles pour le transport des dépêches en se renseignant sur les parcours possibles, horaires, budgets... ce qui permet d'introduire dans les six grandes gares parisiennes des automobiles qui quittent Paris plusieurs fois par jour, à des heures fixes, pour acheminer le courrier vers la banlieue.

Pour lui « L'automobile postale, c'est le progrès, et on ne saurait sacrifier le progrès à des convenances budgétaires ou à des intérêts privés : le moment est venu de savoir lui concilier les unes aux autres »⁴². Cette solution passe par la mise en place d'un régime de concession. Comment cela fonctionne-t-il ?

Fonctionnement de la concession

En choisissant le régime de la concession, la Poste reste fidèle à l'héritage du XIX^e siècle. Ce système consiste à confier l'exploitation du service routier à des entrepreneurs privés. Pour établir un choix, elle fait une « adjudication », c'est-à-dire le passage d'un appel d'offre au moyen d'une publicité et d'une mise en concurrence des candidats selon les formes prévues par les textes légaux. Les offres recueillies ne doivent pas dépasser les tarifs maxima fixés par les ministres des finances et des travaux publics. Les marchés sont alors attribués à celui qui a offert le prix le plus bas. Les propositions de chacun des candidats sont tenues secrètes afin d'éviter toute entente entre ces derniers car ce serait nuisible aux intérêts de l'administration. Par exemple, en date du 30 août 1933⁴³, plusieurs offres ont été émises : celle de la compagnie d'exploitation automobile (Renault), celle de la maison Berliet ou encore celle de la société foncière des grands garages français (Peugeot). Chacun a proposé un prix, un nombre et un type de modèles différents (uniquement des types A par Peugeot), un mode de paiement et une rémunération différente. Renault a opté pour six annuités, trois annuités ou comptant alors que Berliet n'a soumis que trois annuités et comptant. Cette adjudication est utilisée toutes les fois que le marché comporte une dépense annuelle supérieure à

⁴¹ C. Guernier, ministre des PTT en 1931, « Services postaux. La banlieue parisienne va bénéficier de la poste automobile », *Revue des Téléphones, Télégraphes et TSF*, n° 98, 1931, pp. 952-953.

⁴² « L'avenir de l'automobile postale », *Revue des Téléphones, Télégraphes et TSF*, n° 115, juin 1933, p. 508-522.

⁴³ CAC 19790505, article 130, « dossier sur le transport des dépêches ».

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

1 500 francs. Dans le cas contraire ou lorsque l'adjudication ne permet pas d'obtenir d'offres satisfaisantes, les textes prévoient la possibilité de faire appel, dans certaines conditions, au marché de « gré à gré ». L'administration autorise la possibilité de recourir à cette « entente directe » lorsque le marché ne dépasse pas 5 000 francs par an⁴⁴. Il s'agit de recourir directement au candidat de son choix sans publicité ni concurrence sans tenir compte du tarif le plus bas. Quoi qu'il en soit, elle doit toujours veiller à ce que les candidats soient dignes de confiance par l'intermédiaire d'une présélection réalisée par une commission d'admissibilité.

Ainsi, la société de transports et garages, filiale de la société lyonnaise Buire, remporte le marché suite à l'appel d'offre émise par Julien Simyan, pour une durée de neuf années. Mais cet entrepreneur, pour l'emporter, a offert un tarif trop peu rémunérateur entraînant sa faillite en 1909. Une nouvelle entreprise « la compagnie générale des automobiles postales » (CGAP) vient se lancer dans l'aventure en 1911 suite à l'impulsion du nouveau sous-secrétaire, Charles Chaumet. Cette dernière, sous la direction de Verdon et Gomez, va réussir à donner satisfaction avec environ deux cents véhicules et trois garages (Quai de Jemmapes, boulevard Pasteur et rue de Bercy). Elle renouvelle le contrat en 1926 et 1938 jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Les obligations réciproques de l'entreprise et de l'administration héritent aussi du principe du cahier des charges, constitué de quarante-cinq articles, dont l'article vingt, par exemple, impose aux conducteurs et aux voitures de ne pas quitter les gares sans avoir reçu les dépêches⁴⁵. Conformément à la loi du 21 août 1923, suivie du décret en date du 24 mars 1924⁴⁶, le cahier des charges stipule la durée, l'itinéraire, l'horaire, les responsabilités, le paiement, les véhicules, etc. Est ajouté en 1937, l'article 24, qui introduit une clause de révision des salaires des entrepreneurs, applicable uniquement le premier jour du mois, tous les six mois, pour tout contrat de minimum deux ans, suite aux multiples réclamations des entrepreneurs qui se plaignent de l'augmentation des frais (pneumatiques, essence...).

La Poste opte donc pour le régime de la concession mais ce n'est pas le cas des services techniques, qui eux, s'orientent vers la « régie directe » ce qui implique, d'ores et déjà, une structure. Qu'en est-il ?

La création du service automobile chez les services techniques

Un service automobile est créé, à l'origine, pour les besoins exclusifs des services techniques qui ont opté, en raison de la diversité et de l'irrégularité des itinéraires et horaires, pour la « régie directe ». Pour assurer ce service, les « Télécommunications » ont acheté, entre autre, des véhicules légers. On

⁴⁴ Cette mesure va être supprimée dans le décret du 6 avril 1942. Voir le BO n° 30, 31 octobre 1942, p. 719.

⁴⁵ La revue Atlas, *Véhicules postaux d'hier et d'aujourd'hui*, n° 29, la « CGAP ».

⁴⁶ BO n° 19, « circulaire n° 2051 E.P du 26 mai 1924, rappel la loi du 21 août 1923 et les articles concernant le cahier des charges », 1924, pp. 578-585.

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

compte, en 1939, 846 automobiles alors que la Poste, du fait du système de la concession, n'en dispose, en propre, que de cinq modèles soit une différence de 169 points⁴⁷. Dans ces conditions, la Poste n'est alors qu'un « utilisateur » de ce service automobile. Ce dernier a pour rôle de leur mettre à disposition, les véhicules nécessaires, entretenus par leur soin, dans les meilleures conditions possibles de commodité, d'économie et de rapidité ainsi que les fournitures diverses nécessaire à son fonctionnement comme le carburant, l'outillage... En contrepartie, l'administration fournit les crédits nécessaires à cet effet⁴⁸.

Cette séparation entre la Poste et les services techniques du point de vu de l'automobile existe aussi en Angleterre. Dans ce pays, une organisation de réparation des véhicules rouges du *Post Office* émerge en 1924. Elle opte pour la décentralisation qui vise la réparation sur place, au sein de multiples petits ateliers, d'un nombre réduit d'automobiles. Les services techniques *Engineering Department* aux voitures vertes, quant à eux, optent pour la centralisation avec un atelier central dans chaque district. Les mécaniciens dépanneurs se déplacent alors dans toute l'étendue du territoire pour examiner les voitures du district. Ces deux organisations ont pour conséquence d'avoir deux ateliers de réparations dans une même ville, assumant les mêmes fonctions, ce qui est source de gaspillage. Autre effet, si une voiture d'un service se trouve à proximité d'un atelier de l'autre service, elle préférera se rendre dans celui auquel elle est rattachée, quitte à parcourir beaucoup de kilomètres, au lieu de se rendre au plus proche. Face à ces contradictions, il a été décidé de les faire fusionner en 1931, sur la base de la centralisation après avoir divisé le pays en onze secteurs.

En France, un premier pas est aussi franchi vers l'unification du service durant l'entre-deux-guerres. En effet, dans la région parisienne, en raison des différents utilisateurs, les magasins et ateliers sont disséminés en divers points de Paris. Cette situation a pour inconvénient d'entraîner des frais supplémentaires pour les trajets effectués entre les magasins et garages et la dispersion des forces. Pour y remédier, il est alors envisagé de regrouper le service, en un même lieu, sur le boulevard Brune à Paris, pour un budget de quatre millions de francs en 1934. La construction débuta alors en 1936 sur l'emplacement de l'ancienne usine Fortin Hermann. Il va servir dans l'immédiat aux véhicules des services téléphoniques de Paris et le service des lignes souterraines, mais une extension future est envisagée pour d'autres services. Cette installation, comme toutes les autres, se doit de respecter l'instruction n° 2508 ETP du 29 juillet 1929⁴⁹ qui régit le service automobile. Cette dernière impose des règles précises en matière de « locaux et installations », sur « les précautions à prendre en cas d'incendie », sur « le matériel

⁴⁷ D'après le tableau figurant dans l'article de M. Brenet (administrateur à la direction des bâtiments et des transports), « Le parc automobile des PTT-Son développement », *Revue des PTT de France*, novembre-décembre 1967, p. 45.

⁴⁸ « L'entretien et le ravitaillement des véhicules des PTT, les ateliers et garages », *Information et Documentation*, n° 28, mars 1975.

⁴⁹ Instruction consultable à la BHPT sous la cote PB OO 121. On retrouve ce même type d'instruction en Suisse mais dès le 20 mai 1921.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

roulant », sur « les instructions en matière de conduite, d'entretien et démontages, réglages et réparations », ou encore sur « l'étude des pannes ».

En ce qui concerne la comptabilité, elle a été mise au point par une commission sous la présidence de M. Pradere, en 1933⁵⁰, applicable dès le 1^{er} janvier 1934⁵¹. L'objectif était d'uniformiser les méthodes comptables et de centraliser dans un minimum de documentations, les renseignements permettant de suivre et surveiller l'utilisation du matériel, la gestion des crédits, le prix de revient ainsi que de permettre le contrôle des déplacements du personnel qui l'utilise. Pour cela, les directions se doivent d'établir, pour toutes les dépenses d'entretien et de réparation, des bons de commande n° 1061, inscrits sur le livre n° 1062, ainsi que les factures prises en compte dans le journal des liquidations n° 1063. De plus, il est pris en note sur des registres spéciaux, toutes les dépenses se rapportant à chaque voiture, garage ou atelier. Cette méthode permet d'obtenir le prix de revient kilométrique, calculé annuellement pour chaque voiture par les directions régionales jusqu'en 1943 et de vérifier la consommation des crédits d'entretien et de réparation⁵². Ces mesures sont fondamentales pour Labre, administrateur à la direction des bâtiments et des transports, pour qui : « Dans toute entreprise ou établissement industriel ou commercial, la connaissance du prix de revient constitue la base indispensable d'une bonne gestion »⁵³. Malgré cette importance, il semble que cette instruction ne soit pas encore exactement appliquée et que certaines erreurs et négligences continuent d'être commises⁵⁴.

Le personnel du service automobile et son recrutement

Le service automobile est placé, au niveau de l'administration centrale, sous l'égide de la « direction des bâtiments et transports ». À partir de 1927, ce service automobile est mis sous l'autorité de la direction de l'exploitation téléphonique, principal usager de l'automobile⁵⁵.

La direction des bâtiments et des transports est chargée de définir la structure générale soit tout ce qui concerne le personnel, les installations ainsi que le fonctionnement de ce service⁵⁶. Jusqu'en 1946, il a été totalement régionalisé⁵⁷, c'est-à-dire que toute la gestion s'exerçait à partir de la direction régionale sous la responsabilité du « directeur régional ». L'atelier-garage est placé sous la responsabilité du « chef de garage », dont la terminologie devient « agent régional » suite au décret du 15 novembre 1935⁵⁸. Cet agent se rend dans tous les garages de la région où il procède au contrôle du personnel, des automobiles, du magasin... Il décide des réparations préventives à effectuer. Il dirige le personnel d'exécution dont les mécaniciens dépanneurs. Ces deux types d'agents étaient à l'origine, recrutés sur titres et incorporés en qualité d'ouvriers de main d'œuvre exceptionnelle⁵⁹. Les

⁵⁰ CAC 19790505, article 131, « problème de comptabilité en 1933 ».

⁵¹ Encadré « le service automobile », *Charge utile magazine* par Jeudy et Milleron, hors série n° 12, 1998, p. 8.

⁵² Rachapt (chef de bureau breveté à la direction des bâtiments et des transports) et M. Cazottes (inspecteur détaché à la direction des bâtiments et des transports), « le service automobile dans l'administration des PTT-gestion financière et prix de revient », *Revue des PTT de France*, novembre-décembre 1946, p. 7.

⁵³ Labre (administrateur à la direction des bâtiments et des transports), « le prix de revient de l'utilisation des véhicules automobiles dans l'administration des PTT », principes généraux, Paris, Imprimerie Nationale, 15 p.

⁵⁴ CAC 19790505, article 131, « problème de comptabilité en 1933 », lettre du 13 avril 1934 par E. Quenot ».

⁵⁵ D'après l'encadré « le service automobile », *Charge utile magazine*, Hors série, n° 12 par Jeudy et Milleron, p. 8.

⁵⁶ BO, n° 14 de 1930, p. 564 à 568.

⁵⁷ « L'entretien et le ravitaillement des véhicules des PTT, les ateliers et garages », *Information et Documentation*, n° 28, mars 1975.

⁵⁸ Bulletin officiel de 1935, décret-loi du 30 octobre 1935 par le ministre des PTT, G. Mandel, p. 825.

⁵⁹ « État actuel du service automobile des services techniques des Postes et Télégraphes », note communiquée par la direction de l'exploitation téléphonique, *Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones*, n° 11, novembre 1932, p. 961.

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

conditions de recrutement de ces derniers vont devenir plus poussée suite à l'arrêté du 24 mars 1931⁶⁰. Les mécaniciens dépanneurs sont dorénavant recrutés par voie de concours, mettant en concurrence les agents mécaniciens des ateliers, les agents titulaires du service des lignes et du service des installations, des ouvriers commissionnés ou encore des candidats étrangers à l'administration⁶¹. Les épreuves sont choisies et corrigées par un jury composé d'un ingénieur en chef, du directeur du service des ateliers, de deux ingénieurs ou fonctionnaires et un spécialiste des questions automobiles désignés par la direction de l'exploitation téléphonique et un fonctionnaire de la direction du personnel. La composition de ce jury va évoluer avec par exemple l'ajout d'un spécialiste du code de la route, suite à l'arrêté du 17 novembre 1932 du ministre des PTT Henri Queuille⁶². À ces évolutions s'ajoutent celles des épreuves, des coefficients et des exigences de note. Ainsi, le concours en 1931 se compose d'une épreuve orale (description, entretien, réglages, réparations des différents organes de l'automobile, coefficient dix, avec un minimum de 10/20) et pratique (montage et démontage d'éléments de moteur, coefficient cinq, minimum de 5/20, minimum de quarante points). En 1932, s'ajoute à ces épreuves une dictée, de l'arithmétique... De plus, en 1937, Jean Lebas a établi un nouvel arrêté dans lequel est demandé un minimum de cent soixante points et la limite d'âge passe de 21 à 30 ans.

Pour éviter les demandes de mutation des mécaniciens dépanneurs vers d'autres branches du service mieux pourvues, leur cadre a été muni d'emplois d'avancement comme la possibilité de devenir « chef de garage ». Ces derniers sont recrutés « parmi les mécaniciens dépanneurs très bien notés, n'ayant pas dépassés l'âge de cinquante ans à la date du concours et présentés par leur chef de service comme ayant l'autorité et l'activité nécessaire pour la conduite d'un personnel et la gestion d'un garage (article 1). À ces conditions est ajouté, par l'arrêté du 1^{er} septembre 1937⁶³, le fait de compter au minimum un an de fonctionnement en qualité de mécanicien dépanneur. Les responsables du concours ainsi que les membres du jury sont les mêmes que ceux des concours des mécaniciens dépanneurs (d'après l'article 4) à la nuance près que le spécialiste du code de la route est incorporé dès le 28 mai 1931⁶⁴. Les épreuves comportent une dictée, de l'arithmétique, des questions professionnelles et sur l'électricité et une rédaction. Tout comme pour les mécaniciens, elles évoluent dans le contenu et dans la notation au fil des années.

À ce personnel s'ajoute une nouvelle profession : le « contrôleur » introduit par le décret du 31 décembre 1937. Les conditions de recrutement sont fixées par l'arrêté du 11 juillet 1938 par le ministre Julien. D'après l'article 1, ils sont recrutés sur titre, parmi les agents régionaux du service automobile.

⁶⁰ Bulletin Officiel de 1931 par M. C. Guernier (ministre des PTT du 27/01/1931 au 20/02/1932), p. 292-294.

⁶¹ « État actuel du service automobile des services techniques des Postes et Télégraphes, *Annales des Postes Télégraphes et Téléphones*, n° 11, novembre 1932.

⁶² M. H. Queuille, ministre Postes, Télégraphes et Téléphones du 03/06/1932 au 18/12/1932. Il est né à Neuvic en Corrèze le 31/03/1884 ; décédé le 15/06/1970.

⁶³ Bulletin officiel n° 25, 1937 par le ministre des PTT J.-B. Lebas (22/06/37-18/01/38), p. 617-619.

⁶⁴ Bulletin officiel, 1931, p. 441.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Ils peuvent faire acte de candidature à partir du moment où ils comptent l'ancienneté requise, s'ils sont classés sur « avancement normal » et s'ils sont âgés entre quarante et cinquante deux ans. Une commission propose les postes vacants aux candidats qu'elle a retenus, à partir d'une liste réalisée par ordre d'ancienneté par les chefs de service qui y ajoutent leurs avis. La décision finale émane du ministre (article 2).

Enfin, les « conducteurs ». Ils sont essentiellement affectés au transport des dépêches. Une circulaire de 1927 et 1929, énumère les connaissances requises pour pouvoir exercer cette fonction. À partir de 1930, l'examen porte sur leur aptitude à la conduite ainsi qu'à l'entretien⁶⁵. En effet, il appartient au conducteur de maintenir sa voiture en bon état par l'intermédiaire d'un entretien journalier qui comporte des opérations simples comme le lavage ou le graissage⁶⁶. Il se doit aussi, par un examen rapide d'un quart d'heure environ, dès son arrivée le matin au sein du garage, de veiller à ce que le véhicule ne soit pas abîmé, propre et ne présente pas de trace de fuite... De même, à son retour, il effectuera pendant trente minutes, une seconde vérification, en rendant compte au quel cas, toute avarie, dysfonctionnement ou autre. On retrouve ce même système en Angleterre où les conducteurs recevaient des inspecteurs locaux un enseignement pratique en matière d'entretien et de réparations simples⁶⁷.

Les véhicules postaux

En ce qui concerne les véhicules, on constate l'utilisation récurrente de marques françaises : type A, B et C, Buire, des Dion et Bouton, des Delahaye, Renault, Citroën, Peugeot... Pour V. Pignochet, haut fonctionnaire au secrétariat des PTT, « ce nouveau développement de la poste automobile viendra apporter un précieux stimulant à l'industrie si particulièrement française de la construction automobile⁶⁸ ». De plus, les marques ont fait « un effort considérable pour répondre aux exigences de l'administration et qu'elle a mis en route (l'industrie française) des types d'automobiles postales parfaitement au point »⁶⁹ à l'exemple de la fourgonnette NN⁷⁰, fournie en 1927, en couleur verte, symbole de la Poste, destinée au transport des dépêches en milieu urbain à Montpellier. Autre exemple, la Citroën « Rosalie », plus connue sous le nom de « 500 » en raison de sa capacité de charge utile⁷¹ de cinq cents kilogrammes. L'ensemble de ces modèles fonctionne au pétrole et non à l'électricité contrairement aux premiers modèles. Ce choix, entrepris par la France⁷² dans son ensemble, s'explique par les meilleures performances obtenues, suite à des essais comparatistes, entre les deux gammes. l'administration ne permet l'emploi de l'électrique que de manière restreinte, à savoir : pour des distances limitées à cinquante kilomètres environ, un

⁶⁵ « Les conducteurs », Atlas, *Véhicules postaux d'hier et d'aujourd'hui*, n° 44, p. 4.

⁶⁶ Rachapt et Cazottes, « le service automobile dans l'administration des PTT-Organisation », *Revue des PTT de France*, n° 3, septembre-octobre 1946, p. 25.

⁶⁷ CAC 19790505, article 129, « L'automobile dans le service du Post Office ».

⁶⁸ Citation extraite de l'article « Services postaux. La banlieue parisienne va bénéficier de La Poste automobile », *Revue des Téléphones, Télégraphes et TSF*, n° 98, décembre 1931, p. 952-953.

⁶⁹ « L'avenir de l'automobile postale », *Revue des Téléphones, Télégraphes et TSF*, n° 115, juin 1933, p. 508-522.

⁷⁰ « NN », la revue Atlas, *Véhicules postaux d'hier et d'aujourd'hui*, n° 30, 2006.

⁷¹ La revue Atlas, *Véhicules postaux d'hier et d'aujourd'hui*, n° 36, 2006.

⁷² P. Griset et D. Larroque, *L'odyssée du transport électrique*, Clomédia, Broché, Paris, 2006, 159 p.

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

itinéraire déterminé pour pouvoir prévoir sa recharge et une vitesse limitée à vingt kilomètres par heure⁷³. Enfin, comme au temps de l'hippomobile, ils doivent être munis d'un dispositif spécial de fermeture afin d'assurer la sécurité des dépêches⁷⁴.

L'administration postale innove en adoptant ce nouveau moyen de transport que constitue « l'automobile à traction mécanique » pour le transport des dépêches. Mais elle va plus loin en mettant en place un nouveau service : celui du relevage du courrier motorisé et accessoirement, de la distribution.

Un nouveau service, le relevage du courrier en Simca V

À partir du 1^{er} avril 1830, les populations des campagnes bénéficient pour la première fois, d'une distribution du courrier à domicile. Elle n'est plus le simple fait de quelques grandes villes. Cette distribution va être effectuée sous différentes formes : à pied avec une boîte de distribution, en échasse dans les Landes, en ski dans les régions montagneuses, en barque dans les marais, en mulet en Corse, en voiture à chien, en bicyclette, en tricycle... L'ensemble de ces diverses méthodes de distribution ne permettent pas de transporter beaucoup de courriers, obligeant le facteur à s'y remettre à plusieurs reprises. On compte en 1925 à Paris, six tournées dans la journée et quatre dans les villes de province. Or, le trafic postal ne fait qu'augmenter au fil des ans avec une hausse de soixante quinze pour cent entre 1913 à 1927⁷⁵.

Combien de tournées vont devoir être mises en place pour faire face à ces augmentations ? Pourquoi ne pas adopter l'automobile pour remplir cette mission ?

Les premières utilisations de l'automobile par les facteurs

Cette idée transparait en 1928 avec la possibilité pour le facteur, après autorisation écrite du directeur régional, d'utiliser une automobile, un side-car ou une bicyclette. Cette capacité d'avoir recours à une automobile est accordée, sur présentation du permis de conduire, si les chemins empruntés se prêtent au mode de locomotion choisi, s'il en résulte un avantage réel pour le service et si cela n'engendre aucune modification de l'itinéraire ni retard dans la remise des correspondances en quelconque point de la tournée. Ces agents ne pourront en outre, refuser d'assurer le transport des colis postaux, si la participation à ce service leur est demandée⁷⁶.

Ces « facteurs motorisés » sont alors le fait que d'une petite minorité. À côté de cela, se développe plus intensément, un nouveau service à partir de l'emploi de l'automobile : le relevage du courrier.

⁷³ BO, n° 22, « note du 6 octobre 1930 », p. 919.

⁷⁴ Obligation mise en avant dans le BO n° 25 dans la « note du 21 décembre 1928 », p. 1025.

⁷⁵ P. Charbon, *Quelle belle invention que la Poste !*, p. 101.

⁷⁶ BO, n° 11, 1928, « circulaire n° 2402 E.P du 18 mai 1928 », p. 478.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Le contrat avec la société SIMCA

L'utilisation de l'automobile est alors envisagée pour le relevage des correspondances déposées dans les boîtes aux lettres de Paris. L'idée consiste à remplacer les tri-porteurs à moteur de la CGAP pour des voiturettes automobiles carrossées en fourgonnettes⁷⁷. Son emploi vise à réduire la fréquence et la gravité des accidents occasionnés par le manque de stabilité. Elle cherche aussi à amoindrir la fatigue engendrée par les trépidations de ces engins. À cela s'ajoute, la possibilité de le protéger des intempéries. Autrement dit, la voiturette dispose de nombreux atouts qui permettrait d'améliorer la sécurité et le confort de ce personnel.

Suite à l'apparition sur le marché de voiturettes à faible consommation, proposées par la société SIMCA (Société industrielle et de mécanique et de carrosserie automobile), la direction de l'exploitation postale envisage de profiter de cette venue pour expérimenter une nouvelle méthode de relevage du courrier.

Avant de conclure un accord, comme à son habitude, la Poste entreprend des tests. Pour cela, elle étudie le prix de revient kilométrique de la voiture, à partir de quatre exemplaires, entre le mois de juin à novembre, dans Paris XVI^e. Comme l'indique les chiffres recueillis lors de cette étude, le prix de revient kilométrique, de l'ordre de 0,594 francs, varie peu entre les différentes voitures et d'un mois à l'autre, sur une distance à peu près équivalente. Les résultats sont aussi très encourageants avec une consommation moyenne aux 100 km de l'ordre de 0,73 litre d'essence.

À ces essais s'ajoute une étude comparative entre la vitesse de l'auto-tri et celle de la voiturette testée dans le deuxième quartier de Paris XIX^e, le 24 avril 1937⁷⁸, en présence de M. Duges, chef de bureau à la direction de l'exploitation postale, M. Caboche, inspecteur à la direction régionale de Paris, et M. Rachapt, rédacteur principal à la direction de l'exploitation postale. Cette initiative permet de conclure que « le gain de temps réalisé par la SIMCA sur le temps mis par l'auto-tri pour effectuer la tournée est de onze minutes quarante deux secondes, avec un gain de neuf minutes quarante sur le parcours et deux minutes vingt sur les levées ». Autrement dit, l'emploi de l'automobile semble bénéfique.

Dans ces conditions, il s'en suit la conclusion d'un marché le 19 août 1937 entre l'administration et la société SIMCA, représentée respectivement par Jacques Girodet, directeur régional des Postes de Paris et M. Leroux, directeur général de Simca. Ce marché débute officiellement le 25 mai 1938⁷⁹ et il peut-être annulé par les deux signataires avec un préavis d'un mois.

Ce système correspond, une fois de plus, à la location des véhicules à

⁷⁷ CAC 19790505, article 131, « lettre du 26 janvier 1938 de la direction de l'exploitation postale à l'attention du ministre des PTT Jean Lebas ».

⁷⁸ Le ministre des PTT est Robert Jardillier (juin 1936-juin 1937).

⁷⁹ Le ministre des PTT est J. Julien (10/04/1938-16/06/40).

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

partir d'un intermédiaire dont chacun des soumissionnaires se doivent de respecter des directives bien déterminées. Il est prévu le paiement par l'administration de 117 690 francs par mois (dont 43 519 francs pour le salaire du personnel de l'entretien et de 13 824 francs pour le matériel). En contrepartie, Simca s'engage à assurer la réception et le remplissage des livraisons de carburant, soumis à des bulletins de livraison et de jaugeage. Pour cela, l'administration la rétribue 59 608,50 francs. La société met à sa disposition des Simca V⁸⁰ pour effectuer le transport et le relevage du courrier déposé dans les boîtes aux lettres de Paris et de la banlieue parisienne ainsi que pour la distribution du courrier des gros usagers. Cette voiture est bien adaptée à ce service ayant pour particularité d'être de petite taille avec 3,21 mètres en longueur tout en étant vive et facile à conduire. Les premiers modèles sont des berlines qui arborent le sigle « PTT » et la cocarde tricolore sur le pare-brise. À cette gamme s'ajoutera, en 1938, la version fourgonnette qui correspond mieux aux exigences du transport du courrier. Pour la maintenance, la société dispose de plusieurs garages : Louis Blanc avec soixante voitures dont seize de réserve, Paris XVIII^e Avion, Campagne Première (trente voitures dont deux de réserve). Dans ce sens, on retrouve le principe de la CGAP.

Simca V des Postes avant 1945



© Coll. L'Adresse Musée de La Poste, Paris / La Poste

⁸⁰ La revue Atlas, *Véhicules postaux d'hier et d'aujourd'hui*, n° 16, 2006.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Une réussite écourtée

La mise en service de ces voiturettes s'est avérée être une véritable réussite. Elle n'a donné lieu à aucun accident, les horaires de courses ont été respectés dès le premier jour. Globalement, « le service a fonctionné dans de très bonnes conditions et le personnel se déclare satisfait de ce nouveau mode de transport » et « les conducteurs se disent satisfaits de la tenue des voiturettes ». Mais qui sont-ils ses conducteurs ?

Le recrutement de ces facteurs des Postes chargés de la conduite des véhicules automobiles, a été fixé le 27 décembre 1937, par le ministre Jean Lebas. D'après ce texte réglementaire, cette fonction est attribuée aux jeunes facteurs ayant satisfait aux obligations de la loi sur le recrutement de l'armée et appartenant à un service motorisé, ou à défaut, ceux assurant un service à bicyclette, ou encore à défaut, des facteurs des Postes n'ayant pas dépassé trente-cinq ans. Les postulants doivent être en possession du permis de conduire de la catégorie des véhicules qu'ils auront à conduire, ils doivent être reçus aptes par le comité médical après un examen approfondi. Ils sont alors nommés « facteurs des Postes stagiaires chargés de la conduite des véhicules automobiles » pour une durée de trois mois. À l'issue de cette période, ils sont notés par leur receveur sur leurs prestations pour devenir, en cas de satisfaction : « facteurs des Postes chargés de la conduite des véhicules automobiles ». En cas d'échec, ils retournent à leur ancien poste comme facteur des Postes ou jeune facteur⁸¹. Mais ces contrôles dans le recrutement, si l'on en croit la caricature réalisée par Cheval, le facteur motorisé ne serait pas si prudent ? Ce dernier montre en effet une dame âgée, sur le point de traverser, scandalisée par le passage, à vive allure, d'un facteur au volant d'une Simca V qui ne s'arrête pas pour la laisser passer. Ceci lui vaut alors des remontrances : « Voilà que vous renversez une vieille dame et vous vous dites facteur-releveur ! ». Doit-on croire que désormais, le facteur motorisé perd de vue la notion de prudence et il ne serait plus digne de sa fonction ? Quoi qu'il en soit dans la réalité, la vitesse de l'automobile est bien utile et il va être fort regrettable de voir l'expérience s'interrompre.

En effet, malgré ces premières avancées effectuées durant cette période de l'entre-deux-guerres, le conflit mondial vient mettre un frein au mouvement. C'est ainsi que le contrat avec Simca est résilié de manière anticipée le 1^{er} décembre 1940 au lieu du 26 janvier 1941. En compensation, l'administration a versé la rémunération normale de 117 690 francs pour les mois de juin et juillet durant lesquels les voitures ont été utilisées, une rémunération mensuelle de 90 000 francs pour les mois suivants et 110 000 francs pour

⁸¹ BO n° 2 du 11 janvier 1938, « arrêté fixant les conditions de recrutement des facteurs des Postes chargés de la conduite » fait à Paris, signé par Jean Lebas, le 27 décembre 1937, p. 46.

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

dédommager les onze véhicules perdus pendant le repliement et l'achat de dix fourgonnettes de faible consommation en bon état de marche, utiles par temps de guerre, au prix unitaire de dix mille francs, prises parmi celles qui avaient fait l'objet du marché⁸².

La guerre approche, de multiples tensions annoncent son éventualité, tels que la crise de la Tchécoslovaquie en septembre 1938, l'envahissement des pays tchèques par les armées hitlériennes en avril 1939 puis le conflit militaire entre la Finlande et la Russie. Dans ce contexte et forte de l'expérience précédente, la Poste souhaite, pour ne pas être prise de cours, anticiper. L'objectif est d'être prête pour pouvoir garantir un service optimum, même en période de guerre. Elle anticipe en mobilisant une partie de son personnel au moment du déclenchement d'une crise. Selon sa gravité, elle réquisitionne un nombre plus ou moins important d'employés, passant du premier degré en 1938 à un troisième degré le 10 avril 1939⁸³. L'objectif est d'éviter la désorganisation en cas de déclenchement véritable. Parallèlement, elle poursuit son mouvement de motorisation en passant, quelques mois avant la guerre, le 15 juillet 1939, une commande de cent fourgonnettes⁸⁴ par le ministre des PTT, M. Bouffard.

En septembre 1939, la Seconde Guerre mondiale se déclenche en France. Quelles en sont les conséquences sur le service automobile postal ? Outre la remise en cause du marché entre l'administration et la société SIMCA, comment va-t-elle marquer le service automobile dans son ensemble ?

Durant la Seconde Guerre mondiale, un service automobile postal affaibli

Les difficultés du service automobile postal liées à la guerre

La première conséquence de ce conflit réside dans la forte hausse du trafic postal, couplée d'une perturbation importante dans l'acheminement des correspondances. Insuffisance des carburants et lubrifiants, mauvais état des routes ou manque en pneumatiques... ne font qu'accroître les difficultés du service. Comment l'administration postale va-t-elle répondre à la forte demande de la population française qui cherche à rester en contact avec les hommes partis au front ? Quel compromis va-t-elle trouver entre les besoins et les moyens dont elle dispose ?

Un trafic accru et complexe

La guerre est synonyme de mouvement de population et par conséquent, de la volonté de garder un contact avec les siens, par l'intermédiaire des

⁸² CAC 1979 0505, article 131, « lettre de la direction de l'exploitation postale du 21 février 1941 ».

⁸³ B. Jouanny, « La Poste et la mobilisation pendant la Seconde Guerre mondiale », maîtrise d'histoire sous la direction de Michel Lescure, université de Paris 10 – Sorbonne, sous l'égide du Comité pour l'histoire de La Poste, 2005, 137 p.

⁸⁴ CAC 19790505, article 130, « concours pour la fourniture de 100 fourgonnettes automobiles ».

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

correspondances. Ainsi, le service postal se retrouve fortement sollicité, dans des proportions insoupçonnées du public. Jamais on a autant expédié de lettres ! Le trafic augmente de 40 %, passant de cinq à onze millions pour le trafic des lettres en 1939 ; et il est multiplié par trois entre 1939 à 1943⁸⁵. Alors que l'on comptait d'ordinaire 5 millions de correspondances quotidiennes, on est passé à 5 millions de lettres militaires et 3,5 millions de lettres civiles par jour. À cela s'ajoute une hausse de 10 % pour les cartes postales. Elles passent de trente à trente-trois millions. Une hausse de 120 % des sacs postaux marquée par le passage de 2 035 millions de sacs postaux entre le 1^{er} juillet et le 15 août contre 3 211 millions du 15 août au 17 octobre. Un tel engouement s'explique en partie par la volonté de garder le contact avec les membres de sa famille dispersés et par la mise en place de la franchise postale.

Outre l'importance du courrier, l'administration postale doit faire face à des retards obligatoires en raison des formalités et entraves légales marquées notamment par l'imposition d'un délai systématique de trois jours pour contrôler le courrier.

Autre contrainte : le mouvement des populations. D'après une note du 19 mai 1943 relative à l'organisation de la distribution dans les villes évacuées en raison des bombardements⁸⁶, les services postaux se trouvent en possession d'une masse considérable de correspondances dont la distribution risque de ne plus être effectuée de manière convenable et rapide, faute de renseignements. En effet, les bombardements provoquent l'exode massif des populations vers des localités moins exposées voir l'évacuation des services postaux eux-mêmes. Pour remédier à ces difficultés, il a été décidé de rattacher les facteurs aux bureaux des communes voisines d'où ils partiront désormais pour assurer leur tournée habituelle. Dans le bureau choisi comme lieu de repliement, le courrier d'arrivée continue à être trié par quartier de distribution. Cette mesure conforte l'idée qu'il est nécessaire de maintenir la distribution du courrier malgré les bombardements. Encore faut-il savoir si la population est toujours présente à l'adresse indiquée ?

Aussi un avis est affiché dans les salles d'attente et à l'extérieur des bureaux, à proximité des boîtes aux lettres, afin d'inviter les habitants à faire connaître leur nouvelle adresse en cas de départ. Cet avis peut aussi figurer au sein de la presse locale et régionale. Les correspondances adressées aux populations dans les localités évacuées sont distribuées aux mieux des possibilités. Les autres sont, soit réexpédiées, soit mises en instance après classement. Tous les ordres de réexpédition sont établis en deux exemplaires sur des fiches n° 755 dont le premier jeu est classé dans l'ordre alphabétique des noms patronymiques des habitants de la ville et le second est rangé par quartier de distribution, aussi classé par ordre alphabétique des noms. Il est

⁸⁵ C. Pérardel (dir.), *Postes et Télécommunications françaises. Une chronologie du XIX^e siècle*, FNARH, 2004, 608 p.

⁸⁶ BO, n° 15, recueil de références, fascicule IV, page II, 31 mai 1943, p. 475-476.

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

créé un fichier par tournée de facteur pour faciliter le travail de réexpédition. Pour les correspondances qui ne peuvent être ni distribuées ni réexpédiées, elles sont conservées en instance et classées par quartier par ordre alphabétique des destinataires. Des démarches sont faites auprès de diverses organismes officielles (mairies, préfectures, sous-préfectures, services des sinistrés) pour connaître les noms et adresses afin de donner cours aux objets qui leurs sont adressés ou bien de les renvoyer aux expéditeurs. Ces derniers sont renseignés sur le motif de non distribution des objets envoyés, indiqués par la reproduction de l’empreinte des timbres en usages ou à l’encre rouge. Dans ces circonstances de guerre, il est demandé à ce que tous les efforts soient tentés afin de remettre ou réexpédier les lettres, notamment celles qui émanent des prisonniers de guerre ou des travailleurs en Allemagne. Elles ne seront retournées à l’expéditeur qu’après avoir épuisé tous les moyens d’investigation. De plus, en cas de départ, il est exigé de ne divulguer aucun renseignement sous peine de sanctions, à des personnes non qualifiées, sur les nouvelles adresses ou la situation d’usagers.

La mobilisation du personnel

Augmentation du trafic mais aussi baisse du personnel de l’ordre de 20 % en raison de la mobilisation. Plus des deux tiers des agents qui assuraient le service ont été appelés à servir la France dont douze mille agents des services d’acheminements (y compris bureau de tri et ambulants). Ce secteur compte parmi le plus touché par la mobilisation. À cela s’ajoute, en 1943, l’obligation pour ceux qui restaient encore, d’incorporer les corps de la STO « service du travail obligatoire » privant une nouvelle fois les PTT de nombreux travailleurs. L’administration va chercher à remplacer chacun des absents par la main d’œuvre disponible comme les femmes de « la société des femmes de France » qui assurent les services postaux essentiels⁸⁷. Il y a aussi les retraités dont leur recrutement a été décidé dans les mesures anticipées de l’avant guerre. Mais ces employés ont l’inconvénient d’être moins productifs entraînant du retard. Cela provoque le mécontentement des populations, des militaires et du gouvernement. La population ne se rend pas compte des difficultés que rencontre la Poste et n’hésite pas à lui adresser ses réprimandes. Le ministre des transmissions, Jules Julien, auquel incombait, comme le nom l’indique, la difficile tâche des transmissions de toutes sortes, va être accablé de reproches. Pour se défendre, il tente d’expliquer les raisons de ses retards à travers les journaux comme dans le numéro 309 de *L’Espoir français* le 5 janvier 1940, « L’invraisemblable peut quelquefois être vrai ». Pour remédier à cette situation et faire taire les critiques, il instaure un véritable contrôle du personnel. Il leur demande surtout de s’investir plus

⁸⁷ C. Pérardel (dir.), *Postes et Télécommunications françaises. Une chronologie du XX^e siècle, op. cit.*

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

intensément en évoquant l'effort patriotique. Pour cela, les journées de travail ont été allongées, les congés ont été suspendus, ils ont travaillé le dimanche suite à la réouverture de la troisième distribution ce jour là... Cette méthode va porter ses fruits ce qui va permettre d'obtenir le recouvrement du service d'avant guerre. Dès le 23 septembre 1939, le ministre des PTT se félicite que : « L'arriéré de correspondances, résultant de la période difficile de la mobilisation est résorbé. Il s'agit désormais d'assurer rigoureusement l'écoulement régulier du trafic⁸⁸ ». Un mois plus tard, le 24 octobre 1939, il ajoute qu'il a « enregistré, avec satisfaction, l'amélioration progressive de l'acheminement des correspondances »⁸⁹. Pour Georges Servoingt, il a réussi à « lui redonner, au bout de peu de temps, sa vitesse normal de rotation »⁹⁰.

En ce qui concerne plus particulièrement les conducteurs affectés au transport des dépêches, ils sont, eux aussi, réquisitionnés ainsi que leur matériel ce qui a pour conséquence d'entraîner des irrégularités et du retard dans l'acheminement des correspondances. Les conducteurs disponibles deviennent rares. En effet, ce personnel capable de conduire, essentiellement composé d'hommes, a été très fortement touché par la mobilisation. Le recrutement pour les suppléer s'est alors avéré être périlleux en raison du manque d'homme.

Autre difficulté dans l'acheminement des dépêches, la SNCF. D'habitude, les conducteurs se rendent devant les gares afin d'y chercher le courrier pour l'emporter ensuite vers les banlieues. Or, les trains se voient fortement sollicités, assumant ainsi le transport des militaires et le matériel vers les zones de combats ou encore l'évacuation des populations civiles. La Poste ne dispose plus au final que d'un nombre réduit de trains ce qui entrave fortement son service.

Paradoxalement, bien que les conducteurs manquent, il semble que le personnel du service automobile soit en augmentation ! Au regard des chiffres, on constate, entre 1942 à 1945, le passage de 4 à 13 contrôleurs, de 57 à 167 mécaniciens dépanneurs soit une hausse de 192 points, de 20 à 26 agents régionaux, de 0 à 28 magasiniers. En ce qui concerne les auxiliaires, ceux des mécaniciens passe de 100 à 152 entre 1942 à 1944 et les garagistes, de 54 à 114⁹¹. Comment expliquer une telle augmentation ?

Peut être est-ce dû à la volonté de l'administration de se passer de plus en plus des entreprises privées qui se révèlent en grande difficulté ou encore souhaite-t-elle préserver le mieux possible, le peu du matériel restant ? Ainsi, l'administration s'occupe activement, malgré les difficultés de l'heure, à veiller à ce que les automobiles ne soient pas utilisées dans des conditions défectueuses afin de pouvoir assumer la surcharge de travail résultant de la hausse du trafic et de pouvoir traverser les routes de France abîmées par la

⁸⁸ CAC F90 21606.

⁸⁹ CAC F90 21606.

⁹⁰ B. Jouanny, « La Poste et la mobilisation pendant la Seconde Guerre mondiale », maîtrise sous la direction de Michel Lescure, université de Paris 10 – Sorbonne, sous l'égide du Comité pour l'Histoire de La Poste, 2005.

⁹¹ CAC 19790505, article 132.

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

guerre. Autre explication possible, il a peut-être été nécessaire d'employer un personnel plus important car les auxiliaires n'effectuaient pas aussi rapidement le travail des titulaires partis au front ?

Malgré tout, grâce à l'esprit d'initiative et à l'activité du personnel affecté au service automobile, ils ont pu rendre les services qu'on pouvait espérer d'eux !⁹² Et ceux, en dépit des pénuries...

La guerre, le matériel et les approvisionnements

De 1940 à 1945, et surtout de 1942 à 1944, le service automobile eut à faire face à de grosses difficultés : quasi impossibilité d'acheter du matériel, manque d'essence, de pneumatiques et de pièces détachées, restriction au niveau de la circulation, réquisition des véhicules...⁹³ Autrement dit, au manque de personnel s'ajoute la pénurie de matériel et les difficultés d'approvisionnement.

Le carburant devient, en période de guerre, un enjeu majeur. La France avait bien saisi cette importance en essayant de chercher, durant l'entre-deux-guerres, des carburants de synthèse pour pouvoir être moins dépendante envers l'extérieur⁹⁴. Malheureusement, les carburants alternatifs n'avaient pas apporté les résultats escomptés. Durant la Seconde Guerre mondiale, la France est consciente de cette faiblesse. Pour cela, elle tente de s'organiser pour pallier ce manque en mettant en place un « service de carburant » sous la responsabilité de Marc Bloch. L'importance du carburant est telle que, pour ce dernier, l'incohérence des usages des carburants en France a provoqué « l'étrange défaite »⁹⁵. Pendant l'occupation, les Français eux-mêmes vont se mobiliser pour trouver des solutions comme l'illustre cette ouvrage de F. C. Ferques et de Jacques Dubreuil en 1941 intitulé « Circulez, faites rouler quand même vos voitures et camions et toutes les solutions »⁹⁶. L'administration postale s'inscrit dans ce même mouvement. En effet, d'après une note secrète du 26 août 1939 de Pignochet⁹⁷ « Les enseignements de la dernière guerre ont fait nettement ressortir la nécessité de prendre, en cas de conflit, des mesures énergétiques en vue d'éviter tout gaspillage des produits pétroliers indispensables aux besoins de la défense nationale ». Elle va chercher à contrôler ses approvisionnements et modifier la carburation des véhicules pour consommer le moins de pétrole possible. Pour cela, l'inspecteur et le rédacteur du service automobile régional ont accompli, pendant cette période difficile, les plus louables efforts pour se procurer les pneumatiques et lubrifiants que le service automobile ne pouvait se fournir⁹⁸.

Malgré ces difficultés, l'administration postale et ses transports postaux ont la chance de compter parmi les services routiers d'intérêt national. Une autorité spécialement désignée par la direction générale des transports assure

⁹² Rachapt et Cazottes, « le service automobile dans l'administration des PTT-Historique » *Revue des PTT de France*, n° 1, mai-juin 1946, p. 15.

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴ Sur le gazogène, se rapporter à l'ouvrage intitulé « *Un carburant "national" pour les transports routiers ou les riches heures du gazogène en France des années 20 à l'Occupation* » par J.-F. Grevet.

⁹⁵ Marc Bloch est mobilisé durant la Seconde Guerre mondiale. Entre juillet et septembre 1940, il écrit *L'Étrange Défaite*, publié en 1946. En 1943, il adhère au mouvement « Franc-Tireur ». Le 8 mars 1944, il est arrêté par la gestapo et fusillé.

⁹⁶ Colloque du 10 mai 2007, « les carburants de synthèse, entre science et industrie », sous la direction de V. Guiguenot et M. Flonneau, à l'École des Ponts (Paris). Intervention de J.-P. Passaqui et M. Flonneau.

⁹⁷ CAC 19790505, article 132, « note secrète du 26 août 1939, le ministère des PTT, direction du personnel, 1^{er} Bureau, M. Pinochet, instruction du 1^{er} juillet 1939 », dossier de défense nationale des directions, relative à la réglementation de la consommation des produits pétroliers en temps de guerre.

⁹⁸ CAC 19790505, article 129, « rapport annuel n° 1 sur l'organisation et le fonctionnement du service automobile régional », mars 1945, M. Denard.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

la centralisation et le contrôle des besoins. Cette dernière reçoit les états des besoins de la Poste et lui délivre ensuite les bons de consommation qui donnent droit à la livraison du combustible. Pouvoir bénéficier de bons de carburants est un privilège qui a un coût. On enregistre entre 1938 à 1945, le passage de 287 à 820 francs l'hectolitre d'essence soit environ 185 points d'augmentation et de 11,85 à 20,25 francs pour l'huile (hausse d'environ 70 points). Entre 1939 à 1943, le prix de cession du service des essences de l'armée passe de 300 francs le 1^{er} juillet 1939 à 980 francs le 1^{er} janvier 1943 (prix fixé par l'arrêté n° 3537⁹⁹) soit une hausse de 226 points. Autre exemple, la société Yacco proposait, en 1939, ses lubrifiants avec huile de moteur à 663,85 francs par fût de trente cinq consignés contre 1 614,90 francs en 1942 ce qui représente une hausse de 143 points¹⁰⁰.

Face à ces hausses spectaculaires, la Poste se doit d'avoir une consommation mesurée. Pour éviter tous excès, un arrêté du 17 avril 1940 du ministre des travaux publics et des transports, M. Herman et les ministres des Finances et de l'Intérieur, instituent une commission centrale de contrôle de la consommation des produits pétroliers. Cette dernière, conformément au décret du 28 février 1940, est chargée d'assurer et de renforcer le contrôle des quantités de produit pétrolier consommées par les administrations à l'exclusion des formations militaires qui bénéficient directement ou indirectement d'allocations gratuites de carburants¹⁰¹. Ce contrôle de la consommation passe aussi par les renseignements qu'elle recueille, tous les mois, sur une fiche spéciale établie par voiture. Cette surveillance a été mise en place car l'administration a constaté, suite à des enquêtes, que les instructions sur la comptabilité des essences et des huiles ont été souvent perdues de vue. Or, tous les mouvements doivent être enregistrés quotidiennement sur une situation journalière. D'après le bulletin officiel de 1943, il a été prescrit de porter, à la fin de chaque semaine, sur la situation journalière n° 3 Auto, les quantités réelles de carburants liquides et d'huiles existantes au garage. Cette façon de faire prendra fin en 1946¹⁰². Pire encore, des détournements de bons d'essence et des vols de carburants ont été observés. Ces pertes sont le résultat de négligences répétées. Pour remédier à cette situation, l'agent désigné dans chaque garage pour la fourniture aux conducteurs des carburants et lubrifiants est désormais chargé de la surveillance des livraisons¹⁰³. Certains responsables de garage ont pris l'initiative de procéder à la régénération des huiles usagées dans le souci de rouler absolument¹⁰⁴.

En dépit des contrôles, des initiatives diverses et des bons d'essence, l'administration souffre cruellement du rationnement du carburant qui a été instauré dès 1940. Pour pouvoir continuer à rouler, elle se devait de trouver un autre moyen pour faire fonctionner ses véhicules. Elle s'est

⁹⁹ BO du 17 juillet 1942.

¹⁰⁰ CAC 19790505, article 132.

¹⁰¹ CAC 19790505, article 132, « fichier carburant de 1934 à 1939 », lettre du ministère des travaux publics et des transports, direction des carburants, 3 mai 1940, n° 7510.

¹⁰² Note B.T.1 du 4 février 1946, (recueil fascicule VII, p. 7) dans le BO, n° 4, 10 février 1946, p. 156.

¹⁰³ BO n° 5 20 février 1943, « note BT5 du 15 février 1943 relative à la surveillance des livraisons de carburant et au contrôle de leur consommation », p. 96.

¹⁰⁴ Cazottes et Rachapt, « Le service automobile dans l'administration des PTT », *Revue des PTT de France*, n° 1, mai-juin 1946, p. 15.

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

alors tournée vers les carburants de substitution qui nécessitent une transformation des véhicules à ces énergies. Ces dernières ne sont pas tout à fait nouvelles mais elles avaient été abandonnées après des premiers essais qui donnaient moins de satisfaction que le pétrole. Il s'agit par exemple de l'alcool qui est adopté sur des véhicules de faible consommation, du gaz de ville qui est placé dans six à sept bouteilles de cinq cent kilogrammes mais dont le poids constitue un véritable inconvénient. De plus, ce type de motorisation ne dispose que d'un faible pouvoir calorifique ce qui rend la voiture peu puissante et peu rentable. Le gazogène est très utilisé au sein de l'administration des PTT, mais il est destiné aux camions d'équipes des services techniques et il coûte très cher¹⁰⁵. Ainsi, une installation eut lieu sur une fourgonnette Peugeot 202 dont le coût d'installation était de l'ordre de quinze mille francs¹⁰⁶. Autre carburant de substitution, l'électricité. Ce sont environ cent cinquante voitures électriques qui purent être acquises, alors que les Allemands en avaient interdit la fabrication. Elles sont utilisées pour effectuer des transports de gare à bureaux ou sur des circuits de faible distance. Il y a par exemple, en 1943 le fourgon SCK de 500 kilogrammes qui peut aller jusqu'à 24 km/h ou encore, en juin 1944, le Mildé-Krieger de 1 200 kilogrammes pour 30 km/h maximum. À cela s'ajoute, pour le transport du matériel dans Paris, le « plateau 500 kg Monge » en 1940¹⁰⁷.

Outre le contrôle de la consommation de carburant et de lubrifiant, l'administration s'intéresse à la voiture elle-même. Elle va connaître de très nombreuses pertes ou destructions, aboutissant à la fin de cette guerre, à la disparition de 670 véhicules par faits de guerre¹⁰⁸. Mais, en contrepartie, elle va réussir à détourner 700 véhicules, initialement destinés à l'ennemi¹⁰⁹.

Pénurie des véhicules mais aussi corrélativement, augmentation des prix. De 1938 à 1945, on constate le passage de 23 000 à 70 000 francs pour une camionnette Peugeot ou Renault 6-8 CV; de 393 à 2 064 francs pour les pneumatiques et de 100 à 240 francs pour les pièces détachées. Plus globalement, chez Renault, ces pièces détachées connaissent une majoration de 50 % entre 1936 à 1939 puis de 100 % en 1943 par rapport à 1936¹¹⁰. Cette situation pousse des personnes mal attentionnées, à voler des véhicules et du matériel divers entreposés au sein des garages. Face à ce constat, des mesures de sécurité vont être prises pour éviter ces vols. Ainsi, la surveillance du matériel semble nécessaire. Par exemple, en banlieue, les voitures postales stationnent à proximité d'un commissariat sous la surveillance d'un agent de police. L'administration va même plus loin en considérant qu'il « importe que toutes mesures soient prises d'urgence en vue d'éviter que de pareils faits puissent se produire dans nos services. (...) les voitures en état de marche

¹⁰⁵ « Le gazogène », la revue Atlas *Les véhicules postaux d'hier et d'aujourd'hui*, n° 11, 2006, p. 4.

¹⁰⁶ Y. Lecouturier et P.-S. Proust, *La poste automobile et les véhicules des PTT-1870-1970*, les feuilles marcophiles, Caen, 1998, 214 p.

¹⁰⁷ *Ibid.*

¹⁰⁸ Jeudi et Milleron, « Le service automobile », Hors Série, *Charge Utile Magazine*, n° 12, p. 8.

¹⁰⁹ Cazottes et Rachapt, *op. cit.*

¹¹⁰ CAC 19790505, article 132, « évolution des prix ».

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

garées dans ce local seront chaque soir rendues inutilisables par l'enlèvement d'une pièce essentielle »¹¹¹.

Autre originalité pour pallier les difficultés d'approvisionnement, l'administration fait étudier, au cours de l'année 1941, par Peugeot, pour la relève des boîtes aux lettres, une version spéciale de voiturette, la VLV « voiture légère de ville ». L'objectif était de remplacer la Simca V dont le contrat venait d'être rompu en 1940 pour une voiturette plus économique, utilisant un carburant non contingenté. Cette dernière comporte trois roues, deux places, elle est longue de 2,67 m et large de 1,21 m. Elle pèse 365 kg. Elle dispose de quatre batteries dont le poids représente la moitié de celui de la voiture. Ce sont des 12 volts accouplées ce qui lui permet de faire entre 70 à 80 km et de rouler au maximum à 30 km/h¹¹². Elle est produite entre juin 1941 à février 1945 à quatre cent exemplaires mais les circonstances de l'époque ne lui permettront pas d'être affectée au sein de l'administration postale, elle ne servira qu'à quelques particuliers comme des médecins...

Globalement, au cours de cette période, le service automobile a souffert avec des destructions de matériels, des pénuries... Mais, le service cherche tout de même à faire face ce qui implique des remaniements et des améliorations. Lesquels ?

Les remaniements du service automobile

Malgré le contexte chaotique de la guerre, le service automobile se tourne vers l'avenir et améliore son organisation marqué par le décret de 1942 sur le transport des dépêches et la création de la DMT, la « Direction des Matériels et des Transports ».

Préparer l'avenir par des plans en 1942

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, les fonctionnaires de Vichy envisagèrent des plans économiques en tant que projets de reconstitution pour l'après-guerre. Ce plan d'équipement ou plan décennal fait suite à la loi du 6 avril 1941. Elle charge le délégué général à l'équipement national (DGEN) d'établir un plan d'équipement dont la première tranche doit être réalisée dans une période de dix années, à partir du moment où prendront fin les hostilités en Europe¹¹³. Cette DGEN, sous la responsabilité de son inspecteur général F. Fons, se préoccupe de préparer la reprise de l'économie en tenant prêt des programmes susceptibles d'être adoptés, le moment venu, en tenant compte des besoins les plus urgents du pays et de ses disponibilités en main d'œuvre et matériaux.

Envisager l'avenir est une chose mais il faut aussi s'occuper du temps

¹¹¹ BO, n° 6, « note du 9 décembre 1943 relative aux mesures de sécurité à prendre pour éviter les vols dans les garages », p. 1040.

¹¹² Revue Atlas, « Véhicules postaux d'hier et d'aujourd'hui », n° 10, « la VLV », 2006.

¹¹³ CAC 19790505, article 129, « circulaire du 11 mai 1943 par la délégation générale à l'équipement national du ministre et du secrétaire d'état; lettre n° 147.SA/L du 6 mars 1943 de la direction des bâtiments et des transports 5° bureau et lettre de l'inspecteur principal F. FONTS de la délégation du 21 mai 1943 n° 08737 adressée au secrétaire général ».

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

présent pour le rendre le plus fiable possible malgré les circonstances. Cela se caractérise par le remaniement du texte en ce qui concerne le transport des dépêches ce qui va donner lieu à la signature du décret du 6 avril 1942¹¹⁴.

Le transport des dépêches en 1942

Ce décret introduit une troisième possibilité dans la passation des marchés de transport des dépêches. Jusque là, l'administration avait recours, pour le choix de ses adjudicataires, soit à « l'adjudication » soit au marché dit « de gré à gré », appelé aussi « par entente directe ». Dorénavant, un intermédiaire a été ajouté. Il s'agit d'un compromis entre ces deux alternatives : « l'appel d'offres ». L'administration peut toujours faire appel à une procédure d'adjudication publique mais, conformément à l'article vingt, cette procédure est remplacée par un « appel d'offres » dans quatre cas bien déterminés à savoir :

- un marché dont le montant ne dépasse pas un million de francs ou deux cent mille francs par an dans le cas d'un marché établi sur plusieurs années ;
- un cas d'urgence qui ne laisse pas le temps nécessaire pour effectuer une adjudication ;
- des résultats décevants de la part de l'adjudication qui n'apporte pas d'offres acceptables ;
- une insuffisance de concurrence.

L'« appel d'offres » demande la même procédure que l'adjudication. Elle fait l'objet d'un avis dans la presse locale ou régionale ainsi qu'un affichage dans les bureaux de Poste. Autre possibilité, elle peut démarcher directement les entrepreneurs par une lettre recommandée ou envoyer un représentant¹¹⁵. Cet appel d'offres lui permet de choisir librement l'entrepreneur quelque soit le prix tout en tenant compte des tarifs, de la valeur technique et des garanties professionnelles et financières (article 21). En cas de défaillance de l'entrepreneur ou urgence pour cause de circonstances imprévues, il peut être possible de faire appel à « l'entente directe » par le directeur départemental, mais cette dernière ne doit être que provisoire et faire l'objet d'un appel d'offres ou d'une adjudication ultérieure.

Pourquoi introduire cet intermédiaire ? Rien dans les sources n'évoque la raison de cet ajout. On peut émettre l'hypothèse que les entrepreneurs ont de plus en plus de mal à remplir leur mission correctement. De ce fait, l'administration souhaite élargir son champ de candidats en ne se fixant plus seulement sur les tarifs les plus bas mais aussi sur la qualité du service. L'introduction de ce biais peut être vue comme une étape « intermédiaire » entre la concession et la régie directe. Avant de se lancer dans la gestion totale d'un service automobile postale, l'administration veut peut être essayer de

¹¹⁴ BO, n° 12,1942. Évoqué dans le BO, n° 30 du 31 octobre 1942, p. 718.

¹¹⁵ CAC 19790505, article 129, lettre du 29 décembre 1945 concernant les marchés de transport des dépêches, par appel d'offres selon l'article 20-21 du décret du 5 avril 1942 (BO 1942, p. 326).

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

trouver des entrepreneurs plus compétents sur lesquels elle pourrait vraiment s'appuyer. Si cet ajout tient à cette idée, va-t-il être suffisant ?

Alors que la Poste fait appel aux entrepreneurs privés pour le transport de ses dépêches, les services automobiles des Télécommunications sont assurés presque exclusivement en régie directe d'où la mise en place d'une organisation spéciale pour la gestion de son parc. Une nouveauté très importante est introduite durant cette période, il s'agit de la DMT « Direction du Matériel et des Transports ». À quoi cela correspond-il ?

La création de la DMT le 26 août 1942

En 1938, l'idée d'un « service central automobile » avait été émise par le parlement. Cette attention devient de plus en plus souhaitable en raison de l'ampleur prise par ce service que ce soit par l'importance du courrier à transporter que par l'étendue de la région parisienne. De ce fait, la direction des bâtiments et des transports a choisi de créer, à l'occasion de la réorganisation des directions des services de la région de Paris, un service automobile spécialisé qui dispose de ses propres moyens et sa technique particulière. Elle a décidé de ne pas adjoindre ce dernier à l'une des directions d'autant plus qu'il collabore avec toutes. Elle a préféré confier toute la partie technique des transports (automobile mais aussi ferroviaire) à un seul et même service : « la direction du matériel de transport des Postes, Télégraphes et Téléphones »¹¹⁶.

Cette « DMT » a fait l'objet d'un décret en date du 26 août 1942, suivie d'un arrêté du 25 janvier 1943 précisant les attributions des chefs de service de la région de Paris. Cette nouvelle direction commence à fonctionner en mars 1943. Le siège se situe au 19 rue d'Estrées à Paris VII^e¹¹⁷. Elle supprime la direction des services techniques de la région de Paris (extra Muros) et la section du matériel roulant à la direction des recherches et du contrôle technique.

Cette DMT joue un double rôle : elle assure le fonctionnement du service automobile de la région de Paris (c'est-à-dire la Seine-et-Oise, la Seine-et-Marne et la Seine-et-Oise), la surveillance de la fabrication en usine ainsi que la réception du matériel commandé par l'administration, cette fois, pour l'ensemble du territoire. En outre, elle se doit de gérer (surveillance, gestion, entretien) le matériel ferroviaire postal¹¹⁸.

Cet organisme est placé sous la direction d'un ingénieur en chef, assisté d'ingénieurs et spécialistes de mécanique. Pour remplir l'ensemble de ses fonctions, il a été mis en place une importante structure. En effet, elle se doit d'assurer les transports des dépêches dans Paris et sa banlieue, entretenir tous les véhicules de la région de Paris ainsi que ceux qui compose la réserve générale de l'administration. Il est bien évident que l'importance de ce parc à

¹¹⁶ CAC 1980 0292, article 4, dossier n° 6, « réorganisation administrative à Paris de 1941 à 1943 ».

¹¹⁷ Bulletin officiel du 28 février 1943, n° 6, article 1 du décret, « note B.T.5 du 24 février 1943 relative à la création de la DMT de la région de Paris », p. 120. Il rappelle l'arrêté du 25 janvier 1943 présent dans le BO n° 3 de 1943, p. 22.

¹¹⁸ « Les services autonomes de transports automobiles postaux », UPU, fascicule 15, Berne, 1952.

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

gérer nécessite des moyens d'action adéquats soit de vastes garages, d'importants ateliers de dépannages, des magasins comportant un approvisionnement suffisant en pièces de rechange, outillage, accessoires et matériel de consommation ainsi que la gestion d'un personnel très important. Face à cette ampleur, la DMT est créée de sorte à bénéficier d'un statut qui la place à part. Après les désastres engendrés par la Grande Guerre, la Poste se trouve confrontée à l'explosion du trafic qui passe de 2 342 millions d'objets distribués en 1944, à 3 594 en 1945, 3 889 en 1946 et enfin 4 050 millions en 1950. Pour faire face, la Poste décide de se lancer, dans le contexte d'une France en reconstruction, dans la remise en route de son service postal. Elle décide de reprendre les choses en main par ses propres moyens et se tourne alors vers une nouvelle façon de faire...

Après-guerre, le passage à la « régie directe »

Bien que l'administration des PTT n'exploite pratiquement pas le service du transport des dépêches en régie directe, elle possède tout de même un « service automobile », très utilisé par les Télécommunications dont les services sont assurés, quant à eux, presque exclusivement par la régie directe. Il convient de noter tout de même, bien que cela soit réduit à certains cas particuliers, que quelques villes de France, telles que Toulouse avec vingt neuf services routiers autonomes et la région parisienne, bénéficient d'un « service automobile » postal exploité par l'administration elle-même. On parle alors de « régie autonome »¹¹⁹. Elle opte pour cette formule chaque fois que ce mode d'exploitation lui apporte des avantages. Il en est question lorsque les prix demandés par les entrepreneurs paraissent trop élevés, lorsque l'ampleur et le développement des services permettent une certaine concentration des moyens d'action en matériel et en personnel ou encore lorsque le prix de revient de l'exploitation en régie s'avère plus avantageux que celui de l'exploitation par entreprise. Ces quelques expériences semblent satisfaisantes. Alors, au sortir de la guerre, compte tenu du fait que les entreprises privées soient défaillantes, pourquoi ne pas généraliser cette pratique sur l'ensemble de la France ?

La reprise de la CGAP

¹¹⁹ « Utilisation de l'automobile pour les transports postaux dans les relations à moyennes et à courtes distances », *UPU*, fascicule 15, Berne, 1952, p. 24 à 26.

Pourquoi se tourner vers la « régie directe » après guerre ?

L'administration avait en 1938 renouvelé son contrat avec la CGAP pour huit années. Il expirait le 31 janvier 1947. Elle assurait le transport des

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

dépêches entre les différentes gares et bureaux de poste de la capitale, au moyen de 193 voitures et 176 unités de personnel. Or, au sortir de la guerre, cet adjudicataire ne dispose plus que de 533 unités. Le conflit mondial a donc entraîné chez les entrepreneurs des difficultés de tout ordre ce qui a conduit l'administration à remettre en cause leurs compétences. Ces carences l'ont poussée à s'orienter vers une nouvelle organisation. En effet, d'après le ministre des PTT de 1946, Jean Letourneau, l'administration a été amenée à modifier profondément les conditions de rémunération prévues au contrat initial et à prendre à son compte la quasi-totalité des charges nouvelles de l'exploitation comme la hausse des salaires, des carburants, des pièces de rechange, l'équipement des véhicules pour le carburant de remplacement...etc. Elle s'est vue aussi devoir intervenir fréquemment auprès des organismes pour la fourniture des pneumatiques, la livraison de pièces de rechange, la délivrance des licences de tous ordres... etc. La Poste s'apparentait alors plus à une régie intéressée qu'à une concession. L'administration a alors commencé à porter son attention sur le danger qu'il pouvait y avoir à laisser, sous la seule responsabilité d'une entreprise privée, qui plus est défaillante, un rouage particulièrement important de l'organisation postale. Or, son bon fonctionnement conditionne la qualité des acheminements, la transmission rapide du courrier officiel et la sécurité des fonds et des valeurs qui empruntent nécessairement les véhicules postaux ! De plus, il serait dommage de perdre le temps gagné grâce à de nouveaux moyens de transport comme l'aéropostal par l'insuffisance de ces transporteurs. L'extension des centres urbains et les banlieues ont aussi rendu nécessaire de doter les services postaux de véhicules légers et rapides afin d'étaler le trafic en assurant le relevage et les expéditions des correspondances dans les moindres délais.

Autre élément déclencheur, le fait qu'elle ne trouve que très rarement satisfaction auprès des services routiers, qui assurent à la fois l'acheminement des dépêches et le transport des voyageurs. Ce mécontentement est dû au fait que ces entreprises privilégiaient les besoins des voyageurs sur ceux de la Poste et les attentes des deux services ne correspondaient pas totalement. En effet, le matin, le voyageur souhaite se rendre vers la ville alors que le courrier doit être transmis aux particuliers dans la campagne. De même, le soir, le client souhaite revenir chez lui alors que le courrier doit être acheminé vers les gares de la ville. Il existe donc une contradiction.

Toutes ces raisons vont pousser l'administration à prendre conscience des limites de la concession. Dès novembre 1944, on avait émis cette hypothèse comme l'indique le rapport annuel sur l'organisation du service automobile régional de Toulouse par M. Denard à destination du directeur des bâtiments et des transports¹²⁰. Selon lui, « le rôle de l'automobile sera prépondérant

¹²⁰ CAC 19790505, article 129, « rapport de mars 1945 ».

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

dans l'acheminement du courrier après guerre. J'estime que l'avenir de la Poste est dans le système de l'exploitation en régie en raison de la souplesse dans l'exécution du service (horaire, itinéraire, personnel...) ». Le ministre des PTT, Laurent Augustin en 1944 n'est pas insensible à cette idée. Il affirme en mai 1945 que « la régie n'est pas une formule nouvelle pour la Poste. Des essais d'organisation de transports postaux sur le plan régional ont été réalisés avec des véhicules administratifs ; les résultats obtenus dans la région de Toulouse notamment ont été excellents (...) pour aboutir à la transformation définitive de tous les groupements de transports postaux en une régie directe »¹²¹. De même, après avoir constaté les résultats encourageants des essais à Bordeaux du service des lignes en régie directe et ceux des quelques lignes autonomes gérées en régie, l'administration postale a décidé de ne pas renouveler les contrats avec la CGAP pour se diriger vers la mise en régie directe du service automobile postal. Le ministre des PTT, Jean Letourneau a alors annoncé qu'il se proposait : « de faire exploiter en régie directe, à dater du 1^{er} février 1947, le transport des facteurs et des dépêches postales confié actuellement à l'entreprise privée, la CGAP »¹²².

Puisque l'administration dispose alors des crédits nécessaires à cet effet, elle décide de racheter à l'amiable, dès 1945, la CGAP. Parallèlement au développement particulièrement important du service des transports au cours de ces dernières années, l'administration va pouvoir reprendre en main un service vital qui était jusqu'ici en grande difficulté. Ce changement va permettre d'obtenir une organisation plus simple et plus sûre. Cela passe par une remise en état rapide des véhicules immobilisés et par une augmentation de la souplesse de l'exploitation qui était jusqu'ici alourdie par les circonstances. Indépendamment de ces raisons, il est aussi apparu évident que cette exploitation en régie permettrait de réaliser des économies. Comment cela se concrétise-il ?

La chose tient au fait qu'en raison de la faible concurrence dans ce secteur, les entrepreneurs privés n'hésitaient pas à proposer des tarifs élevés entraînant une dépense totale bien supérieure à celle pratiquée par la régie. Deuxième élément, l'administration va pouvoir, en raison de l'importance des acquisitions que nécessite un service automobile de cette ampleur, bénéficier de tarifs préférentiels. Par exemple, elle va bénéficier d'une réduction entre 10 à 13 % sur le prix des véhicules par rapport à un achat effectué en détail. Il en est de même pour tout autre type de produit. Elle obtient une remise de 10 à 20 % sur les pneumatiques, 15 à 20 % sur les pièces détachées, etc. Enfin, l'exploitation en régie directe exclut les bénéfices qu'une société privée se réserve permettant une autre économie. Elle va pouvoir récupérer à son compte les sommes que la CGAP lui prélevait pour financer l'assurance

¹²¹ CAC 19790505, article 132.

¹²² « Lettre du 2 août 1946 » par Jean Letourneau.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

car cette société faisait appel à une compagnie pour un montant de 1 400 000 francs alors que l'administration est son propre assureur. L'ensemble de ces éléments met en avant les avantages économiques de la mise en régie. Il semble donc que l'administration postale à tout à gagner dans cette mise en régie. Comment va-t-elle se mettre en place ?

L'administration des PTT consulte, en mai 1945, le ministre de l'économie nationale. Ce dernier donne son aval pour la mise en régie directe des services exploités jusqu'alors par la CGAP. L'objectif consiste à réaliser, à partir du 1^{er} février 1947, un service semblable à celui de 1939, voire d'aller plus loin. L'administration doit faire face à la nouvelle extension du transport des dépêches. Cette dernière s'explique par la création de nouveaux itinéraires desservant la banlieue et les nouvelles liaisons avec les aérodromes d'Orly et du Bourget. Pour pouvoir faire face à ces nouvelles responsabilités, elle doit se préparer. De ce fait, une réunion, le 19 juin 1946, entre M. Moine, sous directeur des bâtiments et des transports, M. Verdon et M. Gauvry, président du conseil d'administration de la CGAP, avait à l'ordre du jour les questions de principes soulevées par la reprise en régie des transports automobiles postaux dans Paris. Après réflexions, le 24 juillet 1946, la CGAP est avisée que l'administration va reprendre les installations, l'approvisionnement et une partie du matériel de l'entreprise à l'exception des véhicules arrivés à limite d'usure. Cette information est suivie quelques jours plus tard, le 26 juillet, du décret sur la mise en régie.

La reprise du personnel

L'administration souhaite reprendre une partie du personnel. Conformément aux dispositions du cahier des charges de l'entreprise, les droits des employés de la CGAP encouragent l'embauche de manière prioritaire de ces derniers. Cette reprise a le mérite d'être bénéfique pour l'administration car le personnel est déjà qualifié et il va être moins onéreux qu'il ne l'était pour la CGAP. Cela s'explique par le fait que cette entreprise était soumise au régime de la loi des 40 heures. Hors, le personnel devait en effectuer 48, soit huit heures supplémentaires majorées à 25 %. L'administration, quant à elle, bénéficie de la loi des 48 heures, ce qui lui permet des économies car elle n'a pas d'heures supplémentaires majorées à rémunérer.

La loi du 12 mars 1947 permet donc cette intégration mais sous certaines conditions. Ces dispositions font l'objet du décret n° 47 2236 en date du 19 novembre 1947. Pour être accepté dans l'administration, il faut être Français depuis au moins cinq ans, être reconnu physiquement apte, avoir plus de vingt ans, ne pas avoir dépassé soixante ans au 1^{er} février 1947 pour les

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

commis ou agent régional du service automobile et cinquante cinq ans pour les autres emplois. Les conducteurs d'automobiles et les ouvriers d'états sont intégrés en tant qu'auxiliaires s'ils sont entrés au sein de la CGAP avant le 1^{er} janvier 1941 ou le 1^{er} janvier 1946. Pour ceux qui sont repris par l'administration alors qu'ils sont proche de la retraite, ils vont se trouver confronter à une difficulté. Le temps de service effectué dans les cadres de la CGAP, considérée comme entreprise privée, ne compte pas pour le calcul de la pension. Il en résulte qu'au moment de la retraite, il ne pourra bénéficier que d'une allocation basée sur le temps de service effectué depuis son intégration dans le personnel des PTT ce qui peut être, dans ce cas, bien maigre ! Pour compenser cette perte, l'administration peut leur faire bénéficier d'un emploi d'appoint comme veilleur de nuit dans les garages pour améliorer leurs revenus à condition qu'aucun autre candidat ne postule à ce poste.

Cette reprise n'engendre donc pas de licenciement à proprement parlé mais l'intégration doit rester bénéfique pour l'administration. Pour cela, les employés qui correspondent aux critères d'embauche restent considérés, pendant une année, comme stagiaire. Un examen final d'aptitude viendra sanctionner définitivement cette embauche. En cas de satisfaction, ils sont confirmés dans l'emploi occupé. Dans le cas contraire, si l'agent obtient une note moyenne inférieure à treize ou dix ou bien qu'il n'a pas obtenu quinze à l'essai professionnel, il est déclaré inapte à cet emploi. Une seconde chance lui sera accordée mais en cas d'échec, il est relevé de sa fonction (selon l'article 4). Des licenciements peuvent aussi être prononcés pendant les six premiers mois du stage suite à l'avis d'une commission spéciale (article 8).

À partir de ces critères, l'administration admet 194 conducteurs sur les 375 candidats (quatre-vingt-douze ont plus de cinquante ans et quatre-vingt-neuf sont entrés après janvier 1946), cinq maîtres dépanneurs sont repris, seul un seul n'y figure pas car il est âgé de soixante-sept ans ; sept agents régionaux sur huit ; vingt-deux mécaniciens dépanneurs sur quarante-trois (dix-huit sont entrés après la date ou ont démissionné, deux ont plus de cinquante-cinq ans et un est âgé de moins de vingt ans), neuf commis sur vingt inscrits ainsi que quatorze ouvriers d'états sur quarante-cinq (onze ont plus de cinquante-cinq ans, trois ont moins de vingt ans et dix-sept sont arrivés après la date).

La CGAP disposait, comme l'indique ce tableau récapitulatif, de 497 employés au total. Les critères de sélection de l'administration vont exclure 246 candidats. Seul 251 candidats sont retenus.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Effectifs de la CGAP	Candidats retenus	Candidats exclus
375 conducteurs	194 conducteurs	181 exclus avec : 92 de plus de 50 ans 89 arrivés après janvier 1946
6 maîtres dépanneurs	5 maîtres dépanneurs	1 exclu : âgé de 67 ans
8 agents régionaux	7 agents régionaux	1 exclu : âgé de 59 ans
43 mécaniciens dépanneurs	22 mécaniciens dépanneurs	21 exclus avec : 18 arrivés trop tard ou démission 2 ont plus de 55 ans 1 à moins de 20 ans.
20 commis	9 commis	11 exclus
45 ouvriers d'état	14 ouvriers d'état	31 exclus avec : 11 de plus de 55 ans 3 ont moins de 20 ans 17 sont arrivés après la date
Total : 497	Total : 251	Total : 246

Après avoir déterminé l'effectif qu'elle pouvait obtenir au sein de la CGAP, il lui a fallu évaluer le reste de ses besoins. Pour cela, l'ingénieur en chef, directeur du matériel de transport des PTT, met au point un tableau¹²³ sur lequel figure le personnel susceptible d'être intégré par rapport aux effectifs budgétaires prévus dans le projet de loi qui concerne cette reprise des services de transports postaux dans Paris. Voici le tableau qu'il a réalisé :

Effectifs de la CGAP	Effectifs du projet de loi	Besoins à pourvoir
aucun inspecteur	1 inspecteur	1 inspecteur
aucun contrôleur	1 contrôleur	1 contrôleur
1 chef mouvements	2 chefs mouvements	1 chef mouvement
2 sous chefs mouvements	2 sous chefs mouvements	aucun sous chefs mouvements
4 agents régionaux	7 agents régionaux	3 agents régionaux
4 maîtres dépanneurs	5 maîtres dépanneurs	1 maître dépanneur
38 mécaniciens dépanneurs	50 mécaniciens dépanneurs	12 mécaniciens dépanneurs
aucun ouvrier d'état	34 ouvriers d'état	34 ouvriers d'état
345 conducteurs	400 conducteurs	55 conducteurs
Total : 394	Total : 502	Total : 108

Sources : CAC 19810652 article 6.

¹²³ CAC 1981 0652, article 6, « reprise de la CGAP », tableau transmis le 24 février 1947 au secrétaire général des PTT.

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

Au total, l'administration a décidé de pourvoir son service de 531 emplois. La reprise de la CGAP va lui permettre de réemployer 425 personnes. Autrement dit, il va lui rester 106 postes à pourvoir dont 76 sont considérés comme indispensables. Il est pressenti pour la création de ces emplois, un budget d'un total de 55 965 336 francs. Le réemploi des agents « chef de mouvement, sous chef de mouvement et surveillant » représente un coût de 60 687 897 francs ce qui montre bien l'ampleur de cette récupération pour l'administration.

L'article 3 du décret de novembre 1947 introduit de nouvelles terminologies dans les professions. Les fonctions de sous-chef d'atelier, de chef-mécanicien et chef de poste sont regroupées sous une même dénomination : « agent régional du service automobile ». Ils doivent satisfaire une épreuve orale sur les questions professionnelles figurant au programme du concours d'admission à cet emploi (2 mai 1936). Il en est de même pour les chefs d'équipe, chef mécanicien... qui prennent le titre de « maître dépanneur » du service automobile. Ces derniers passent un examen de fin de stage du même type que celui prévu pour l'emploi de mécanicien dépanneur soit une épreuve orale et pratique en accord avec les épreuves du concours d'admission. Quant au chef de garage, chef comptable, chef du contentieux, secrétaire de direction... ils sont appelés dorénavant « commis ». Les mécaniciens dépanneurs, mécaniciens et mécaniciens motoristes sont nommés « mécaniciens dépanneurs des services mobiles régionaux ». Enfin, les ouvriers d'état vont devoir faire des essais professionnels au boulevard Brune et les conducteurs, qui doivent toujours obtenir le certificat d'aptitude à la conduite et à l'entretien ainsi que les trois permis (tourisme, poids lourd et transport en commun pour pouvoir être titularisé) sont désormais appelés des « conducteurs d'automobile ».

L'administration envisage non seulement de reprendre le personnel mais aussi les structures et le matériel...

La reprise des garages et du matériel

« La reprise des installations, des garages et d'une partie du matériel de la CGAP ne présentera pas de difficulté, l'administration disposant des crédits nécessaires à cet effet »¹²⁴. Quelles sont ces structures ?

La CGAP était locataire de garages à Paris, rue de Bercy, quai de Jemmapes et Pasteur (copropriétaire en indivision de moitié des terrains et seule propriétaire de la totalité des constructions). À Pantin, elle loue à la société « Paris Pantin Garage » une structure afin d'y entreposer les matériaux d'approvisionnements. Cette situation permet une reprise aisée de ces infrastructures par l'administration. Elle n'a qu'à se substituer à l'entrepre-

¹²⁴ CAC 19810652, article 6, « reprise de la CGAP ».

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

neur précédent pour la continuation des baux. Au total, l'administration utilisera dans Paris, cinq centres: Jemmapes, Bercy, Pasteur, l'atelier central François Bonvin ainsi que « l'Hôtel des Postes »¹²⁵.

À cette reprise des garages s'ajoute celle du matériel avec l'outillage, l'approvisionnement, dont la négociation eut lieu entre M. Arbouys, représentant de la direction des bâtiments et des transports, M. Fontaine pour la DMT et M. Gauvry pour la CGAP¹²⁶.

En ce qui concerne les véhicules nécessaires à l'exploitation, ils ont été acquis sur les crédits alloués au budget de 1946. La reprise des installations et du matériel a été effectuée sur les crédits concédés au titre des « travaux d'équipement du matériel de transport routier ».

Alors que l'administration dispose des outils de base, elle envisage d'aller plus loin en étendant le service postal afin de répondre aux nouveaux besoins des usagers. Pour cela, elle se doit d'augmenter le nombre de ses véhicules. Cela implique de plus grandes infrastructures et un matériel plus important...

Garage Bonvin à Paris, années 1950



© Coll. L'Adresse Musée de La Poste, Paris / La Poste

¹²⁵ CAC 19810652, article 6, « reprise de la CGAP », lettre du 27 mai 1946.

¹²⁶ CAC 19810652, article 6, « reprise de la CGAP », procès verbal de la réunion du 19 juin 1946.

Les conséquences de la mise en régie directe : la constitution d'un parc automobile en propre...

Partir sur de nouvelles bases

Au sortir de la guerre, la France est désorganisée et en ruine. Le ministre des PTT, Eugène Thomas, évoque lors de son discours à la radio le 30 août 1945 que « la Poste est tributaire du rail et de la route. Or, (...) les services automobiles fonctionnent difficilement en raison de l'état d'extrême usure du matériel, de l'insuffisance de dotation en pneumatiques, en carburant, en huile de graissage... ». Pour mettre un terme à cette situation, le pays se lance dans la modernisation par l'intermédiaire d'un plan de reconstruction lancé, en outre, par le ministre du commerce, Jean Monnet, dont les communications font partie prenante des priorités. Pour cela, l'idée est de reprendre la notion des planifications établies en 1942 et de les adapter au contexte. En effet, « l'ancien programme de démarrage établi en 1942 doit être repensé en raison des bombardements de l'aviation alliée, des actions de guerre qui se sont déroulées sur le territoire au moment de la libération et des destructions systématiques effectuées par les troupes Allemandes en retraite »¹²⁷. Pour connaître les besoins, le ministère de l'économie a demandé en 1945 des renseignements auprès de la direction des bâtiments et des transports placée sous la responsabilité de M. Itie. L'objectif était d'établir la tranche de démarrage du matériel postal et de transport à accueillir. Face au « piteux » état du parc automobile issu de la guerre, l'administration ne pouvait se contenter de la reprise des véhicules fournis par l'armée ou les domaines dont l'état était bien précaire. Elle se devait de mettre au point un programme détaillé des besoins urgents au premier trimestre de 1945. Il a donc été établi qu'il fallait obtenir 400 voitures automobiles pour 55 000 000 francs et des pièces, des accessoires et des outillages utiles à l'entretien et aux réparations pour 47 000 000 francs. Il était considéré comme « indispensable » l'acquisition, dans les vingt-quatre mois, de 2 250 voitures automobiles pour un montant de 112 500 francs et 2 696 heures de travail d'ouvriers automobiles. À cela s'ajoute 210 voitures inscrites en tant que « reconstitution du matériel ».

Ces chiffres sont révélateurs de l'effort du pays pour redresser la situation. Ils se concrétisent dans les faits, par une augmentation très importante du parc entre 1946 à 1949. Il se caractérise par le passage de cinq à deux cent vingt-sept voitures légères au sein de la Poste¹²⁸ entre 1939 à 1947 (contre 846 à 1 159 pour les Télécommunications). On compte 400 véhicules postaux en 1946, 500 en 1947, 800 en 1948. On passe donc de 400 à 800 véhicules au sein

¹²⁷ CAC 19790505, article 129, « plan de reconstruction le 22 mai 1948, n° 58B.086 ».

¹²⁸ M. Brunet, « le parc automobile postal – son développement », *Revue des PTT de France*, novembre-décembre 1967, p. 25.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

de la Poste entre 1946 à 1948, autrement dit, elle double son parc en deux années¹²⁹. Cette évolution s'explique par la mise en régie directe des services postaux sur Paris mais aussi dans certains circuits postaux de province lorsque les prix demandés par les entrepreneurs privés sont trop élevés et pour remplacer ceux qui sont défaillants. Bien que cette évolution semble très importante, on est bien loin de l'équipement des services techniques dont le développement du parc, amorcé plus précocement, connaît une progression rapide : 2 000 en 1946, 2 400 en 1948 et 2 800 en 1950.

L'ensemble des véhicules postaux est, après guerre, réduit à un nombre restreint de marques françaises. La direction des Postes indique dès 1945 que, « la nécessité de posséder un parc homogène n'a pas échappé à l'attention de l'administration qui s'efforçait déjà avant guerre de limiter les acquisitions à quelques marques ». Les hostilités n'avaient pas permis de suivre cette démarche car les nécessités du moment incitaient à l'utilisation de tout véhicule disponible. Il s'agit donc de reprendre cette idée d'unification au moment de la libération pour réformer le matériel usagé contre un nombre réduit de type de véhicule¹³⁰. Cette mesure a pour objectif d'être source d'économies importantes. Le service commande le même type de pièces de rechange que l'on peut ainsi utiliser sur toutes les automobiles. Cela permet de gagner du temps dans la réparation car le personnel a déjà rencontré ce matériel sur une autre réparation¹³¹. Cette standardisation permet aussi de bénéficier d'un certain rabais au passage de la commande qui s'effectue en grand nombre. Elle obtient par exemple, 25 % de réduction sur les lubrifiants de la région de Paris par l'entreprise Hamelle, 7,5 % sur les pneus Dunlop ou encore 14 % sur Renault...¹³²

L'administration cherche à « doter les services de voitures capables de rendre les services qu'on leur demande (...) d'utiliser des voitures robustes ayant une grosse réserve de puissance. Il faut proscrire les voitures "came-lotes" »¹³³. Pour cela, elle veille à ce que les automobiles correspondent à ces attentes par l'intermédiaire d'un cahier des charges aux closes strictes, à respecter par le vendeur...

Des voitures soumises à un cahier des charges strict

Il y a une véritable sélection des candidats. Le 15 juillet 1939, le ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones, M. Bouffard, a organisé un concours pour obtenir la fourniture de cent fourgonnettes automobiles. On sait que la direction de l'exploitation postale avait mis au point puis envoyé un cahier des charges très précis, à l'attention des différents postulants.

Pour participer, l'entreprise devait remettre un mémoire sur lequel elle indiquait les caractéristiques du moteur choisi, la puissance réelle, la consom-

¹²⁹ Voir la courbe réalisée par Étourneau, « Le parc automobile dans l'administration des PTT », graphique n° 1, la *Revue des PTT de France*, n° 5, septembre-octobre 1957, p. 22.

¹³⁰ CAC 19790505, article 132, « note de la direction des postes à l'attention de la fédération postale en date du 17 mai 1945 ».

¹³¹ CAC 19790505, article 129, « second rapport du 3 mars 1945 ».

¹³² CAC 19790505, article 132, « évolution des prix ».

¹³³ CAC 19790505, article 129 « second rapport du 3 mars 1945 ».

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

mation des carburants et des lubrifiants... Elle devait aussi fournir des dessins et croquis de la carrosserie adoptée, lui transmettre le catalogue et le tarif des pièces de rechange, la liste des succursales où la Poste pouvait les obtenir ou les réparer.

Lorsque l'administration a obtenu divers offres, une commission du concours s'est réuni. Elle se composait d'un chef du premier bureau de la direction de l'exploitation, d'un directeur régional, d'un représentant de l'inspection du matériel automobile de l'armée ainsi que de l'ingénieur en chef des PTT du service automobile. Cet ensemble était présidé par le directeur de l'exploitation postale ou de son délégué¹³⁴.

En dehors du matériel proposé, l'entreprise se devait, pour être autorisée à prendre part au concours : « être de nationalité française » et les voiturettes automobiles ainsi que les accessoires devaient être « fabriqués en France avec des pièces usinées en France¹³⁵ ». Ces quelques lignes mettent en évidence l'importance accordée à l'industrie française. Ce nationalisme s'explique aisément en cette période de troubles mondiaux où la défense du pays passe aussi par la protection de son économie. Ce phénomène existe aussi en Angleterre où le slogan en vogue au sein du *Post Office* dans les années vingt était : « Achetez Anglais et soyez en fiers »¹³⁶. Mais, rapidement le *Post Office* avait eu peu de raison d'en être si « fiers » du fait des délais excessifs de la fourniture des pièces de rechange, de l'incompétence et de la malhonnêteté des garagistes réparateurs locaux et des importantes notes de frais pour la location des moyens de transport de secours. Ce service « allait au devant du naufrage sur le rocher de l'entretien et des réparations locales ». Cette situation l'avait conduite à devoir utiliser des anciens véhicules Ford de l'ancienne administration militaire du temps de guerre¹³⁷. Pour ne pas être confrontée à ce type de désagrément, la Poste française va insister sur le contrôle. Ainsi, « les véhicules seront soumis à une surveillance en cours de construction en usine. Cette surveillance a pour but de permettre à l'administration des PTT de s'assurer que la fabrication est bien conduite, conformément aux renseignements donnés par le constructeur dans la documentation descriptive de la fourniture ». D'après l'article sept du cahier des charges, les véhicules sont garantis contre tous vices de fabrication. De plus, le fournisseur se doit d'assurer pendant un an la fourgonnette et la livraison des pièces de rechange nécessaires à la réparation pendant cinq années¹³⁸.

Outre cette surveillance de la qualité de la fabrication, la Poste veille, conformément à l'article deux, à la conformité des spécificités techniques du véhicule évoquées dans le mémoire du constructeur transmis au moment de la passation du marché. Pour cela, d'après l'article trois, l'administration se réserve le droit de faire subir aux véhicules terminés des essais de fonction-

¹³⁴ CAC 19790505, article 130, « dossier sur le transport des dépêches ».

¹³⁵ CAC 19790505, article 130, « dossier sur le transport des dépêches ».

¹³⁶ CAC 19790505, article 129, « institution of *Post Office-Electrical Engineerings* » by W.-C. Burns, 1945.

¹³⁷ *Idem*.

¹³⁸ CAC 19790505, article 131, « marchés et fournitures ».

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

nement et de consommation. Ces vérifications auront lieu, selon l'article cinq, dans les huit jours qui suivront les demandes de l'ingénieur en chef. Ces épreuves sont réalisées, aux frais des fournisseurs, qui doivent supporter, le cas échéant, les conséquences financières engendrées par tout accident survenu au cours de ces essais. Un exemple de ces contrôles concerne les épreuves de consommation d'essence et d'huiles. Elles sont évaluées aux cent kilomètres, comme sur la route nationale n° 5 Paris Melun, de la borne 23 et 13, en vitesse normale avec un arrêt de trente secondes à chaque borne kilométrique avec un demi tour au moment de l'arrivée à la borne kilométrique finale pour atteindre cent kilomètres. L'objectif est de vérifier que la consommation de carburant ne dépasse pas les 10 % des quantités prononcées par le fournisseur. La Poste peut, en cas de non-conformité, refuser le véhicule et lui imposer, au bout de trois mois, une amende de vingt francs par véhicule non reçu par jour jusqu'à la réception du dernier véhicule conforme.

La lecture de ce cahier des charges permet aussi de mettre en évidence l'intérêt de la Poste pour l'obtention d'un véhicule conforme à ses besoins. Elle précise que le véhicule doit « disposer d'une pochette destinée à recevoir les documents de service, la partie du véhicule utilisée pour l'entrepôt des sacs postaux et des correspondances extraites des boîtes sera coffrée, dans le panneau avant sera pratiqué une ouverture de quarante centimètres de côté, fermée par des volets mobiles et permettant d'introduire des sacs dans la voiture sans descendre du siège. L'espace dont pourra disposer le conducteur pour entreposer les correspondances à transporter ne devra pas être inférieur à 700 dcm³. Une porte pleine sera prévue à l'arrière pour le chargement et le déchargement des sacs. Cette ouverture devra pouvoir être bloquée par un dispositif placé à la portée du conducteur. Toutes les portes devront pouvoir être bloquées en cas d'abandon momentané de la voiturette ». L'ensemble de ces critères reposent sur l'aspect pratique de l'automobile et sécuritaire pour le transport des correspondances.

Cette sévérité s'applique à toutes les autres acquisitions. Ainsi, elle réalise pour les organes de voiture, des « essais en usines en présence d'un représentant de l'administration par le service de la vérification du matériel de la direction du matériel de transport ». De même, pour les accessoires de voiture, elle exige que les concurrents remettent, afin d'effectuer des essais, quelques exemplaires et dessins de chacun des types d'accessoires pour lesquels ils se proposent de soumissionner. Leur réception ne sera alors admise que si les échantillons répondent aux essais effectués. Enfin, elle établit des essais de vérification sur le carburant et les lubrifiants¹³⁹.

L'administration se caractérise donc par une certaine exigence. Quels sont les fournisseurs d'automobiles qui arrivent à répondre à ces attentes ?

¹³⁹ CAC 19790505, article 131, « marchés et fournitures ».

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

Les voitures postales d'après guerre

L'administration des PTT a déjà fait appel à Renault pour la fourniture d'automobiles. Dès les années trente, elle lui a demandée de produire une fourgonnette pour ses besoins propres, c'était la « Juvaquatre »¹⁴⁰. Elle va servir, durant cette période, à la relève des dérangements téléphoniques. En 1947, une centaine de Juvaquatre sillonnent les rues de Paris. À la Libération, la production reprend. Et cette fois, l'administration postale s'y intéresse aussi. Elle passe alors une commande pour la dotation de dix véhicules de ce type pour la desserte des gros usagers. Puis, elle souhaite l'étendre à titre d'essai, pour le service du relevage des boîtes aux lettres¹⁴¹. Cette voiture figure dans le budget « matière » dans les récapitulatifs des opérations nouvelles envisagées en ce qui concerne les acquisitions d'automobiles. L'administration prévoit un investissement dans vingt « Juvaquatre » pour 2 600 000 francs (ND), cinquante-quatre exemplaires en octobre 1946 pour 2 450 000 francs, soixante-deux en juin 1947 pour 9 000 000 francs, cinquante exemplaires de « 300 » kilogrammes en juillet 1947 pour 6 000 000 francs... Ces chiffres montrent bien, une fois de plus, l'importance des investissements en jeu. On comprend bien pourquoi l'administration est si exigeante envers ses fournisseurs au vu des sommes en jeu.

Juvaquatre postales en entretien au garage Bonvin à Paris, début des années 1950



¹⁴⁰ La revue Atlas, « *Les véhicules postaux d'hier et d'aujourd'hui* », n° 3, article sur la Juvaquatre, 2006.

¹⁴¹ CAC 19790505, article 129, « lettre n° 5621 du 17 juillet 1946, adressée au 7^e bureau de la direction des bâtiments et des transports de la part de M. Fontaine ».

© Coll. L'Adresse Musée de La Poste, Paris / La Poste

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

En octobre 1946 s'ouvre le XXXIII^e salon au Grand Palais où bon nombre de parisiens s'empressent, eux qui ont été privés de nouvelles automobiles depuis sept années. Ils y découvrent la 4 CV¹⁴² surnommée la « motte de beurre » en raison de sa couleur jaune pâle (seule couleur disponible en période de rationnement, issue des stocks de l'Afrikacorps) et sa forme arrondie. Elle devient le symbole du renouveau de la marque après guerre. Elle se veut être, comme l'indique la publicité réalisée par Savignac, « la voiture qui remet la France sur roue »¹⁴³. Cette dernière est utilisée par la Poste à partir de 1947. Elle est dotée d'une grande capacité pour se faufiler dans les encombrements ce qui la destine au transport du courrier dans les villes. Une version « commerciale » de 200 kg de charge utile, en février 1948, vient compléter cette gamme. Ce véhicule se révèle être fiable et économique pour le transport du courrier.

Autre véhicule qui participe en 1946 au redressement du service public de la Poste après guerre, la Peugeot 202¹⁴⁴, version fourgonnette « U » (pour utilitaire) de 800 kg de charge utile. Elle assure le transport du courrier s'insérant aisément dans le trafic urbain. Mais on la retrouve plus dans les services techniques pour le transport du matériel encombrant. Au sein de la Poste, on utilise plus volontiers pour le transport du courrier, la nouvelle fourgonnette de Simca, la « 8 » en 1947 qui se veut être économique. Ainsi, la publicité insiste sur son « petit appétit d'oiseau » allant jusqu'à le représenter sur l'écusson de calandre avec une hirondelle¹⁴⁵. Cette voiture économique permet de reprendre le service après guerre dans les conditions de restrictions qui demeurent, aux côtés de la vieillissante Renault Juvaquatre et de la nouvelle mais modeste en taille 4 CV.

Bien que des nouveaux modèles apparaissent après guerre, s'adaptant toujours mieux aux besoins de la Poste, les prix quant à eux ne cessent d'augmenter. Ainsi, une Simca 8 coûte en 1939, 25 900 francs contre 344 600 en 1938 puis 421 320 francs en 1949. Cela représente une première hausse de 19,26 point par rapport à 1939 et de 1,22 points en un an entre 1948 et 1949. Il en est de même pour la fourgonnette Renault AHG2 qui est passée de 19 500 francs en 1939 à 280 000 puis 346 800 francs en 1949 ce qui représente une hausse de 17,78 points puis 1,24 points¹⁴⁶.

Ces différents véhicules sont affectés aux tournées de relevage des boîtes aux lettres à Paris et en province, à la desserte des usagers recevant un courrier important ou des résidents des immeubles collectifs modernes ou encore pour le distribution des objets lourds, encombrants et plus particulièrement les objets de messagerie. La plupart de ces utilitaires sont des véhicules de séries qui ne diffèrent guère des véhicules d'usage courant. La seule

¹⁴² La revue Atlas, « *Les véhicules postaux d'hier et d'aujourd'hui* », n° 5, 2006.

¹⁴³ D'après l'article sur la 4 CV dans le Hors Série, *Capital*, p. 45, septembre 2006.

¹⁴⁴ La revue Atlas, « *Les véhicules postaux d'hier et d'aujourd'hui* », n° 19, 2006.

¹⁴⁵ La revue Atlas, « *Les véhicules postaux d'hier et d'aujourd'hui* », n° 39, 2006.

¹⁴⁶ CAC 19790505, article 132, « évolution des prix ».

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

différence réside dans le système de fermeture de leur porte arrière qui bénéficie d'un dispositif qui permet d'assurer la sécurité des dépêches¹⁴⁷.

Disposer de son propre parc et être exigeant dans les commandes est une chose, encore faut-il pouvoir les entretenir correctement ensuite. C'est l'objet des ateliers-garages.

Les ateliers-garages des PTT

« Le service automobile est appelé à prendre un développement considérable. Il est par suite nécessaire de le doter en locaux suffisamment vastes pour répondre aux besoins de l'exploitation et d'envisager la création d'atelier départementaux et la modernisation de l'outillage et des ateliers garages » estime M. Denard (responsable du service automobile à Toulouse)¹⁴⁸. Beaucoup d'administrations postales dans le monde disposent d'ateliers garages. On compte en Allemagne, un garage atelier par direction régionale, 212 ateliers et trente-six ateliers auxiliaires aux États-Unis; huit ateliers en Australie; quatre-vingt-six en Autriche; quatre en Belgique; 430 en Grande Bretagne; vingt six en Suisse. Seuls le Japon et les Pays Bas ne disposent pas de leurs propres ateliers garages. Le premier de ces deux pays relève de la « compagnie des transports postaux » et pour le second, son administration postale a accès à des garages qui appartiennent à la « centrale des automobiles de l'État » qui lui met des véhicules à sa disposition à un tarif déterminé couvrant les travaux d'entretien¹⁴⁹. La France, comme la majorité des administrations, dispose désormais de ses propres ateliers garages. Comment s'organisent-ils ?

¹⁴⁷ Rachapt et Cazottes, « Le service automobile dans l'administration des PTT », *Revue des PTT de France*, n° 2, juillet-août 1946.

¹⁴⁸ CAC 19790505, article 129, « organisation du service régional ».

¹⁴⁹ Rapport général de Berne en 1964, « Entretien des véhicules de l'administration ».

¹⁵⁰ Rachapt et Cazottes, « Le service automobile dans l'administration des PTT – organisation », *Revue des PTT de France*, n° 3, septembre-octobre 1946.

¹⁵¹ Instruction n° 2508 du 29 juillet 1929.

La « décentralisation » en premier et second degré

Comme par le passé, l'administration des PTT dispose d'ateliers garages. Mais dorénavant, la Poste n'est plus un simple utilisateur, elle gère elle-même cette infrastructure et tout ce que cela implique. Elle va même plus loin en s'occupant désormais de ceux de la direction générale des télécommunications.

La décentralisation

L'atelier permet d'effectuer l'ensemble des réparations dont l'emplacement des locaux est, le plus souvent, contigu à un garage administratif¹⁵⁰. En général, il s'agit d'un grand ensemble composé de différentes pièces, qui comprennent toutes les branches de la mécanisation automobile, séparées par des cloisons légères, dans un même hall¹⁵¹.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Avant 1946, la gestion du service automobile était centralisée à la direction régionale des services postaux. Dans sa majorité, le parc automobile était concentré dans les grandes villes. Toutefois, une partie non négligeable de ce parc se trouvait dispersée dans des petites localités. Il était alors nécessaire de trouver un compromis entre une concentration excessive qui entraîne l'allongement du parcours pour atteindre l'atelier ou la dispersion trop grande qui pose le problème du contrôle et de la rentabilité. Face à cette configuration, la direction régionale ressentait de plus en plus de difficultés à assumer ses fonctions. Il a alors été décidé, en 1946, de « décentraliser ». Cela consiste à déléguer une partie du parc à la direction départementale afin que les ateliers aient une zone d'action pas trop étendue tout en étant présent partout en France. Cela se concrétise par la mise en place d'une structure particulière : un atelier central principal régional autour duquel s'articule des ateliers départementaux de moindres importances placés sous la responsabilité d'un directeur départemental. Cette restructuration demande une nouvelle organisation du personnel¹⁵².

Le directeur de la Poste M. Le Mouel envisageait de mettre à la tête du service automobile régionale un inspecteur assisté d'un ingénieur des travaux. Or, pour la direction des bâtiments et des transports : « Le nombre de véhicules affecté à ce service ne représente que dix à douze pour cent de l'ensemble du parc de l'administration. Même dans l'hypothèse d'un développement important des transports postaux en régie, les services automobiles régionaux doivent rester avant tout des organismes chargés d'assurer le maintien en bon état de fonctionnement les véhicules affectés aux divers services utilisateurs. De ce fait, l'organisation de date récente, qui confie la direction du service automobile régionale à un ingénieur ou un ingénieur en chef, ne doit pas être modifiée. Mais, il est nécessaire, en raison du développement prit par le service automobile, de charger un fonctionnaire, dans chaque direction départemental et toujours en liaison avec le service automobile régionale, de toutes les questions ressortissant à ce service »¹⁵³. Il va donc y avoir un ingénieur responsable au niveau régional et un autre au niveau départemental.

Cette idée de décentraliser a émergé sous la gouvernance de M. Laurent Augustin, ministre des PTT de septembre 1944 à juin 1945. Il évoquait déjà qu'il serait : « nécessaire de créer, sur le plan départemental, un véritable réseau postal. La réalisation de cette nouvelle organisation prévoit la création dans chaque département, plusieurs centres d'éclatements où seront installés des garages, des services d'entretien... Autour de chaque centre, rayonneront un certain nombre de lignes automobiles groupées en une seule entreprise¹⁵⁴ ».

Cette décentralisation prend effet avec la circulaire n° 302 en date du 11 juin 1946. Elle permet d'obtenir une spécialisation et une complémentarité entre les

¹⁵² Voir l'organigramme en annexe, p. 257.

¹⁵³ CAC 19790505, article 129, « organisation du service automobile régional », note n° IA 596/B001 du 17 mars 1945 de la direction des bâtiments et des transports, lettre n° 68L1021 à l'attention du directeur de la Poste, M. Le Mouel.

¹⁵⁴ CAC 19790505, article 132.

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

ateliers garages. D'après la circulaire n° 518 du 19 octobre 1948, il semble que « dans l'ensemble, les régions se sont déclarées satisfaites de la décentralisation réalisée en 1946 »¹⁵⁵. Toutefois, trois régions ont proposé la réduction des attributions des directeurs départementaux et deux autres ont demandé l'élargissement des attributions de ces mêmes chefs de service. L'administration se veut être à l'écoute de chacun en s'inspirant des propositions qu'elle reçoit et des réponses aux questionnaires. Il en a été question, le 27 mai 1948, afin de procéder à une mise au point sur le rôle du fonctionnaire chargé du service automobile départemental. L'administration a pris note des différentes remarques afin de donner suite, dans la mesure du possible, aux besoins exprimés. Cette écoute permet une sensible amélioration de la qualité du service automobile.

On retrouve ce même type d'organisation « décentralisée » en Angleterre. Ce pays dispose d'un grand établissement pour la révision complète des véhicules présents sur un périmètre compris entre 75 et 100 miles. Au-delà de cette distance, est établie une multitude de petits centres de réparations disparates. On compte alors 42 ateliers assurant la réparation de moins de vingt véhicules contre trois seulement qui l'effectuent sur plus de 201 automobiles¹⁵⁶. En France, on parle d'ateliers de premier et du second degré.

L'atelier central régional, dit de « second degré »

Il se situe au siège de chaque région PTT. Il est placé sous la responsabilité des directeurs régionaux de province.

L'atelier central régional de Limoges, années 1950



¹⁵⁵ CAC 19790505, article 132, « circulaire n° 518 du 19 octobre 1948 » de Vaillaud.

¹⁵⁶ CAC 19790505, article 129, « rapport sur la *Post Office* » par le chef de service W.-C. Burns, octobre 1945.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Dans la capitale, l'établissement Maurice Caron, rue François Bonvin dans le 15^e arrondissement, est soumis à l'autorité d'un ingénieur en chef, directeur du matériel de transport de Paris. Ces différents centres se chargent d'effectuer les réparations importantes et les remises en état d'organes¹⁵⁷. Pour remplir ces tâches, ils disposent d'un équipement complet dirigé et géré par un chef de travaux du service automobile avec environ cent mécaniciens dépanneurs par centre. Ce chef de garage est installé au cœur même de l'installation générale afin de pouvoir contrôler rapidement l'ensemble du personnel. Ces employés peuvent assumer aussi bien les réparations mécaniques, que de la tôlerie, de la peinture, de l'électricité, de la sellerie... Cela nécessite donc l'obligation de posséder un magasin très fourni en pièces détachées et fournitures. Il s'agit d'une « pièce fermée, située non loin de l'atelier »¹⁵⁸. Le bureau administratif se charge de la tenue de la comptabilité matière du magasin général, des documents comptables concernant la gestion du personnel, l'atelier et le magasin. Mais, malgré tout, les mécaniciens n'entreprennent les réparations qu'à l'instant où ces dernières ne sont pas trop onéreuses en prenant compte de l'âge de l'automobile. Pour pouvoir évaluer l'intérêt de la réparation, le responsable se charge d'établir régulièrement une comparaison entre le coût des fournitures à utiliser et le temps nécessaire à l'exécution de la réparation par rapport à la valeur du véhicule. Il s'agit du prix de revient.

En ce qui concerne l'atelier Maurice Caron, il se présente différemment de ceux de la province. Son organisation repose sur le fonctionnement simultané d'équipes spécialisées de façon à réduire le temps d'immobilisation des véhicules. Il dispose du meilleur équipement possible. L'ensemble de ces machines outils très vastes permettent d'effectuer tout type de rectification comme par exemple, sur le moteur. L'objectif consiste à obtenir des économies importantes sur les organes des véhicules. Par cet équipement, on obtient la réparation d'un véhicule léger en 200 heures alors que le temps moyen est habituellement de 320 heures¹⁵⁹. Un emploi du temps précis est établi chaque jour en tenant compte du nombre de voitures en réparation, des travaux à effectuer, de la fourniture des pièces, de la disponibilité des agents...

Les ateliers du « premier degré »

Dans les villes les plus importantes des départements de la région, on retrouve des ateliers départementaux dit « du premier degré », ainsi que trente cinq ateliers divisionnaires disséminés dans la région parisienne.

¹⁵⁷ « Du pilote d'essai au mécanicien dépanneur, les PTT possèdent leurs orfèvres en mécanique », *Revue des PTT de France*, n° 153, 1968, p. 4.

¹⁵⁸ Instruction n° 2508^E du 29 juillet 1929.

¹⁵⁹ Rachapt et Cazottes, « Le service automobile dans l'administration des PTT-Organisation », *Revue des PTT de France*, n° 3, septembre octobre 1946.

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

L'atelier garage de Montauban, années 1950



© Coll. L'Adresse Musée de La Poste, Paris / La Poste

Ils sont équipés de façon à pouvoir effectuer l'entretien périodique et les réparations les plus courantes comme des échanges standards. Il s'en suit un outillage plutôt restreint, adapté à ce type de réparations. Il n'y a pas besoin de gros stocks de fournitures mais un approvisionnement fixe renouvelé au fur et à mesure des besoins. L'effectif est d'environ deux à six unités avec en général un contrôleur du service automobile travaillant aux réparations les plus délicates. Il se charge aussi de la direction de l'atelier. À cela s'ajoute un à cinq mécaniciens dépanneurs qui procèdent aux réparations. Ces agents établissent des « fiches de réparations » sur lesquelles ils indiquent les travaux effectués, les pièces utilisées ainsi que le temps passé. L'ensemble de ces informations sera ensuite transmis au service automobile régional. Lorsque l'atelier ne dispose pas de la pièce adéquate, l'administration se doit de se la procurer sur le marché local. Son achat figurera sur la rubrique « achat à l'entreprise privée sur la fiche n° 7R » dans la comptabilité matière du centre régional. Si cette pièce revient à plusieurs reprises dans les demandes, elle pourra apparaître dans la dotation fixe du magasin du centre. De même, dans le cas contraire, lorsque des pièces ne sont que très rarement utilisées, elles peuvent être supprimées du magasin.

L'implantation des ateliers « décentralisés »

Comment déterminer le nombre de petits ateliers à implanter sur le territoire ? Il faut prendre en compte la rentabilité d'un tel service. Pour

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

cela, il faut s'attacher à la zone d'implantation en observant l'importance de la population et l'intensité économique de la région. Il faut aussi prendre en compte les distances. La création se justifie lorsque le trajet pour faire une réparation est suffisamment long pour le réduire. Enfin, on peut aussi prendre en considération l'isolement éventuel durant une période de l'année. Il faut faire attention de ne pas tomber dans l'excès de la décentralisation avec une multiplication abusive des petits ateliers. En effet, une multiplication effrénée entraîne un risque de sous-emploi des ateliers avec une déperdition d'énergie qui se caractérise par un nombre trop important de matériels et de personnels pour les véhicules à réparer ainsi que le risque d'immobiliser les capitaux. Il faut donc que la décentralisation ne devienne pas antiéconomique. Pour cela, certains pays se fixent quelques normes afin d'obtenir des garages, une économie réelle. C'est le cas par exemple, en Autriche où le seuil est fixé à dix camionnettes¹⁶⁰. Il est nécessaire de faire une étude poussée qui permette de concilier les impératifs des services d'exploitations avec la rentabilité des moyens à mettre en œuvre pour cela. Si l'on constate qu'il n'est pas intéressant de créer un service départemental, elle peut toujours avoir recours au palliatif que constitue l'industrie privée, sur décision du service régional uniquement. Mais, en général, il est plus intéressant pour elle de mettre en place ses propres ateliers plutôt que d'utiliser le privé.

Les garages

Ils permettent d'abriter les véhicules afin de les préserver des intempéries. Ils sont, soit situés dans des dépendances de bureau de poste, soit indépendants (ce qui est très souvent le cas en ce qui concerne les garages régionaux). Il faut alors trouver un bon emplacement en tenant compte de la proximité des lieux d'utilisation des véhicules, de la dimension à donner au garage en fonction des véhicules, de leur nombre et du terrain.

Le garage comporte un plan de lavage pour permettre au conducteur d'effectuer l'entretien journalier qui lui incombe. Il y a aussi parfois, une fosse de visite qui facilite l'écoulement des huiles et essences vers un puisard¹⁶¹. Les garages d'importance moyenne et quelques petits garages sont munis d'une pompe à essence, d'un distributeur d'huile et d'un gonfleur. Les garages les plus importants possèdent généralement une citerne à essence et une fosse de graissage. Dans la quasi-totalité des garages, les fûts d'essence et d'huile sont entreposés dans un local spécial généralement construit en matériaux incombustibles. La tenue de ce garage est confiée à un agent dont la charge consiste à l'approvisionner en carburants et en huiles ainsi que de délivrer ces produits aux conducteurs au fur et à mesure de leurs besoins.

¹⁶⁰ Rapport général publié sous les auspices de l'Union Postale Universelle, « motorisation de la distribution urbaine et rurale », étude B13, conseil de gestion de la commission consultative des études postales de Berne, collection d'études postales, Berne, bureau international de l'union postale universelle, 1964.

¹⁶¹ Instruction n° 2508^E du 29 juillet 1929.

Le cheminement vers la motorisation des services postaux (1930-1950)

Pour ce faire, il établit des demandes sur formules n° 1016 et il tient une comptabilité des réceptions et des livraisons sur des registres spéciaux. En fin de journée, il rend compte des opérations qu'il a effectuées. Il récapitule l'ensemble de ces opérations en fin de mois sur un registre comptable qui sera transmis à la direction afin d'établir et de contrôler le prix de revient. En raison de la dispersion des véhicules, le nombre de garages est assez élevé. On en compte 522 en province et soixante-dix-huit dans la région parisienne en 1946. Il s'agit, en général, de petits garages : 263 garages en province et trente à Paris ne contiennent qu'une voiture ; 171 en province et vingt huit à Paris reçoivent entre deux à cinq voitures. Seulement dix-sept garages en province et douze à Paris en accueillent plus de quinze.

Le manque d'ateliers-garages

Autre conséquence de la mise en régie, outre l'acquisition de véhicules et la reprise des infrastructures de la CGAP, il a été nécessaire d'en acquérir d'autres afin de pallier les manques. Ces déficits sont le résultat des pertes dues à la guerre et de l'obsolescence de certains ateliers garages qui ne sont plus aux normes. Un rapport de 1945 insiste sur cet état de fait en évoquant le fait que le « service automobile est appelé à jouer un grand rôle dans nos services : si on crée des ateliers spacieux, aérés, bien équipés, au lieu d'avoir de ces installations hétéroclites donnant l'impression d'installations de « bricoleurs » et non d'ateliers de réparation d'une grande administration »¹⁶². Certains responsables de régions appuient cette constatation comme celui de la région de Dijon, pour qui : « l'exploitation en régie directe semble désirable dès maintenant », mais « qu'il ne sera pas possible d'assurer sur grande échelle dans la région de Dijon des circuits en régie directe tant qu'un programme de construction de garages convenablement aménagés et dotés de personnel nécessaire n'aura pas été réalisé »¹⁶³. Pour mettre en évidence de façon plus nette le problème d'infrastructure, il n'hésite pas à énumérer les difficultés rencontrées : « un hangar à charpente métallique trop haut de toiture, sans aucun isolant sous les tuiles, la température demeure très basse l'hiver malgré la mise en service de deux gros poêles, une aire de lavage en plein air : la conduite d'eau est gelée par grand froid et les voitures circulent non lavées pendant ces périodes de gel. Les réclamations portent sur les véhicules trop souvent garés dans des locaux de fortune qui n'ont pas reçu avant 1939 un équipement correct, les utilisateurs de certains départements de la Région sacrifient l'entretien des voitures »¹⁶⁴.

Ces besoins ne sont pas seulement le fait de la province. Les manques se font aussi ressentir dans la région parisienne comme l'indique l'ingénieur en chef, directeur du matériel de transport des PTT, chargé du programme

¹⁶² CAC 19790505, article 129, « second rapport du 3 mars 1945 ».

¹⁶³ CAC 19790505, article 129, « lettre du 26 décembre 1946 ».

¹⁶⁴ *Ibid.*

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

d'acquisition des garages en janvier 1946. Il fait le constat suivant: « les besoins en bâtiments (garages et ateliers) du service automobile sont rendus nécessaire par l'extension du parc automobile des services de Paris. Il convient de préciser que les garages actuels sont nettement insuffisants et que cent voitures environs ne peuvent actuellement trouver place dans les locaux de l'administration (...) Les emplacements actuellement affectés au matériel de réserve Louis Forest, Issy-les-Moulineaux, Louis Périer et de nombreuses places louées à l'unité dans des garages privés, sont essentiellement précaires et insuffisants. Leur dispersion rend toute surveillance efficace impossible et l'entretien du matériel devient difficile »¹⁶⁵.

Ces quelques exemples tendent à prouver que les structures ne sont pas telles qu'elles devraient être et qu'un programme d'acquisitions s'impose. Bien que des nouveaux ateliers et garages ont été mis en service à partir de 1947, la plupart des régions se plaignent de l'insuffisance des locaux et des pièces détachées. Mais, en raison du manque de crédits, l'administration ne peut se lancer dans la construction de nouveaux locaux en nombre suffisant. Les services régionaux se doivent de rechercher pour compenser des locations et faire éditer des abris légers.

L'administration opte pour de la location mais elle ne peut se résoudre à s'en tenir qu'à cette solution. Elle a le devoir d'investir pour pouvoir pallier la hausse, de plus en plus importante, du parc.

Des acquisitions

Dès 1939, l'administration avait effectué de nombreuses acquisitions de terrains et de bâtiments destinées à l'édification ou à l'aménagement de garages ou d'ateliers de réparations. Mais, suite aux interdictions Allemandes et au manque de matériaux, il n'avait pas été possible de réaliser ces projets. Elle peut reprendre ces objectifs au sortir de la guerre. Pour l'administration, il est nécessaire de construire six magasins-garages pour un coût total de 10 500 000 francs dont 5 000 000 francs d'« indispensables » et 2 000 000 francs d'« urgents », dix-sept entrepôts dont 9 000 000 francs d'« urgents »¹⁶⁶. En 1946, l'administration acquiert des locaux et des terrains et y aménage des garages régionaux en 1947 à Chalons, Nancy, Nantes, Marseille, Montpellier, Rouen, et Toulouse. À Paris, la DMT se dote aussi d'ateliers garages avec l'atelier central rue Boinod (4 600 m), un garage rue Lourmel (2 450 m pour les camions et les autobus). Ce garage est édifié sans appui intérieur ce qui permet une utilisation maximale de la surface et une circulation facile des véhicules) et rue de Bourseul (925 m). Ces trois ateliers sont situés dans le XV^e. Dans le XIII^e arrondissement, elle acquiert le garage rue Barrault (930 m), celui de la rue des Peupliers (1 983 m), dans le XVIII^e,

¹⁶⁵ CAC 19790505, article 129, « lettre n° 757 du 30 janvier 1946 à l'attention du ministre des PTT » sur les garages de la DMT.

¹⁶⁶ CAC 19790505, article 129.

celui rue Boinod (2 680 m) qui accueillent 158 voitures, celui de la rue des entrepreneurs de 1 550 m, le garage de Montrouge rue Barbès de 860 m et la location d'un terrain de 16 500 francs. À Paris XII^e, avenue général Michel Bizot, elle dispose d'un garage pour entreposer sur 2 500 m les véhicules en instance de carrossage [16 500 francs] qu'elle loue pour 125 000 francs depuis le 1^{er} mars 1947, celui Rue Bréguet de 1 800 m pour 110 000 francs¹⁶⁷.

Ainsi se met en place tout un ensemble de structures à partir de 1946. Que de chemin parcouru depuis les premières automobiles postales des années trente. Mais c'était sans compter sur la révolution qui s'ouvre dans les années cinquante. La Poste automobile franchit un nouveau tournant...

¹⁶⁷ CAC 19790505, article 132.

La motorisation de la distribution du courrier 1951-1971

Aux sources du programme

De 1946 à 1950, la France reste marquée par le rationnement qui ne prendra fin qu'en 1949, des conditions de vie rudes... Le gouvernement français tente de remédier à cette situation chaotique en mettant en place un ensemble de plans. Une fois ces difficultés affrontées, la France va connaître jusqu'en 1973 la croissance économique, entrant comme d'autres pays industriels, dans la période dite des « Trente Glorieuses »¹⁶⁸. Cela se concrétise par le développement de l'industrie, le machinisme, l'augmentation des salaires, le plein emploi ainsi que l'exode rural.

Les ménages ne sont pas les seuls à profiter de la production de masse qui démocratise l'usage de l'automobile. La Poste aussi se tourne vers un usage plus intense de ce moyen de transport moderne. Jusqu'ici, elle avait été utilisée afin de réduire les délais d'acheminement du courrier. Ces efforts entrepris auraient perdu une bonne part de leur efficacité, si, parallèlement, la Poste n'avait pas apporté un soin tout particulier à l'organisation de la distribution, laquelle constitue le dernier maillon de la chaîne de l'acheminement... « Comparée au service de l'acheminement du courrier – qui exige une constante recherche des chaînes de transport les plus rapides – la distribution a pu longtemps être considérée comme un secteur sans histoire. Les temps sont bien changés ! »¹⁶⁹. Quelle est son histoire ?

¹⁶⁸ Expression extraite de J. Fournastié *Les Trente Glorieuses ou la Révolution Invisible de 1946 à 1975*, Paris, Fayard, 1979, 300 p. (Réed. Hachette Plurielle).

¹⁶⁹ M. Pohu, administrateur à la direction générale des Postes, « la motorisation de la distribution postale », *Revue des PTT de France*, n° 1, janvier février 1969.

Naissance de la motorisation de la distribution du courrier par l'automobile

Des débuts hésitants...

Au début des années cinquante, un nouveau terme s'est introduit dans le vocabulaire postal : celui de « motorisation de la distribution ». Tout d'abord, bien modestement, il a été uniquement utilisé dans un cercle très restreint de

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

spécialistes. Son emploi va progressivement déborder le cadre de ces bureaux du ministère pour se généraliser notamment par l'intermédiaire de la grande presse d'information qui s'en est emparée.

Cette introduction graduelle du terme de « motorisation » au sein du langage courant révèle l'évolution progressive de cette méthode de distribution par automobile. Alors que l'usage de moyens motorisés se développait de plus en plus, le service de la distribution dans les campagnes persistait à faire appel à des facteurs piétons ou cyclistes. L'idée de remplacer les moyens traditionnels par des transports mécaniques pouvait paraître séduisante mais le climat ne s'avérait pas encore favorable. Des réticences se manifestaient devant ce qui semblait être une entreprise trop risquée pour être tentée. Les progrès en matière automobile étaient jugés encore insuffisants pour se lancer dans une telle aventure. Pour les sceptiques de cette époque, l'argument présenté était celui qu'il était utopique de vouloir motoriser le service de la distribution rurale en France. Une telle organisation n'était alors envisageable qu'aux États-Unis car les routes y étaient larges et carrossables. Selon eux, la France ne disposait que de sentiers dont l'état laissait à désirer et les conditions atmosphériques ne feraient qu'accroître ces difficultés. Ainsi, les voitures ne pourraient que s'enliser dans les chemins boueux ce qui entraînerait d'importants retards dans la distribution. Il en serait fini de la régularité, ponctualité, qualités pourtant essentielles attendues de ce service postal ! À ces mauvaises conditions s'ajouteraient le risque d'accidents ou de vols car que deviendrait la voiture lorsque le conducteur la laissera seule pour atteindre les maisons écartées du chemin ? Ces incrédules admettaient à la limite la « motorisation » de quelques tournées dans les plaines, mais il était vain de penser que l'on puisse étendre ce service dans des régions accidentées et encore moins en pleine montagne.

... qui évoluent grâce à un contexte favorable avec l'apparition de la 2 CV

Après guerre, avec la reprise économique, le trafic postal devient très intense avec une augmentation de 16 % entre 1947 à 1952 du trafic postal¹⁷⁰ entraînant des charges importantes pour le facteur distributeur : toujours plus de courriers à distribuer en ville, de plus en plus loin avec la création d'espaces suburbains et leurs groupes d'immeubles. En campagne, la « Poste Automobile Rurale » apparaît mal adaptée aux nouvelles nécessités du service. Le nombre de ses circuits diminue peu à peu¹⁷¹. Face à ces évolutions, la Poste se doit de trouver une méthode novatrice afin de faciliter le travail du facteur et permettre la poursuite d'un service de qualité. Comment faire ?

¹⁷⁰ C. Pérardel (dir.), *Postes et Télécommunications françaises. Une chronologie du XX^e siècle*, FNARH, 2004, 608 p.

¹⁷¹ *Le patrimoine de la Poste*, Éditions Flohic, p. 285.

La réponse vient de l'extérieure... Un constructeur automobile va mettre sur le marché une voiture qui va contribuer à faire que « l'isolement rural devient un mot vide de sens ». La « PAR » va disparaître au profit d'un nouveau type de motorisation¹⁷²... Celui de la voiturette 2 CV. Comment vient-on à cette mutation ? Pour le comprendre, il faut se tourner vers l'histoire de l'automobile.

Aux États-Unis, dès 1903, Henri Ford lance, avec la production de masse, la Ford T à un prix si bas que ses ouvriers peuvent l'acquérir. En France, le temps est à la voiture d'élite et luxueuse, bien loin du bon marché même si Citroën pense « lui aussi que l'automobile du futur sera populaire ou ne sera pas »¹⁷³. En décembre 1922, les frères Michelin, André et Édouard, cherchent à promouvoir au sein de l'opinion publique une automobile populaire qui s'adresse « à tous les Français, ouvriers, employés, agriculteurs, etc. » par l'intermédiaire d'une grande enquête nationale par la diffusion de milliers de questionnaires en vue d'établir le profil d'une voiture « tout à fait bon marché, véritable outil de travail ». Pour eux, le constat est clair : « Aux États-Unis, il y a une automobile pour dix habitants. En France, une pour cent cinquante ! Pourquoi ? Parce que, chez nous, l'automobile est un signe de richesse ; là-bas, c'est un instrument de travail que tout le monde utilise. Une automobile, par sa facilité et sa rapidité de déplacement, triple l'activité de celui qui l'emploie. Si, au lieu de 260 000, la France en possédait un million (...) il est facile d'imaginer l'élan qu'en recevrait tout le Pays. La crise économique, née de la guerre, serait vite surmontée. Il y a là un intérêt national ». Malgré ce constat et cette mise en lumière, la situation reste la même, on ne trouve pas d'automobile à moins de quinze mille francs. En novembre 1934, pour « sortir de la crise grave que traverse l'automobile française », la société des ingénieurs de l'automobile (SIA) ouvre un concours pour la création d'une petite voiture économique dont le cahier des charges indique : deux places minimum, vendue moins de huit mille francs, étant capable de rouler à 75 km/h et ne consomme pas plus de cinq litres d'essence aux cent kilomètres. Parmi les cent deux projets, il ne ressortira rien de concret outre la Simca V, dérivée de la Fiat 500 Topolino. Au lendemain de la victoire du Front Populaire, vecteur d'augmentation des salaires, de la semaine à quarante heures et des congés payés qui donnent une nouvelle dimension au tourisme, les constructeurs ne réagissent pas. Or, le rapport de Schwartz au conseil économique réclame pour cette clientèle récente « une voiture simple, robuste, peu coûteuse ». Pierre Boulanger, vice-président de Citroën, alors qu'il observait lors d'encombres sur les routes du Puy de Dôme les

¹⁷² P. Charbon et P. Nougaret, *Tiens! V'la le facteur*, Éd. J.-P. Gyss, 1997, 266 p.

¹⁷³ J. Wolgensinger, *La 2 CV Nous nous sommes tant aimés*, La Découverte, Gallimard, novembre 1995, 112 p.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

paysans qui ne se déplaçaient encore qu'en charrette à cheval, eut l'idée d'étudier la création d'une voiture conforme aux critères de l'étude de 1922 en mettant en place une « TPV » soit une « toute petite voiture »¹⁷⁴. Il lance alors une nouvelle « enquête sur route » confiée à Jacques Duclos. D'après les réponses, il souhaite créer une voiture économique à l'achat et l'entretien, bon marché, pouvant « transporter à travers un champ labouré un panier d'œufs sans les casser » et « l'esthétique et la vitesse, je ne veux pas en entendre parler ! ». Quarante-neuf prototypes sont mis au point mais la guerre vient interrompre ces études. Sur les deux cent cinquante exemplaires fabriqués, seuls quatre sont conservés, cachés et travaillés en secret. À la Libération, le parc automobile est vieillissant, avec des modèles de plus de six ans (Simca V, Juvaquatre...). Mais, Paul Marie Pons à la direction des Industries mécaniques et électriques impose son dirigisme et promeut uniquement les marques Simca et la régie Renault en lui accordant des crédits pour renouveler son outillage. Malgré tout, Boulanger souhaite faire connaître sa voiture populaire en présentant au salon de l'automobile en 1948 la 2 CV. Cette voiture, selon A. Sauvy en 1968, si elle était fabriquée selon les méthodes d'avant 1914, ne coûterait pas moins de 600 000 francs soit un ouvrier très qualifié devrait épargner le quart de son gain pendant 120 ans pour pouvoir l'acheter !¹⁷⁵

La standardisation va apporter beaucoup dans la réduction du coup du prix des modèles. Elle ne retient pourtant pas de suite l'attention des PTT car pour eux, le mauvais état général du réseau routier dérègle les moteurs et occasionne des pannes. Ces petites cylindrées manquent de stabilité et de fiabilité et elles sont difficiles à entretenir pour les petits bureaux de poste. Mais, progressivement, la Poste va s'intéresser de plus en plus à ce modèle notamment avec le développement de la version fourgonnette en mars 1951 ainsi que de l'amélioration des routes. Cette 2 CV, robuste, de faible consommation, peu encombrante, devient un vecteur déterminant qui pousse l'administration à se tourner, à nouveau, vers l'emploi de l'automobile, pour distribuer et relever tout le courrier des Français... Son impact est tel que, quelques années plus tard, un timbre poste est émis à l'effigie de cette voiture en tant que symbole de la motorisation. Peut être que sans l'apparition de la 2 CV, la motorisation en automobile aurait été plus tardive ? Car la 2 CV va faire beaucoup dans cette décision de motoriser en raison de la possibilité de se rendre partout, quelque soit l'état de la route. Cet état de fait a été démontré par une anecdote. Un fonctionnaire d'un pays étranger avait demandé à suivre une tournée motorisée, confortablement installé dans la voiture mise à sa disposition par la direction d'où il pouvait admirer à loisir la campagne normande qui s'éveillait devant lui. L'allure de la fourgonnette

¹⁷⁴ J. Wolgensinger, *La 2 CV. Nous nous sommes tant aimés*, La Découverte, Gallimard, novembre 1995, 112 p.

¹⁷⁵ G. Dupuy, *Les territoires de l'automobile*, collection villes anthropos, 1995, 216 p.

2 CV ne pouvait pas rivaliser mais progressivement, les chemins se firent de plus en plus mauvais. La voiturette n'en continuait pas moins sa route sans paraître souffrir le moins du monde alors que la voiture accompagnatrice commençait à éprouver des difficultés. Au fur et à mesure, la voiture de l'étranger devait se rendre à l'évidence, le facteur motorisé était loin. Ainsi, sur le terrain, cette voiture se révélait être un véritable outil clé pour la distribution.

En parallèle, le réseau routier français se développait grâce aux efforts de l'union routière de France, des transporteurs routiers et des chambres consulaires qui firent prendre conscience de la misère des budgets accordés pour l'équipement routier. Le Parlement finit par voter une loi le 30 décembre 1951 qui aboutit à la création en 1953 du fond spécial d'investissement routier (FSIR). Il permit le démarrage de grands travaux financés grâce au prélèvement d'une taxe sur le carburant¹⁷⁶. Pour les ingénieurs routiers Américains, il existait un véritable mécanisme de cercle vertueux entre les routes et l'automobile. Cette théorie du « cercle magique de l'asphalte » a été mise en avant dans une publication professionnelle de 1967. Selon eux, les routes introduisent des déplacements automobiles qui procurent des rentrées fiscales. Cela permet la construction de nouvelles routes qui induisent de nouveaux déplacements et ainsi de suite. Ce postulat semble se vérifier en cette période des années cinquante, en France, avec un développement des routes qui pousse à la motorisation et inversement.

La France n'est pas la seule à expérimenter l'utilisation d'une fourgonnette pour la distribution du courrier. On retrouve cette expérience en Allemagne avec la camionnette Goggo de 300-450 kg Goggo, en Grande-Bretagne la 250 kg Morris. Seule l'Australie a renoncé à ces essais parce qu'elle estime que le travail peut généralement être effectué d'une façon plus économique à bicyclette ou par des entrepreneurs privés¹⁷⁷.

L'introduction du facteur conducteur dans les campagnes : scepticisme ou optimisme ?

Toutefois, la « motorisation » de la distribution n'est pas que le fait des qualités très appréciables de la fourgonnette 2 CV. Le bon vouloir dont fait preuve les facteurs conducteurs, qui, à partir de 1957, prennent le titre de « préposé conducteur » y est aussi pour quelque chose. Comme le terme de la « motorisation », une évolution s'est manifestée chez ces conducteurs. Au départ, ils avaient pris possession de la 2 CV avec une certaine réserve, rencontrant même une certaine hostilité de la part de ses camarades de bureau. Puis ils se sont adaptés. Ils réussirent, par expérience, à tirer parti

¹⁷⁶ G. Reverdy, *Histoire des routes de France*, Paris, Que-sais-je ?, 1995, 127 p.

¹⁷⁷ Rapport général publié sous les auspices de l'Union Postale Universelle, « motorisation de la distribution urbaine et rurale », étude B13, conseil de gestion de la commission consultative des études postales de Berne, collection d'études postales, Berne, bureau international de l'union postale universelle, 1964.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

des qualités de leur fourgonnette. Un de ces préposés a proposé à l'administrateur à la direction générale des Postes, Georges Galimard, de le suivre au cours d'une tournée accidentée. Pour lui : « il est particulièrement intéressant de constater avec quelle virtuosité il conduit, tout en restant très prudent, de se rendre compte de sa parfaite connaissance du terrain, de suivre les manœuvres fortes adroites qui lui permettent de faire évoluer la voiture sans risquer d'écraser une poule ou un canard¹⁷⁸ ».

Progressivement, le préposé conducteur s'est attaché à cette voiture du fait de l'auréole de prestige qu'elle lui conférait. L'attitude des usagers changeait, ils ont obtenu plus de respect ils se montraient moins familier. Avant l'arrivée de la voiture, il semble que la population attendait que le facteur parcoure les derniers mètres qui le séparaient de l'entrée de la maison alors que depuis qu'il est motorisé, ils viennent à sa rencontre. Cette attitude n'était pas si évidente au début de l'expérience. Des dubitatifs ne pariaient pas sur une telle réussite. D'après eux, la motorisation de la distribution avait pour conséquence de raréfier les arrêts du facteur ce qui n'était pas sans crainte pour les usagers. Ils ont eu peur que le développement de la motorisation n'engendre une destruction des relations humaines qui existaient entre le facteur et sa clientèle isolée dans les campagnes. Georges Galimard imaginait le facteur de l'an 2000 n'ayant « presque plus de contact avec les usagers ». Pour lui, le facteur aurait, chaque matin arrêté sa voiture à l'entrée du chemin qui mène à la ferme, déposé une lettre ou un journal dans la boîte aux lettres placée à cet effet sans descendre de la voiture et n'aurait manifesté qu'un désir, celui de s'éloigner au plus vite. Il n'aurait plus été le facteur actuel qui dessert nos campagnes, qui est le confident des peines, le témoin des joies, l'ami. Mais, René Bénistand, inspecteur principal breveté, se veut plus rassurant. Pour lui, « À cette inquiétude, il est aisé de répondre non. En effet, le facteur rural restera toujours le lien permanent entre les habitants des écarts et ceux de l'agglomération principale. La motorisation fournit la possibilité de rendre des services encore plus étendus aux usagers qui ont pris l'habitude de confier leurs missions aux facteurs. À cette occasion, la véhicule peut servir à des fins extra postales. C'est ainsi que grâce à la fourgonnette du service de la distribution, seule voiture disponible dans la région, un médecin de campagne a pu se rendre, au cours d'une tempête de neige, jusqu'au chevet d'une personne gravement malade »¹⁷⁹.

Au début de la motorisation, certains responsables pensent que « la motorisation de la distribution restera localisée dans les régions non accidentées¹⁸⁰ ». À cette affirmation, la réalité apporte un démenti formel. Et ceux, dès le départ, avec l'expérience de Saverne qui s'effectue aussi bien en plaine qu'en montagne...

¹⁷⁸ A. Labrousse et E. Thomas (dir.), *Encyclopédie des Postes, Télégraphes et Téléphones*, tome 1, Éd. Rombaldi, Paris, 1956, 417 p.

¹⁷⁹ A. Labrousse et E. Thomas (dir.), *Encyclopédie des Postes, Télégraphes et Téléphones*, tome 1, Éd. Rombaldi, Paris, 1956, 417 p.

¹⁸⁰ *Ibid.*

L'expérience de Saverne en 1952

En 1952, la Poste décide d'expérimenter à nouveau la motorisation de la distribution du courrier par automobile pour voir s'il était intéressant de mettre au point une telle organisation, tant du point de vue de la qualité de service que de l'aspect économique. C'est dans une petite ville alsacienne dans le Bas-Rhin, située au pied des Vosges, à Saverne, qu'un premier test va être effectué¹⁸¹.

À cette époque, il y a peu de personnes qui disposent du permis de conduire. Il en est de même au sein du corps professionnel des facteurs. À la direction du Bas-Rhin, sous la sous-direction de M. Stauder, l'agent principal de surveillance, M. Lorentz est chargé de trouver des candidats pour tenter cette expérience. Il fait alors la rencontre de M. Schütté qui avait le permis et qui avait déjà, lors de l'occupation allemande, conduit un car postal pour le transport des voyageurs. Il était prêt à participer à cette aventure. Un autre candidat est retenu : M. Oscar Oberlé. Il est né à Dabo le 23 février 1912. Après avoir fait ses classes obligatoires à l'école, il se tourne vite vers le monde du travail au sein d'une verrerie jusqu'au 2 mars 1932 où il rentre comme au préposé auxiliaire au sein de la Poste. Après avoir été *Postfacharbeiter* dans un centre de tri du courrier pour l'armée durant l'occupation allemande, il obtient après guerre une titularisation dans la ville de Saverne. M. Lorentz vint à sa rencontre lors de sa tournée à vélo un jour de pluie. Il lui indiqua que sa tournée allait être remplacée par une automobile. Mais ce dernier ne dispose pas du permis de conduire. Malgré tout, il accepte de se lancer dans l'aventure en le passant même si cela ne va pas s'avérer être une tâche aisée. En effet, il rappelle dans ses mémoires que : « J'acceptais, mais je dus le présenter trois fois. La dernière fois, l'inspecteur qui faisait passer le permis me dit : « je dois vous le donner, les PTT ont téléphoné ce matin. Vous n'avez pas besoin de rouler, je vous le donne, mais vous ne serez jamais un bon conducteur ». Mais ensuite, j'ai fait un stage de quinze jours au garage régional et là, j'ai vraiment appris à conduire. C'est là que j'ai passé le permis administratif¹⁸² ». Ces premières difficultés vont être vite oubliées, lui qui va conduire jusqu'à quatre-vingt-quatre ans sans avoir le moindre accident hormis une entorse en cherchant à desembourber la voiture !

Après avoir recruté ces deux premiers facteurs-conducteurs, l'expérimentation peut commencer le 5 février 1952. La particularité de cette expérience est le fait qu'il existe deux tournées : l'une dite de la montagne attribuée à M. Oberlé et une autre dite de la plaine pour M. Schütté. Le premier prend alors le surnom du « facteur de la montagne » et le second,

¹⁸¹ Y. Lecouturier, « 1953 : les PTT adoptent la 2 CV » *La Dépêche*, bulletin de la société d'histoire de La Poste et de France Télécom en Basse-Normandie, n° 32, mai 2003, p. 18-25.

¹⁸² *La vie de facteur d'Oscar Oberlé* Diligence d'Alsace, « Histoires de vie », n° 64, Souvenirs recueillis par Jean Lerat lors d'un entretien le 1^{er} juillet 1998 avant son décès en 2000, janvier 2001, p. 58-63.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

celui de « facteur de la plaine ». L'idée consistait à mettre à l'épreuve ce nouveau transport sur tous les terrains. La tournée en montagne était très longue avec soixante-dix km et difficile avec des routes et des chemins abruptes et étroits. Malgré ces conditions, l'administration a obtenu des résultats satisfaisants. Cet emploi de l'automobile va permettre de remplacer quatre facteurs et demi. Pour O. Oberlé, l'usage du véhicule est « la solution idéale surtout pour la deuxième partie de ma tournée, celle de la montagne »¹⁸³.

Pour pouvoir bien évaluer cet essai, ces facteurs notent, tout au long de leur tournée quotidienne « tous les détails et tous les événements pour la direction départementale qui voulait savoir si une telle organisation était rentable et fiable ». Ils mettent en avant le mauvais état des routes, les imprévus susceptibles de perturber une tournée comme une branche d'arbre au milieu de la route ou encore le chargement d'un camion qui barre la route ce qui entraîne un retard important. Malgré ces aléas, les clients semblent satisfaits de cette méthode car elle permet, pour la plupart, d'avancer l'heure de distribution. D'après M. Schutté, au début les usagers, en les voyant motoriser, vont être dans l'ensemble « un peu surpris, mais très favorablement. Seules quelques personnes voulaient y voir une sorte de dépense inutile et ne manquaient pas alors d'évoquer le temps où les facteurs allaient tous à pied et où le facteur à vélo était un privilégié »¹⁸⁴. Mais c'est la nouveauté qui les surprenait. Ils vont vite changer d'avis. Cette innovation rencontre un véritable succès auprès des populations.

D'après Ernest Tournier, le 1^{er} février 1954, « au début, les gens étaient émerveillés de me voir arriver en automobile. C'est qu'il n'y en avait pas beaucoup dans le coin ». Cette 2 CV va se révéler être une véritable alliée. Employée en version berline, la voiture manque d'un peu de place et les sièges s'usent un peu trop rapidement. Mais, globalement, la 2 CV est une voiture de bonne qualité, elle consomme peu et elle est fiable. La pluie, le vent, la neige ne l'arrêtent pas ! L'idée de service public prend alors toute sa signification ! Les revues sur la Poste aiment à évoquer les exploits de ces tournées motorisées à l'exemple de ce postier motorisé d'une petite bourgade du sud-ouest qui lors d'un hiver particulièrement rude aurait continué son service alors que le boulanger, l'épicier avaient renoncé à accomplir la leur tournée en raison de l'état des chemins. Compte tenu de ces circonstances, la voiture est changée tous les trois ans. Seule ombre au tableau, les nombreuses crevaisons en raison de l'état de la route. Oberlé affirme que « les seules difficultés, au début, étaient dues à l'état des routes ». Mais à côté de cela ils n'enregistrent pas d'accident. M. Schutté aime à dire qu'il a « tout au plus

¹⁸³ « 10^e anniversaire des premières tournées rurales motorisées », *Bulletin d'Information des Postes et Télécommunications*, n° 74, février 1962, p. 3 à 4.

¹⁸⁴ *Ibid.*

une fois, ai-je écrasé une malheureuse poule » et juste une petite frayeur car « une énorme biche, dévalant la pente de la montagne à toute vitesse, passe à cinquante centimètres de l'avant de ma voiture ». Ce sont les aléas de la forêt ! Ils n'enregistrent pas non plus de panne, hormis « une fois » pour Oberlé « mon arbre de transmission s'est rompu » un jour de fortes précipitations neigeuses. Ainsi, en ces débuts, les difficultés n'ont pas été très importantes. Il a juste fallu « m'accoutumer à ce nouveau mode de distribution. Il faut savoir où s'arrêter exactement pour desservir plusieurs maisons, descendre, remonter, puis s'arrêter quelques mètres plus loin... Et puis, il faut bien connaître sa route... à l'époque certains chemins étaient en mauvais état ». Mais globalement, ils sont grandement satisfaits de l'usage de l'automobile. Pour eux, « en voiture, c'est tellement mieux ». Ils peuvent ainsi aller, par tous les temps, à la rencontre des populations même durant l'hiver rompant l'isolement de certains. Il a même été amené, même si cela n'est pas réglementaire, à détourner l'usage de l'automobile postale pour d'autres plus urgent comme le transport d'une femme sur le point d'accoucher alors qu'un orage avait coupé le courant et empêchait d'appeler une ambulance ou encore le sauvetage d'un enfant qui avait avalé des médicaments. Il a pu être sauvé.

Ainsi au terme de cet essai le résultat semble très concluant. La Poste peut donc se lancer plus intensément dans la motorisation des tournées rurales. La 2 CV fait entrer la Poste dans l'ère du moteur¹⁸⁵.

Les avantages de l'automobile en ville et en campagne

L'utilisation de l'automobile pour la distribution et le relevage du courrier ne date pas des années cinquante. Déjà, le système de la « PAR » soit la « Poste Automobile Rurale » avait permis l'introduction d'une distribution en milieu rurale avec les premiers essais en 1926. Mais cette formule ne permettait pas de résoudre toutes les difficultés en raison de la dispersion très inégale de l'habitat et n'offrait pas d'intérêt dans les agglomérations urbaines importantes. En outre, les premiers essais de voitures légères 5-6 CV n'ont pas apporté les résultats escomptés. Bien que disposant d'un prix de revient kilométrique économique, elles tenaient mal la route et étaient difficiles à entretenir. De fait, l'expérience a été abandonnée. Mais avec la généralisation des petites automobiles comme la 2 CV qui disposent d'une faible consommation, sont peu encombrantes, robustes, au prix de revient kilométrique intéressant et avec l'amélioration constante du réseau routier français, l'administration décide d'attribuer un nouvel essor à la motorisation et renonce au système de la PAR. Cette motorisation de la distribution

¹⁸⁵ J.-G. Jeudy et D. Milleron, « La motorisation des tournées rurales », hors série, *Charge Utile Magazine*, Paris, histoire et sélections, 1998-1999, n° 12, p. 19.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

s'effectue alors aussi bien en milieu rural qu'en milieu urbain. Cette décision ne peut être admise qu'à partir du moment où elle constitue un atout indéniable et supplémentaire pour le service. Pour cela, la Poste établit un cahier des charges qui indique quatre conditions auxquels doit répondre tout projet de distribution motorisée :

- l'amélioration des conditions de travail tout en augmentant le rendement ;
- le perfectionnement de la qualité de service avec une certaine régularité des horaires de passage ;
- la réduction du prix de revient ;
- la baisse voir la suppression des risques d'accidents inhérents aux véhicules à moteur.

Comment ce même véhicule à savoir la voiturette légère va-t-elle pouvoir apporter des améliorations à la distribution dans ces deux milieux, le rural et l'urbain, dont les besoins semblent si opposés ?

Améliorer les conditions de travail des distributeurs

Le premier élément apporté par l'introduction d'une automobile, dans ces deux lieux de distribution, est l'amélioration des conditions de travail des distributeurs. Ce n'était pas si évident en milieu urbain car l'utilisation d'une automobile pour un service en « porte à porte » est source de gênes et d'encombrements sur la chaussée. Dans ces conditions, l'idée de munir les facteurs des villes d'une voiture avait été abandonnée dès le début en raison de cette inadaptation du service avec l'environnement. Mais, malgré ces inconvénients, la voiture semble pouvoir apporter sa contribution à la distribution du courrier en milieu urbain. En effet, ses usagers reçoivent journalièrement plusieurs centaines de correspondances notamment les gros « usagers » très présents dans ces régions. Les points de distribution sont contigus avec notamment l'existence d'immeubles qui concentre une forte population en un même lieu entraînant beaucoup de courriers sur une faible distance. L'automobile peut aider à transporter ces charges lourdes. Elle permet aussi de remédier aux trajets entre le bureau de Poste et les quartiers de distribution éloignés du centre comme la banlieue parisienne. Avant l'emploi de l'automobile, les facteurs empruntaient, aux frais de l'administration, les moyens de transport publics locaux ou utilisaient les cars prévus à cet effet ou encore des véhicules assurant transport du personnel et des sacs postaux. Ces solutions étaient globalement peu satisfaisantes car les itinéraires des autobus ne répondaient pas toujours aux besoins de la tournée : éloignement par rapport au bureau de distribution, attentes ou retards aux stations, gêne pour les voyageurs aux heures d'affluence lorsque ces facteurs étaient munis d'importants paquets à distribuer. L'au-

La motorisation de la distribution du courrier

tomobile particulière va permettre de mettre fin à ces inconvénients. Outre la distribution du courrier, l'automobile permet aussi le transport des messageries. Il était jusque là assuré par des « poussettes » soit des véhicules poussés à la main par des facteurs spécialisés. Les conditions de distribution sont alors difficiles en raison des importants parcours haut-le-pied. La vitesse de l'automobile va permettre de combler rapidement ces trajets sans rendement. En revanche, dans certains quartiers, son utilisation ne peut être adoptée en raison d'une circulation trop importante ou à cause d'un encombrement qui ne permet pas le stationnement. Dans ces deux cas de figure, les poussettes restent alors majoritaires. Malgré l'utilisation de l'automobile pour alléger les facteurs distributeurs, les objets à distribuer sont parfois encore en trop grand nombre. Pour faciliter la tournée, il a été mis au point, en complément, un système de dépôts d'objets. Les correspondances à distribuer ont été classées en distinguant ceux qui vont être remis au début de la tournée et ceux qui feront l'objet d'une seconde distribution destinés aux usagers domiciliés dans la deuxième portion de la tournée. Ces derniers seront entreposés dans des lieux de sécurité comme des établissements du ministère des Postes, Télégraphes et Téléphones ; services publics... et des « coffres relais ».

À l'inverse, au sein du milieu rural, le nombre et le poids des correspondances sont faibles en raison d'un nombre peu important d'habitants et la quasi absence d'activité économique. Mais là aussi, l'automobile va pouvoir se révéler être un véritable appui car ces tournées rurales se caractérisent par de longs parcours en raison de l'éloignement entre les différentes habitations. Elles sont clairsemées ce qui a pour conséquence des tournées avec d'importants parcours haut-le-pied. Avec l'exode rural, une partie de la population a quitté la campagne pour la ville ce qui a accentué la dispersion entre les habitations. Avec l'automobile, le facteur distributeur va pouvoir franchir, sans trop de fatigue, les kilomètres quelque soient le relief et les conditions climatiques, car il se trouve à l'abri des intempéries et la voiture passe partout. C'est un véritable atout par rapport à l'utilisation d'une bicyclette ou d'un vélomoteur.

L'automobile se révèle aussi être complémentaire avec les autres moyens de distribution. En effet, elle peut emporter avec elle une bicyclette, par l'intermédiaire d'un porte-bicyclette positionné sur le toit. Il existe deux modèles : celui pour une seule qui glisse sur le côté du véhicule et celui pour deux qui se rabat vers l'arrière. La voiture peut aussi conduire un second facteur et sa bicyclette afin qu'il puisse effectuer sa propre tournée ou pour pouvoir se rendre dans un « écart » inaccessible en voiture.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

La 2 CV porte-bicyclette à la fin des années 1950



© Coll. L'Adresse Musée de La Poste, Paris / La Poste

Cette méthode est particulièrement intéressante en milieu montagnard. La voiture peut ainsi transporter le facteur à bicyclette sur un point élevé de sa tournée sans difficulté de manière à ce qu'il n'est plus qu'à l'effectuer dans le sens le moins pénible soit en descente. Il en est de même en ville où l'expérience a été effectuée en 1955 afin de réaliser une tournée mixte pour éviter d'être pris dans les embarras de la circulation urbaine. Dans ces conditions, l'administration va aussi pouvoir augmenter la longueur des tournées afin de visiter le plus d'habitations possible sans dépasser la durée normale d'une tournée.

Apporter un meilleur service aux usagers

L'automobile n'a pas seulement des atouts pour le personnel de la Poste mais aussi pour les usagers. Il permet d'améliorer la qualité d'ensemble du service. L'heure de passage du facteur devient plus matinale ce qui permet aux travailleurs du monde rural de prendre connaissance de leur courrier à la pause du midi et de pouvoir éventuellement y répondre le jour même car une seconde levée de leur boîte aux lettres est assurée dans l'après midi. Cela permet aussi une certaine régularité des horaires ce qu'apprécie particulièrement cette population rurale. De plus, l'automobile permet d'atteindre ces populations isolées quelque soit le temps. Le facteur motorisé va plus loin

dans la notion de service public en essayant d'être ponctuel quelque soit les conditions climatiques. Les magazines de la Poste aiment à rappeler cet état de fait : « Tout, sous la neige, semblait avoir été anéanti, tout ce qui bouge et tout ce qui vit, tout... sauf minuscule et imperturbable fourmi noire dans la grande plaine blanche, le préposé des Postes distribuant son courrier¹⁸⁶ (...) La « 2 CV » lui facilite bien la tâche, lui donne bien des satisfactions. Et où ne passerait-on pas avec une 2 CV, même lorsque les chemins sont obstrués par la neige ? Et puis, que diraient-ils, que feraient-ils, ses clients, ses amis, qui l'attendent, là-bas, à Bettviller ou à Montbron ? Car l'arrivée du facteur, dans ces villages engourdis, prend en ce moment figure d'évènement, c'est l'« Évènement » de la journée »¹⁸⁷.

Bonifier le rendement économique pour l'administration

C'est aussi un atout pour l'administration dans son ensemble avec la réduction du prix de revient de la distribution. Dans tous les cas, tout projet de motorisation n'est reconnu viable qu'à partir du moment où la nouvelle organisation se solde par une économie réelle par rapport à l'ancienne. L'utilisation de l'automobile doit être rationnelle soit les moyens mis en œuvre pour mettre en place la motorisation comme les dépenses relatives à l'achat et l'entretien des véhicules ainsi que la rémunération du personnel doivent être compensés par les économies engendrées par ce système. Par exemple, il a été mis en place pour la distribution des paquets en banlieue parisienne des voitures Juvaquatre qui servent également au relevage des boîtes aux lettres. Le rendement horaire de ce facteur conducteur atteint trois fois celui d'un « poussetier » qui assurait précédemment cette fonction. Trois automobiles assurent ces distributions sur un parcours d'environ soixante-douze kilomètres. Cette organisation a permis de réduire l'effectif de cinq agents¹⁸⁸. Mais, l'utilisation de cette Juvaquatre ne se révèle pas toujours avantageuse. Par exemple, à Paris, son expérimentation a révélé qu'elle était impropre pour ce service. Le manque de place pour classer les paquets et la trop grande fatigue qu'impose au facteur-conducteur, seul à bord, toutes les manœuvres occasionnées à chaque arrêt, répétées un grand nombre de fois, l'ouverture, la fermeture des portières de son véhicule ainsi que la recherche et la livraison du paquet, n'en font pas un bon outil. En banlieue, cet inconvénient est bien moins sensible en raison de la densité de la distribution au kilomètre qui y est beaucoup plus faible. De ce fait, on se tournera plus volontiers à Paris vers l'utilisation d'un fourgon électrique.

Autre avantage pour l'administration : l'utilisation de l'automobile ne se cantonne pas à la distribution du courrier mais peut être conjuguée au transport des dépêches. Cela peut permettre d'avancer l'heure d'arrivée du

¹⁸⁶ Voir la publicité ironique « Passera, passera pas ?... est passée » extraite de la revue *Postes et Télécommunications*, n° 88, avril 1963.

¹⁸⁷ « Facteur au pays de Bitche », *Bulletin d'Informations des PTT*, n° 38, février 1959.

¹⁸⁸ Rapport annuel de l'inspection générale des PTT en date du 19 mai 1954.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

courrier dans les bureaux. Il peut aussi l'être avec un relevage du courrier en fin d'après midi dans la localité, siège du bureau d'attache de la voiture ou encore transporter les colis postaux dans les régions éloignées d'une voie ferrée.

L'administration conclut que « l'utilisation des engins à moteur est donc susceptible d'apporter une amélioration d'ensemble de la distribution et du relevage des correspondances dans les campagnes, sous réserve, bien entendu, que les problèmes posés soient abordés avec un esprit réaliste et novateur »¹⁸⁹.

Est-ce dire que la motorisation de la distribution rurale est susceptible d'être généralisée ?¹⁹⁰. Il semble que « oui » avec l'ambition de réaliser un programme de motorisation sur une dizaine d'années qui a pour but d'atteindre au final, dix mille tournées rurales et mille tournées urbaines¹⁹¹.

L'automobile en force pour la distribution du courrier

La mise en place d'une nouvelle distribution « motorisée »

Parvenir à un meilleur service et faire des économies n'est pas le fait du hasard. Il ne faut pas seulement mettre en place des automobiles mais revoir entièrement la tournée et l'organiser en conséquence. Pour cela, il est nécessaire de remplacer les tournées qui dépassent la durée normale d'utilisation journalière des préposés à la distribution et celles qui comprennent des longueurs excessives ou une trop grande pénibilité en raison du relief ou du climat. Mais il n'existe pas de formule type à appliquer car trop d'éléments viennent bouleverser toutes prévisions théoriques comme l'état de la route, le relief, etc. Il n'y a pas non plus un nombre idéal de véhicules à mettre en ligne, car il est pratiquement impossible de calculer un rapport entre le nombre et les caractéristiques des tournées qui sont trop variables. En Belgique, un calcul existe : « $M=I$ » où « M » est le besoin en motorisation et « I » l'intervalle moyen des lieux habités d'une commune. Ainsi, lorsque l'intervalle moyen de l'habitat dépasse 400 mètres, on envisage la motorisation sans courir de risque et au delà de 600 mètres, c'est considérée comme fort favorable¹⁹².

En France, l'administration pense qu'il est nécessaire de réaliser au préalable une étude. Elle justifie cette démarche en affirmant que : « la sélection, la préparation et la formation du personnel chargé d'étudier la mise en place des organisations motorisées revêtent une importance essentielle, puisque la rentabilité d'un matériel de transport coûteux dépend fortement de son utilisation rationnelle; des organisateurs compétents,

¹⁸⁹ M. Chapart, « La motorisation des services postaux », *La revue des PTT de France*, n° 2, mars avril 1953, p. 22-36.

¹⁹⁰ Collection d'études postales publiée sous les auspices de l'Union Postale Universelle, « motorisation de la distribution urbaine et rurale », étude B13, conseil de gestion de la commission consultative des études postales, rapport général, Berne, bureau international de l'union postale universelle, 1964, p. 36.

¹⁹¹ « Courrier plus rapide grâce à la motorisation de la distribution », *Bulletin d'Information des Postes et Télécommunications*, n° 45, septembre 1959.

¹⁹² *Ibid.*

avisés et réfléchis en sont les leviers indispensables »¹⁹³. Elle ajoute que « lors de l'instauration d'une nouvelle méthode de travail comme la motorisation, il faut préparer soigneusement les organisateurs, les plus anciens tout spécialement, à la tâche qui les attend car il leur est réclamé une imagination féconde et une hardiesse particulière dans la conception de projets faisant table rase de l'organisation ancienne. Cette formation vise l'état d'esprit pour vaincre les réticences et la routine et la connaissance parfaite des possibilités d'utiliser rationnellement les nouveaux outils mis à leur disposition¹⁹⁴ ».

Pour organiser puis vérifier ses services motorisés, l'administration emploie des « vérificateurs ». Ils sont issus dans la majorité des cas du personnel des facteurs qui sait conduire une automobile et qui connaît parfaitement le code de la route ainsi que tous les problèmes qui se posent dans la pratique. Ils sont choisis après une sélection à un ou deux degrés au moyen d'examens d'avancement. Leur formation revêt la forme de cours, de conférences, de discussions, d'exercices réels durant quatre semaines en France. Ils y apprennent les éléments essentiels de l'organisation du travail avec l'étude de normes, des lectures de cartes, de la topographie, des exercices d'élaboration de rapports, des notions psychologiques, des commentaires des instructions administratives, des exercices de terrain... Cet enseignement est complété par des visites, des conférences, des échanges de documentations avec les autres pays qui ont aussi mis en place la motorisation.

Cette étude va porter sur plusieurs éléments :

- les éléments géographiques et naturels : ils étudient les cartes géographiques, très détaillées, qui ont été réalisées par les services topographiques. Elles indiquent les particularités du parcours (forêts, ponts, autoroutes...), la disposition des agglomérations et maisons isolées ; les plans communaux régionaux ou nationaux d'entretien, d'aménagement et d'extension du réseau routier ; les graphiques des périodes d'enneigement, de gel intense, de risque de verglas ; l'intervalle moyen de l'habitat par commune.
- L'évolution démographique et économique : ils en prennent connaissance par l'intermédiaire de dictionnaires des communes mentionnant la superficie, l'altitude, les caractéristiques administratives, la superficie des bois, des terrains cultivés et par des cartes géographiques qui situent les hameaux, les agglomérations, les habitations isolées. À cela s'ajoute les relevés statistiques de l'évolution démographique dans chaque commune d'après les recensements ; les cartes et les croquis représentant les tendances de l'évolution de la démographie notamment sur le mouvement des naissances, décès, âge de la population...
- Les éléments économiques et industriels : ils s'approprient ces éléments au

¹⁹³ Rapport général publié sous les auspices de l'Union Postale Universelle, « motorisation de la distribution urbaine et rurale », étude B13, conseil de gestion de la commission consultative des études postales de Berne, collection d'études postales, Berne, bureau international de l'union postale universelle, 1964, p. 120.

¹⁹⁴ *Ibid.*, p. 122.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

moyen des statistiques sur l'évolution économique et industrielle publiées par les bureaux de statistiques nationaux ou privés. Ils utilisent aussi les rapports des conseils économiques, des autorités communales locales sur l'évolution à prévoir dans l'établissement de nouvelles entreprises ou construction d'immeubles; les cartes géographiques, les croquis et les relevés statistiques représentant les mouvements et les déplacements de la population active, la quantité de main d'œuvre, le degré de chômage...

- D'autres éléments sont aussi pris en compte comme l'organisation existante du service postal, les relevés statistiques relatifs à l'activité postale au guichet, le courrier à distribuer... et l'état des locaux de service et des possibilités de garage des véhicules¹⁹⁵.
- Enfin, l'étude prend aussi en considération les programmes d'aménagement et de réfection du réseau routier auprès des autorités chargées de les élaborer afin de coordonner ceux-ci avec son propre programme de motorisation. Cette coopération permet de veiller à ce que l'état du réseau routier soit dans son ensemble praticable en toutes saisons.

Les responsables de l'organisation de ces circuits vont chercher à choisir l'arrêt qui permet une distribution en un minimum de temps et de difficultés en prenant en compte le fait qu'il y ait plusieurs habitations à desservir, répartis en un groupe de deux à dix maisons. En général, ils comptent un arrêt pour cinquante mètres sur une tournée de soixante kilomètres environ. Ce chiffre varie selon les pays avec un minimum de trente kilomètres en Belgique, cinquante aux Pays Bas ou quarante en Pologne. Ils peuvent aussi privilégier de la marche à pied plutôt que des manœuvres difficiles et superflues. Pour pouvoir offrir de meilleures prestations, les organisateurs confrontent la nouvelle et l'ancienne organisation à partir de tableaux comparatifs en veillant par exemple à l'heure du début et de fin de la distribution ou de levée dans les hameaux. Ils étudient aussi l'aspect financier où la suppression de personnel doit compenser le coût de l'automobile et ses frais d'utilisation¹⁹⁶. Seules certaines organisations déficitaires sont admises à titre exceptionnel lorsqu'il en va de l'intérêt des usagers ou du personnel. Enfin, ces responsables se doivent aussi d'être prévoyants en anticipant d'éventuels développements futurs. L'objectif consiste à éviter des refontes ultérieures souvent difficiles et déplaisantes à organiser. C'est ainsi que l'administration a mis en place une étude de prévision des trafics postaux entre 1975 à 1985 à l'initiative du « groupe de réflexion sur l'avenir de la Poste ». Par ce moyen, ils ont cherché à connaître les trafics et leurs évolutions à venir afin de mieux harmoniser les politiques et les moyens à mettre en œuvre. Les conclusions de ce groupe de réflexion ont abouti à une évolution de la structure géogra-

¹⁹⁵ Rapport général de Berne, collection d'études postales publiée sous les auspices de l'Union Postale Universelle, « motorisation de la distribution urbaine et rurale », étude B13, conseil de gestion de la commission consultative des études postales, rapport général, 1964, Berne, bureau international de l'union postale universelle.

¹⁹⁶ M. Chapart, « Utilisation de véhicules à moteur pour l'exécution du service postale à domicile », *Revue des PTT de France*, 1953, p. 22 à 36.

phique du trafic de moindre importance dans la région parisienne mais à une augmentation des échanges entre les régions. Ce pronostic est lié à la régionalisation de la politique économique et sociale, et la tendance à la décentralisation progressive de l'activité des entreprises qui implique la création de métropoles régionales dynamiques couplée d'une baisse du poids de la région parisienne.

Une fois l'étude déterminée, la tournée motorisée est détaillée soigneusement en fournissant au facteur des directives très précises au moyen d'une carte géographique qui indique les boîtes aux lettres à relever, l'ordre de la desserte, les sections de parcours haut-le-pied (c'est-à-dire les parcours où le facteur ne remet pas de courrier), les chemins praticables, les maisons isolées, les distances entre les localités, la localisation des tournées motorisées ou non, le kilométrage prévu, l'emplacement des arrêts, les endroits où les facteurs piétons ou cyclistes sont déposés ou repris, etc. Ce document est aussi attribué au bureau motorisé et aux services régionaux ou centraux chargés de l'organisation et de la surveillance du service motorisé.

Exemple de modification d'une tournée : le circuit de Ville en Tardenois (Marne)

Dans l'ancienne organisation de cet exemple, le courrier était acheminé entre Dormans et Ville en Tardenois par les autobus du service des « rapides de Champagne ». La distribution dans la circonscription nord du bureau de Ville en Tardenois était assurée par trois facteurs à partir de 10 h 15 dans le cas le plus favorable. À partir du 4 août 1952, le service en 2 CV s'effectue de manière différente. Le courrier destiné aux usagers de la circonscription de Ville-en-Tardenois est dirigé par les différents services d'acheminement sur le bureau de Fismes. Le matin, l'utilisation des cars est supprimée. À la place, un facteur résidant à Fismes transporte le courrier à Ville-en-Tardenois avec sa 2 CV. Il assure aussi le transport des dépêches à Courville entre les mains du receveur distributeur d'Arcis le Ponsart (chargé d'effectuer ce transport le matin entre son bureau et Courville), puis à Crugny. Cette livraison faisait appel avant à un entrepreneur qu'il a été possible de supprimer. La distribution et une première levée des boîtes supplémentaires sont effectuées selon un itinéraire déterminé passant par des petits villages : Tramery (100 habitants); Faverolles (236 habitants); Coemy Lhery (92 habitants); Lagery (204 habitants); Aougny (95 habitants); Le Plessier et autres lieux isolés comme Saint Antoine, Le Bois Dormont... appelés « écart ».

La distribution est assurée par deux agents qui prennent place à bord de la voiture. Il y a le facteur résidant à Fismes et un auxiliaire du bureau de Ville-en-Tardenois dont la durée d'occupation est de six heures par jour en

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

moyenne. Dans les agglomérations, le véhicule est garé dans un lieu sûr pendant que les deux agents font la distribution. La remise des objets est assurée avec la voiture dans les « écarts » pendant que le second dessert l'agglomération. Cette distribution motorisée ne dessert pas l'agglomération de Romigny qui compte 219 habitants car cela entraînerait, par rapport à l'ancienne organisation, un retard d'une heure et demie. On a alors confié cette desserte à un facteur qui dessert Ville-en-Tardennois. Après un stationnement de deux heures à Ville-en-Tardennois, le facteur conducteur assure un deuxième relevage des boîtes aux lettres en parcourant dans le sens inverse le circuit de distribution jusqu'à Tramery. Il livre ensuite l'ensemble des courriers relevés et ceux remis par les titulaires des bureaux de Crugny et d'Arcis-le-Ponsart.

Cette nouvelle façon de faire permet, comme cela était voulu, d'améliorer la qualité d'ensemble des services de la distribution et du relevage du courrier tout en abaissant le prix de revient du fonctionnement du service. On constate l'apport qualitatif en comparant les heures moyennes de distribution et de relevage du courrier de l'ancienne et de la nouvelle organisation. À Tramery, on passe d'une distribution à 10 h 30 à 8 h 45 soit une avance d'une heure quarante cinq; à Faverolles, de 11 h 30 à 9 h 05 soit une différence d'une heure vingt cinq; à Crugny, de 13 h à 9 h 30 soit trois heures dix de différence; à Lhéry, de 10 h 15 à 10 h 05 soit dix minutes seulement de différence; à Lagery, de 11 h 30 à 10 h 25 soit une heure cinq et enfin à Rougny : de 12 h 15 à 11 h 25 soit cinquante minutes de gagnées. Ces chiffres parlent d'eux-mêmes, ils ont tout à gagner de cette motorisation !

Puisque la substitution du service motorisé au système ancien implique la fusion de tournées, la refonte des itinéraires, l'extension des superficies de base, pourquoi ne pas y ajouter une nouvelle distribution géographique de l'implantation des bureaux distributeurs ? L'administration se penche sur un examen des possibilités de centralisation des circonscriptions postales intéressées...

La réforme de 1960 : la centralisation et la création des CDM « centres de distribution motorisée »

La distribution du courrier est assurée à partir d'un bureau distributeur. Une commune ne possède en général qu'un seul bureau distributeur sauf dans quelques grandes villes comme Paris ou Marseille qui en disposent d'un par arrondissement. On parle alors de « décentralisation » afin d'approcher le point de départ du facteur des quartiers qu'il doit desservir. En campagne, l'administration va devoir faire l'inverse à savoir la « centralisation ». De quoi s'agit-il ?

La motorisation de la distribution du courrier

Le territoire est divisé en circonscriptions postales comportant un bureau distributeur dont le rayon d'action dépend des moyens de transport mis à la disposition des facteurs distributeurs. Après dix années d'expérience, de 1950 à 1960, la motorisation de la distribution postale rurale dans le cadre des circonscriptions existantes, a démontré qu'elle facilitait le déplacement des facteurs, étendait leur aire d'activité et justifiait la suppression de certaines d'entre elles en raison de leur faible trafic. Lorsque les circonscriptions sont d'étendue restreinte, il n'est pas possible de donner aux préposés motorisés un rayon d'action suffisant pour permettre une utilisation rationnelle et économique de la voiture. L'administration s'est donc orientée à partir de 1959 vers la création d'ensemble plus vastes groupant un certain nombre de petites circonscriptions postales autour d'un bureau distributeur unique érigé en centre de distribution motorisée. Autour de ce « CDM » se sont rattachés des « bureaux satellites ». Le choix de ce centre est important car il va devenir un lieu attractif pour ses usagers. Ainsi, il y a intérêt à ce que le CDM corresponde au bureau le plus important de la circonscription. Ce CDM ne peut être créé que dans un bureau de plein exercice. L'administration doit aussi prendre en compte sa situation du point de vue de l'acheminement du courrier et la qualité des routes desservant les communes périphériques.

Cette nouvelle organisation dispose de nombreux atouts :

- elle permet une meilleure utilisation des véhicules, plus rentable et mieux adaptée aux besoins.
 - elle supprime les services à temps partiel de facteurs ;
 - elle apporte une surveillance directe des préposés conducteurs placés sous la direction de chefs plus qualifiés ;
 - elle simplifie et accélère l'acheminement et la distribution du courrier.
- Le nombre de bureaux distributeurs sont plus faibles, ce qui facilite le tri, raccourci les itinéraires, accroît la vitesse des véhicules qui peuvent emprunter de grands axes routiers atteignant plus tôt le matin les bureaux distributeurs et avançant ainsi la distribution ;
- elle permet d'améliorer le contact avec le public ;
 - elle favorise une motorisation rationnelle.

Pour faire cette refonte, il faut établir une étude approfondie sur l'évolution démographique, économique (déclin, développement, perspective, courants commerciaux), du trafic postal, la politique de construction d'entreprises privées ou maisons, les perspectives de transformation du réseau routier, les activités professionnelles et culturelles, les moyens de déplacement et les affinités régionales des habitants. Il n'est pas rationnel de constituer des circonscriptions de distribution trop étendues et ceux pour deux raisons. La

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

première, il faut éviter que la centralisation n'entraîne un allongement excessif des travaux préparatoires dans les petits bureaux. Le tri doit toujours être effectué en un seul temps au CDM. La circonscription à créer ne doit pas comporter plus de vingt à vingt-cinq quartiers. Autre raison, les parcours haut-le-pied seraient trop long ne permettant pas de réduire les frais ni d'améliorer la qualité du service. L'expérience va montrer que la zone d'action du CDM ne doit pas dépasser un rayon de quinze kilomètres. Le nombre de véhicules à rattacher à un CDM est de l'ordre de trois environ. La taille de ce centre varie de façon importante selon la région ainsi qu'à l'intérieur même d'un département. Par exemple, le centre de Combs-la-Ville en Seine et Marne dispose d'une voiturette alors que celui de Coulommiers en dispose de dix-neuf. Les locaux du bureau CDM doivent être suffisamment vastes pour recevoir tous les distributeurs de la nouvelle circonscription pour y effectuer le tri et il faut aussi qu'il dispose de dépendances afin d'y entreposer les véhicules.

Malgré les avantages de cette centralisation, les refontes de circonscriptions postales et la redistribution des établissements ne fait pas que des satisfaits. Certains receveurs de bureaux de poste de faible importance s'en plaignent car elle lui ampute sa tâche traditionnelle de distribution. Il y a aussi des usagers qui ont des réactions négatives car ils craignent une diminution des facilités dont-ils disposaient auparavant. Le meilleur moyen pour apaiser les intéressés consiste à les éclairer. Pour cela, il faut les informer par lettres, circulaires, affiches, visites et communiqués de presse. Un service des « relations publiques » en France ainsi qu'en Belgique, aux États-Unis et en Grande-Bretagne joue un rôle important d'informateur sur cette réforme auprès des autorités communales et des usagers. Il enregistre leurs réactions et les communique aux organisateurs qui doivent en tenir compte. En Amérique et en Belgique, des enquêtes sociologiques ont été menées pour déceler les réactions des usagers en questionnant des représentants des autorités régionales ou municipales, des hommes d'affaires et des usagers divers des localités incluses dans la centralisation. En revanche, dans certains pays, la centralisation n'existe pas comme en Allemagne (République fédérale), en Australie, aux Pays Bas, en Pologne ou encore en Suisse.

On retrouve cette centralisation dans certains départements : le Morbihan, l'Aisne, l'Aube, les Deux-Sèvres, la Meuse, la Marne, la Vienne, la Haute-Marne, l'Indre-et-Loire et la Corrèze. Mais tous ne s'y prêtent pas. Ce n'est pas possible dans le Nord, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis, le Val-de-Marne, le Pas-de-Calais, les Alpes-Maritimes, le Rhône, la Meurthe-et-Moselle et le Finistère en raison de la concentration urbaine. Ce n'est pas non plus envisageable en Corse, dans les Basses-Alpes, le Doubs, les Hautes-

Alpes, la Savoie, la Haute-Savoie, l'Ariège, les Hautes-Pyrénées, le Cantal, le Gers, l'Ardèche et les Vosges car il y a le relief. Enfin, dans le Lot ou dans la Manche, on ne peut pas non plus la mettre en place car il y a encore trop de circuits de la PAR. Au total, sur les quatre-vingt-dix-neuf départements (y compris Outre-mer), soixante-douze n'excèdent pas les 30 % en moyenne de bureaux distributeurs en service. On compte au 31 décembre 1967, 1 955 CDM ce qui a induit la suppression de 5 443 bureaux distributeurs. En moyenne, la création d'un CDM engendre l'élimination de trois bureaux distributeurs. Au terme de cette réforme, il a été supprimé dix mille bureaux distributeurs remplacés par 3 300 à 3 400 CDM.

L'utilisation de l'automobile pour la distribution du courrier entre progressivement dans les mœurs. De ce fait, les tournées motorisées sont de plus en plus récurrentes et l'administration doit s'équiper en conséquence. Comment évolue le service automobile durant cette période ?

Les conséquences de la motorisation sur le service automobile postal

Les attributions des facteurs conducteurs

L'utilisation de l'automobile pour le relevage du courrier, abandonné pour raison de guerre, reprend à la fin des hostilités. Ce qui entraîne, dans les années 1947-1948, un questionnement sur la tâche des facteurs conducteurs. Le 15 novembre 1947, la fédération nationale des travailleurs des PTT attire l'attention de la direction générale de la Poste et la direction des bâtiments et des transports, sur les difficultés qui surgissent dans les services. En effet, les attributions des facteurs chargés de la conduite des véhicules automobiles et du relevage des boîtes aux lettres à Paris ne sont pas définies dans les textes. Ce groupement souhaite préciser, de façon bien délimités, leurs fonctions en complétant une note du 27 février 1947¹⁹⁷. Cette lacune a pour conséquence de créer des incidents entre les chefs de service et les conducteurs de réserve comme le révèle une commission d'étude en 1948. Les conducteurs sont invités à effectuer des travaux qui ne doivent pas, selon eux, devoir leur incomber. Ils ajoutent que le passage de grades d'avancement, examens et concours, devrait leur éviter d'effectuer des travaux qu'ils ont déjà faits en début de carrière. Dans ces conditions, M. Lauzon a estimé qu'il convenait de reprendre dans un texte d'ensemble les attributions des diverses catégories de conducteurs. Un projet a été mis au point par le deuxième et le troisième bureau de l'administration, complété par la direction des Bâtiments et des Transports. Le troisième bureau a insisté pour que les attributions de ces agents soient fixées de manière à ce que

¹⁹⁷ Bulletin Officiel, n° 7, 1947, p. 168.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

l'administration puisse les utiliser pleinement en fonction des nécessités du service et dans les travaux de leur compétence. Pour M. Faucon, directeur générale des Postes, « les emplois de conducteurs de voitures postales sont créés, en règle générale, par transformation d'emplois prélevés sur les effectifs de la distribution. Il est donc nécessaire que les conducteurs n'assurant pas, momentanément, la conduite de véhicules puissent être utilisés à la distribution au mieux des intérêts du service ». Dans ces conditions, il affirme : « j'estime qu'il serait inopportun de modifier les attributions actuelles des conducteurs d'automobiles postales fixées par la note de février 1947 dans le sens préconisé par le groupement syndical »¹⁹⁸. Sur cette idée, la direction générale des Postes, sous l'égide de M. Faucon, a pris la décision en mars 1948 de fixer un additif à la note de 1947¹⁹⁹ par le troisième alinéa de la note du 28 avril 1947²⁰⁰. Ce dernier oblige les agents chargés de la conduite des voitures automobiles affectées exclusivement ou partiellement aux services de relevage et de la distribution, en période de conduite, à exécuter les tournées de relevage, à assurer la distribution en voiture des gros usagers et des paquets, celui du transport des dépêches. Ils doivent aussi participer en dehors des heures de service à l'extérieur du bureau à tous les travaux des services de départ et d'arrivée qui entrent dans les attributions des facteurs (manutention, timbrage, ouverture, fermeture des sacs postaux...). Le lavage et le dépoussiérage des voitures sont assurés pendant leur vacation, par les conducteurs, le personnel spécialisé du garage étant chargé du graissage et de la vidange. En dehors des périodes de conduite, les agents qui ne sont pas affectés à la conduite participent à tous les travaux d'ordre intérieur (...) En outre, les facteurs peuvent être chargés d'une tournée de distribution.

La question se pose à nouveau suite à la note n° 122 du 7 juin 1948 qui permet aux agents des lignes, affectés au service des dérangements pour qui la conduite des voitures ne constitue qu'une attribution secondaire, de ne pas être maintenus dans leur emploi actuel en cas de nomination en qualité de « conducteur d'automobile ». M. Lauzon s'interroge alors sur le fait de savoir s'il ne conviendrait pas de prévoir des dispositions identiques pour les agents postaux dont un certain nombre est susceptible d'intégrer le cadre des conducteurs d'automobiles à l'occasion d'un prochain mouvement. Mais, d'après M. Robinet, il se pourrait que les intéressés se prévalent de leur qualité de « conducteur » pour refuser d'effectuer d'autres travaux.

Deux possibilités sont envisageables :

– soit tous les releveurs nommés « conducteurs » seraient affectés à la conduite des véhicules pour le transport des dépêches. Mais il serait alors peut

¹⁹⁸ CAC 19790505, article 133, « lettre du 4 juin 1947 de M. Faucon à l'attention de M. Lauzon ».

¹⁹⁹ CAC 19790505, article 133, « note du 3 mars 1948, 1^{er} bureau, pour le directeur du personnel par M. Faucon.

²⁰⁰ BO n° 13 de 1947, « note du 28 avril 1947 ».

être difficile de recruter des chauffeurs pour remplacer ceux qui ont été nommés conducteurs d'automobiles.

– soit on maintient le *statu quo*, autrement dit les conducteurs restent affectés au relevage. Or les agents ne montrent déjà que trop peu d'empressement à effectuer les travaux intérieurs du bureau et notamment le redressement des correspondances. Une fois nommé, ils mettront en avant leur titre afin de ne plus le faire. Par conséquent, l'administration décide de privilégier le maintien du *statu quo* contrairement au service des lignes. Pour M. Faucon : « je ne suis pas partisan d'une telle mesure. L'administration a besoin de véhicules automobiles pour assurer la distribution et le relevage et elle doit avoir la possibilité d'y affecter les agents titularisés à ces services aussi bien qu'à la conduite des voitures de transport des dépêches. Certains agents titularisés paraissent en effet, se prévaloir de leur titre de « conducteur » pour refuser d'accomplir d'autres travaux que la conduite ; j'estime qu'il y aurait lieu, avant la nomination des intéressés, lorsque l'emploi vacant correspond au service de la distribution et du relevage par voiture automobile, de leur adresser une notification dont-ils devraient accuser réception et par laquelle ils seraient avisés qu'ils auront à assumer toutes les attributions des facteurs des Postes y compris relevage des boîtes, manutention... ». En cas de réticence de la part des conducteurs envers cette mesure, il est nécessaire de leur rappeler les dispositions de la note de 1947.

Une fois la question du statut des facteurs conducteurs résolue, l'administration se tourne vers la mise en place, en adéquation avec la possession de ses propres voitures, d'une formation à la conduite.

La formation du personnel conducteur : « auto-école » et CACVA

La motorisation entraîne un besoin de personnel apte à remplir sa mission. Pour cela, la Poste assure elle-même la formation de son personnel. Elle dispose depuis le 2 décembre 1946 d'une auto-école propre. Elle donne des leçons de conduite et de code à ses agents qui ne disposent pas du permis civil afin qu'ils puissent le passer. C'est ainsi qu'en 1967, pour la seule région parisienne, plus de 400 permis civils ont été délivrés²⁰¹. Elle va aussi favoriser l'intégration dans l'administration à partir du 1^{er} mars 1947 les conducteurs de l'ancienne CGAP qui n'avaient pas satisfait les épreuves demandées. Elle les a ainsi perfectionnés au sein de cette école de conduite²⁰². Le rôle de cette dernière va s'élargir en permettant à ceux qui ont déjà le permis d'améliorer leur conduite. Pour l'ingénieur en chef au sein de la DMT : « Il y a en effet le plus grand intérêt à rappeler au personnel de conduite les éléments de technique et les principes indispensables à la bonne conservation du matériel automobile. Les fautes relevées dans les divers services démontrent souvent

²⁰¹ « De la 2 CV au poids lourd, les conducteurs des PTT conduisent tous les types de véhicules », *Postes et Télécommunications*, n° 152, août 1968.

²⁰² « Historique de l'auto-école des PTT », *Bulletin du service Auto*, n° 2, février 1968.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

que les chauffeurs sont insuffisamment instruits et le profit que l'administration peut tirer de leur perfectionnement se traduira par des économies substantielles sur les dépenses d'entretien et de réparation ainsi que de moindres immobilisations des véhicules »²⁰³.

Pour cela, l'administration met à disposition une salle de cours où l'on trouve un châssis de démonstration. Elle fournit aussi une voiture école susceptible d'être utilisée en permanence. Les séances pratiques sur les organes mécaniques sont assurées par un mécanicien dépanneur et les séances de conduite par deux chauffeurs moniteurs de la direction régionale des services postaux de Paris. L'ensemble de ces cours est effectué sous la surveillance de l'ingénieur de la DMT qui veille à rappeler le fonctionnement administratif des services automobiles et l'importance de l'exactitude des renseignements qu'ils fournissent pour la bonne gestion du parc. L'auto-école permet aussi et surtout la délivrance d'un permis particulier : le CACVA, c'est-à-dire « le certificat d'aptitude à la conduite de véhicules administratifs ». De quoi s'agit-il ?

C'est, en quelque sorte, « un super-permis » que tous les agents des PTT pouvant être appelés à conduire un véhicule de l'administration doivent posséder²⁰⁴. Il comporte une épreuve pratique de conduite et des questions de code ainsi qu'une visite médicale. Il est plus difficile que le permis civil puisqu'il arrive que certains agents, bien que titulaire du permis civil, n'arrive pas à l'obtenir. En cas d'échec, il a la possibilité de bénéficier de plusieurs leçons de perfectionnement après lesquelles il est réexaminé. Ce certificat a été introduit par la circulaire du 15 mai 1937 n° 3527 Etp²⁰⁵. Afin d'être appliqué à partir du 1^{er} juillet 1938. Mais, en raison de la guerre, cette directive ne va pas pouvoir être mise en pratique. Il faut alors attendre la fin des hostilités pour qu'une nouvelle instruction, « la circulaire n° 346 » du 4 décembre 1946²⁰⁶. Elle stipule que nul ne peut être autorisé à conduire un véhicule automobile de l'administration s'il ne dispose pas du « certificat d'aptitude à la conduite » et du « certificat d'aptitude à l'entretien d'un véhicule automobile ». D'après M. Robinet : « cette mesure est exigée dans le but très louable de préserver le matériel dont le prix de revient est actuellement très élevé, mais il ne faudrait pas que trop de candidats soient éliminés et que le recrutement deviennent difficile »²⁰⁷. En 1967, plus de 5 000 permis administratifs ont ainsi été délivrés pour la région parisienne²⁰⁸.

Pour pouvoir obtenir le premier certificat, le candidat doit obtenir une note minimale de 10/20 à une épreuve pratique de conduite. Elle dure environ vingt minutes. Elle est effectuée par un responsable du corps des contrôleurs régionaux. À cela s'ajoute une interrogation orale sur le code de la route. Le responsable de l'examen se doit de lui commenter l'instruction à

²⁰³ CAC 19790505, article 129, « lettre du 20 novembre 1946 n° 083 à l'attention du ministre des PTT sur les cours de perfectionnement des chauffeurs ».

²⁰⁴ « De la 2 CV au poids lourd, les conducteurs des PTT conduisent tous les types de véhicules », *Postes et Télécommunications*, n° 152, août 1968, p. 5.

²⁰⁵ BO, 1938, p. 398.

²⁰⁶ Bulletin officiel, n° 35, 20 décembre 1946, p. 849.

²⁰⁷ CAC 19790505, article 129 d'après M. Robinet, « examen de conduite ».

²⁰⁸ « De la 2 CV au poids lourd, les conducteurs des PTT conduisent tous les types de véhicules », *Postes et Télécommunications*, n° 152, août 1968, p. 5.

l'usage des conducteurs. Pour le second certificat, il doit effectuer un stage pratique de cinq jours limité à dix unités qui est effectué au siège de la région sous la direction du directeur régional des services postaux en province ou le directeur régional de la DMT pour Paris. Ce stage comporte une séance d'études et de démonstrations portant sur les différents organes du véhicule comme le moteur les premier et deuxième jours ; l'embrayage le troisième jour, etc. Pour pouvoir montrer le fonctionnement, le graissage, le nettoyage, les réglages et la détermination des anomalies, l'instructeur dispose d'un châssis d'un véhicule réformé mis à disposition et d'une voiture en état de marche. À cela s'ajoute une séance de travaux pratiques où le candidat doit rechercher des pannes simples ; une séance d'enseignements sur le code de la route et l'instruction et enfin une séance sur le perfectionnement de la conduite afin qu'elle devienne « rationnelle, prudente et économique ». Au terme de ce stage, il est sanctionné par un examen qui comporte une épreuve pratique d'entretien et de localisation d'une panne simple et une interrogation orale où il est nécessaire d'obtenir, une fois de plus, un minimum de 10/20. En cas de réussite, il obtiendra un certificat de ces examens qui sont consignés sur deux répertoires d'enregistrement par les responsables. En cas d'échec, il pourra repasser ses épreuves.

Jusqu'en 1955, l'administration refusait toute prise en charge par l'État des frais exposés par certains agents pour apprendre à conduire une voiture. Il était stipulé qu'il fallait : « veiller strictement à ce qu'aucun paiement ou remboursement ne soit plus effectué dans vos services, tant pour les leçons de conduite prises dans les auto écoles que pour les frais de permis proprement dit »²⁰⁹. Une dérogation va pouvoir permettre de transcrire cette interdiction²¹⁰. Puis la circulaire du 1^{er} août 1958 va autoriser le remboursement des frais de permis pour tous fonctionnaires appelés à conduire une automobile administrative²¹¹. Cette mesure va faciliter le recrutement des facteurs conducteurs dont le nombre ne cessait d'augmenter au fur et à mesure de la progression de la « motorisation » de la distribution du courrier en automobile. En revanche, si l'administration favorise le passage du permis, elle est intransigeante en matière de sécurité. Par conséquent, elle permet à partir de 1957²¹² le retrait de l'autorisation de conduire des véhicules administratifs. Cette décision émane du directeur régional si l'agent fait preuve d'une inaptitude avérée à la conduite notamment par la constatation de fautes de conduite, d'infractions répétées au code de la route ou à l'occasion d'un accident grave.

Conformément au décret n° 52-832 du 12 juillet 1952²¹³ : « le fait de conduire une voiture ne dispense pas l'intéressé d'exécuter d'autres travaux »²¹⁴.

²⁰⁹ Bulletin officiel de 1950, « note du 17 janvier 1950 », Doc 1004-2, p. 3Z.

²¹⁰ Bulletin officiel de 1955, circulaire du 19 novembre 1955, 115Z.

²¹¹ Bulletin officiel de 1958, circulaire du 1^{er} août 1958.

²¹² CAC 19790505, article 133, « Le retrait du permis de conduire », note du 17 octobre 1957 adressée au directeur des bâtiments et des transports.

²¹³ BO de 1952, « décret sur le statut particulier des corps du service automobile des Postes, Télégraphes et Téléphones », p. 443.

²¹⁴ Rachapt et Cazottes, « Le service automobile dans l'administration des PTT-organisation », *Revue des PTT de France*, n° 3, septembre-octobre 1946, p. 28.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Le rôle du conducteur d'automobile : entretien du véhicule et tenue de documents administratifs

En 1952, parallèlement à la mise en place de la motorisation de la distribution du courrier, l'administration remet à tous les conducteurs l'instruction n° 500-56 propre à cette fonction²¹⁵.

Pour pouvoir sortir le véhicule du garage afin de pouvoir l'utiliser, le conducteur doit être muni d'un « ordre de sortie » (N° 1 Auto). Ce dernier précise l'endroit où il doit se rendre et le but de la sortie. En cas de parcours quotidien, l'ordre de sortie journalier est remplacé par un permanent. À son retour au garage, il devra retourner l'ordre de sortie dûment complété en précisant l'heure de départ et d'arrivée au garage, l'itinéraire suivi, les index du compteur kilométrique RBM (chronotachygraphe ou vibrographe ensuite). Il s'agit d'un compteur qui permet l'enregistrement sur un disque de contrôle de papier dur recouvert d'une couche de paraffine, actionné par un mouvement d'horlogerie, des distances parcourues, de la vitesse, des arrêts (en cas de défectuosité de ce dernier, le conducteur inscrit le kilométrage évalué en précisant la mention « compteur en dérangement »). En fin de journée, il doit changer ce disque et rendre compte de tous incidents survenus en cours de route. Il ne peut, en principe, exécuter que des réparations courantes. Il doit signaler le plus rapidement possible, à son chef immédiat, les avaries et les défectuosités auxquelles il n'a pu porter remède. En cas de réparation effectuée de façon urgente, il doit demander les instructions à l'atelier par téléphone. Si elle n'est pas urgente, il établit une demande de réparation par la formule n° 23 Auto²¹⁶.

Mais avant toute sortie, le conducteur doit s'assurer que le contrôleur R.B.M est remonté et qu'il fonctionne correctement. Il doit aussi veiller à ce que le ravitaillement en carburant soit satisfaisant. Dans le cas contraire, il doit s'approvisionner au sein du garage administratif ou dans un garage privé contre un « bon prélitré » fourni par son responsable. C'est l'agent chargé de la tenue du garage qui s'occupe à la fois de l'approvisionnement en indiquant tous les produits reçus sur la formule n° 23 Auto et de leurs distributions aux conducteurs. Pour cela, il indique sur le carnet de bord n° 8 Auto de chaque voiture les quantités de carburant ou d'huiles délivrées, sur la situation journalière n° 3, sur le livre de ravitaillement en carburant n° 2 ainsi que sur la formule n° 1038 pour les huiles, afin d'obtenir, en fin de mois, un contrôle des entrées et des sorties. On pourra ainsi remplir, à partir de ces différents formulaires, le bulletin mensuel n° 4. À cette comptabilité s'ajoute celle du magasin pour laquelle est établie des fiches inventaires. La consultation de ces fiches est ainsi faite de sorte qu'on puisse de suite évaluer la

²¹⁵ Instruction n° 500-56 à l'usage des conducteurs d'automobile de 1952, rééditée en 1987, consultable à la BHPT sous la cote PB 237.

²¹⁶ Instruction à l'usage des conducteurs de 1952.

quantité des pièces disponibles par l'intermédiaire de « fiches de casiers ». Autre responsabilité, il appartient au conducteur de maintenir la voiture en bon état pour qu'elle fonctionne le plus longtemps possible et qu'elle soit digne de l'image de l'administration postale. Pour cela, il se doit d'effectuer un entretien quotidien qui est complété par un entretien périodique, pour lequel le conducteur dispose d'une journée tous les quinze jours. Il s'agit des mêmes opérations quotidiennes mais de façon plus approfondies.

On retrouve cette façon de faire dans d'autres pays avec, par exemple, un entretien périodique du moteur effectué chaque semaine en Autriche et en Grande-Bretagne, tous les 1 500 kilomètres en Belgique et en Tchécoslovaquie²¹⁷. En revanche, dans certains pays comme la Belgique, cette opération n'est pas le fait du facteur conducteur mais d'un mécanicien privé suite au passage d'un contrat « entretien-réparation » par l'administration²¹⁸. À ces opérations s'ajoute un « entretien préventif » confié cette fois à un mécanicien dépanneur du service automobile ou un garagiste privé désigné par l'administration. Dans ce cas, le conducteur devra remettre un bon n° 10 Auto en provenance de son chef immédiat pour l'exécution d'une opération bien déterminée. Cet entretien est effectué environ deux fois par an. L'idée consiste à déceler ou corriger une défektivité qui pourrait s'aggraver tous les 6 000 kilomètres environ. Elle comprend une révision vidange-graissage tous les 5 000 kilomètres. À cela s'ajoute une première révision, tous les 7 500 kilomètres pour les véhicules essence et diesel alors que le constructeur n'exige un contrôle que tous les 10 000 ou 12 500 kilomètres pour les essences. Tout sera contrôlé: les pneumatiques, certaines pièces du moteur, l'embrayage, la boîte de vitesse, les freins, les suspensions... La Poste ne va pas s'arrêter à ces contrôles. Elle va effectuer des vérifications plus approfondies tous les 15 000 et 30 000 kilomètres comme le nettoyage complet du carburateur, le réglage anti-pollution, les freins...²¹⁹

À la fin du mois, le conducteur doit déterminer pour la comptabilité du service automobile la quantité de carburant et lubrifiant reçue, le kilométrage parcouru et la consommation moyenne de carburant aux cent kilomètres sans omettre de préciser les ravitaillements effectués dans les garages privés. Tout cela figure sur le carnet de bord n° 8 Auto qu'il doit présenter à tous responsables s'ils en font la demande. À partir de ce dernier, il va devoir remplir, le premier de chaque mois. Sur le bulletin n° 16 Auto, il mentionne tous les faits qu'il estime susceptibles d'avoir influencé la consommation du véhicule.

L'ensemble de cette documentation montre que l'administration surveille de près l'entretien de son parc automobile. Ce contrôle lui permet aussi d'établir des statistiques afin d'évaluer l'évolution du parc.

²¹⁷ *Ibid.*

²¹⁸ Rapport général publié sous les auspices de l'Union Postale Universelle, « motorisation de la distribution urbaine et rurale », étude B13, conseil de gestion de la commission consultative des études postales de Berne, collection d'études postales, Berne, bureau international de l'union postale universelle, 1964.

²¹⁹ « Batterie de tests pour top modèles », *Messages des P&T et de l'espace*, septembre 1988, n° 378, p. 30-32.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Le développement du parc automobile : besoin de s'équiper

Progressivement, les tournées de distribution du courrier motorisée en automobile prennent le pas sur celles effectuées à pied ou à vélo. On constate sur le plan national entre 1964 à 1970 une augmentation d'environ 4 000 tournées²²⁰. Avec la suppression de 4 056 tournées cyclistes et la création de 8 042 tournées motorisées, on en conclut que les tournées cyclistes ont été remplacées dans l'ensemble par des tournées motorisées. En 1958, la distribution dispose de 5 762 fourgonnettes et elles assument 3 070 tournées motorisées. En 1967, elle passe à 20 918 fourgonnettes pour 12 818 tournées motorisées. Autrement dit, elle multiplie son parc de fourgonnettes par trois et les tournées motorisées par quatre. Sur une période plus courte, entre 1967 et 1968, le parc passe de 20 918 à 23 603 fourgonnettes soit une augmentation de 2 685 voitures. En ce qui concerne les tournées motorisées, elles passent pour cette même période de 12 818 à 14 843, soit 1 635 tournées supplémentaires. Bien que l'augmentation en dotation de voitures soit plus importante que les tournées créés, il semble bien que l'augmentation soit plus ou moins proche en considérant que certaines voitures ont été acquises pour remplacer d'autres devenues obsolètes. Il existerait donc bien un lien de corrélation entre l'augmentation des tournées motorisées et celle du parc automobile²²¹.

Remplacer les tournées piétonnes, cyclistes ou autres par des tournées motorisées vont avoir pour conséquence une augmentation constante du parc automobile. En 1952, la Poste dispose de la 2 CV AU de couleur verte wagon brillante avec l'inscription « Poste » en jaune et une cocarde tricolore dont la décoration s'avère être onéreuse. Un important programme d'équipement en fourgonnettes va commencer l'année suivante en 1953 avec l'achat de quatre berlines 2 CV, trente fourgonnettes type AZU Citroën dont vingt autres sont en commande. Ce modèle « AZU » est livré pour des raisons d'économie et de facilité de fabrication en gris série avec la mention jaune « Poste » en caractères plus petits et les cocardes à l'avant sont rapportées. 111 de ces voitures vont être mises en service pour assurer les 173 tournées rurales. En 1955, on atteint 283 modèles puis 827 l'année suivant pour effectuer les 1 292 tournées rurales. Outre la poursuite du programme de « motorisation » de la distribution rurale en automobile, l'augmentation du parc des fourgonnettes s'explique aussi par le remplacement des vélomoteurs jugés plus fragile, moins sécuritaire et d'un entretien plus coûteux. Suite à la loi du 27 mars 1956, la commission des Postes et Télécommunications sous l'égide du commissariat général au plan a établi, pour la période de 1957 à 1961, un troisième plan de modernisation et d'équipement.

Ce programme va marquer une nouvelle étape du développement de la

²²⁰ Cf. le graphique sur les tournées motorisées et cyclistes entre 1964 et 1970, p. 267.

²²¹ Voir en annexe la courbe sur « L'évolution du parc automobile postal entre 1946 et 1967 », et celle sur l'évolution des tournées motorisées entre 1952 et 1976.

motorisation des services postaux. Elle envisage un investissement de 6 000 fourgonnettes légères pour la distribution postale, 150 pour le relevage des correspondances et le transport des dépêches. Mais les crédits accordés pour cet équipement en 1957 ne vont pas être ceux escomptés. Les fonds ne permettent de promouvoir que les deux tiers des réalisations envisagées pour cette première année du plan, soit 720 voitures légères pour la distribution postale et le relevage des correspondances. Pour l'année suivante, la situation va se renouveler avec une situation budgétaire qui ne permet pas de réaliser ce qui était envisagé. Malgré ces révisions à la baisse, l'évolution du parc va connaître, notamment à partir de 1956, un développement considérable avec notamment l'attribution pour la desserte de la distribution à domicile de 800 fourgonnettes. Avec pour conséquence d'augmenter la part dans le parc des PTT des voitures légères qui représentaient en 1956, 54 % des voitures contre 92 % du parc en 1966²²². En 1983, on estime que le parc automobile de fourgonnettes postales est de l'ordre de 28 040 véhicules soit 83,4 % du parc à quatre roues²²³.

Les investissements pour la mise en place de ce parc automobile postale vont se poursuivre dans les prochains plans d'équipement et de modernisation. En ce qui concerne le cinquième plan quinquennal de 1966 à 1970, il prévoit la dotation de 52 millions de francs pour les services postaux. Ces crédits vont permettre de remplacer les véhicules réformés. Le nombre de fourgonnettes mis en service pour la distribution postale va toujours être aussi important. Cela, pour faire face, encore et toujours à l'accroissement du trafic liée à la poussée démographique, à l'urbanisation, à la hausse du niveau de vie et pour pouvoir finir la motorisation de la distribution du courrier qui n'est toujours pas achevée. Plusieurs milliers de fourgonnettes sont encore nécessaires²²⁴... Jusque dans les années 1976, le renouvellement du parc est limité avec notamment 77 nouvelles fourgonnettes pour 1974 et quatre-vingt-quatre pour 1975. Avec la loi des finances de 1976, le budget va être revu à la hausse avec 56 millions de francs pour le renouvellement du parc et 4,70 millions de francs pour l'équipement des garages. On passe alors à 481 nouvelles fourgonnettes pour cette année là. Cela s'explique par la mise à disposition d'un budget de 78 millions de francs soit une augmentation de 39 % par rapport à 1977²²⁵. Mais la vraie progression va être pour les années à venir passant de 2 152 nouvelles fourgonnettes pour 1977 à 4 938 pour l'année suivante. Avec la crise énergétique, la direction des services postaux se voit dans l'obligation de freiner la dotation budgétaire en véhicules à quatre roues R4 et 2 CV. Elle privilégie les cyclomoteurs plutôt que les fourgonnettes plus gourmandes en essence. Elles ne sont alors plus qu'utilisées pour les zones dites « d'éloignement »²²⁶. Par conséquent, on compte 1 267 fourgonnettes de moins en 1979. Il faut attendre 1984 marqué par un nouveau plan pluriannuel d'acquisition

²²² M. Étourneau, « Le parc automobile de l'administration des PTT », *Revue des PTT de France*, septembre octobre 1957, n° 5, Paris, p. 21 à 38.

²²³ CAC 19940703, article 2, « La question des voitures, rapports d'essais des véhicules de La Poste (1948-1989) ».

²²⁴ « Le parc automobile des PTT, son développement », *Revue des PTT de France*, Novembre Décembre 1967.

²²⁵ Chiffres extraits des « Statistiques » de la *Revue des PTT de France*, n° 1, 1978, p. 54.

²²⁶ *DGP actualité*, mai 1978, p. 20.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

allant jusqu'en 1988, pour atteindre 6 200 fourgonnettes dont 5 300 pour remplacer les usagées, 6 270 pour 1985 ou encore 5 270 pour 1987.

Avec un tel parc automobile, il faut que les véhicules soient adaptés

Pour pouvoir effectuer ses tournées, la Poste doit disposer de voitures adaptées. Son choix s'est porté sur la fourgonnette (comme en Angleterre avec un véhicule dit de type intermédiaire) en raison de son aptitude à effectuer toutes les missions. Elle est robuste et dispose d'un prix de revient kilométrique acceptable et c'est le modèle le plus conforme au service par rapport à tous autres types de véhicules²²⁷. Un véhicule de plus fort tonnage comporte un prix de revient élevé alors que celui de la 2 CV est de l'ordre de 40,20 centimes en service urbain et 32,50 centimes en service rural. Ces voitures subissent un traitement spécial à l'exemple de la fourgonnette qui assure la tournée de distribution de 3 h 20 dans Pontault-Combault. Cette dernière s'arrêtera 422 fois et son conducteur passera autant la première et la seconde. Dans ces conditions, les voitures doivent être bien adaptées. Pour les choisir, il a été créé vers la fin des années cinquante au sein de la DMT un service technique chargé de faire des études et des essais sur les différents types de véhicules susceptibles d'intéresser l'administration. Ils mettent au point un catalogue qui répertorie les différents modèles répondant aux normes souhaitées par l'administration. À partir de cela, les directeurs régionaux et départementaux pourront faire leur choix et passer commande. En outre, une véritable collaboration va naître entre la Poste et des constructeurs. Les véhicules sont renforcés. Daniel Jarreau, responsable de l'ingénierie transport à la direction technique de la direction générale de la Poste explique que : « les voitures courantes de la Poste possèdent ainsi des équipements spéciaux : serrures de portes spécifiques, renforts de carrosserie aux portières ; alternateurs et batteries plus puissants pour cause de démarrages fréquents... ». Les constructeurs cherchent à répondre aux besoins de la Poste. Sur les Citroën AX, il a été demandé au constructeur de limiter la vitesse à 120 km/h ce qui a permis d'observer, après essais, une diminution de la consommation pouvant aller jusqu'à 10 %. Cette entente n'est pas seulement bénéfique pour la Poste mais aussi pour les constructeurs eux-mêmes. Les constructeurs Renault et Citroën se disent « très heureux de ce travail en commun ». En effet, ces derniers bénéficient ainsi de « tests » grandeur nature de leurs modèles. Elles sont soumises à des conditions d'utilisations particulièrement éprouvantes. Les difficultés rencontrées par les préposés conducteurs sont transmises aux fabricants afin qu'ils puissent améliorer leurs modèles. Par exemple pour la boîte de vitesse de la 2 CV. Les innovations ne proviennent pas toujours des constructeurs. Un homme, Maurice Le Floch, inspecteur central à Rouen, a eu l'idée de créer un siège

²²⁷ M. Pohn, « La motorisation de la distribution postale », *Revue des PTT de France*, n° 1, janvier-février 1969.

La motorisation de la distribution du courrier

pivotant destiné à aider les préposés-conducteurs dans leur travail. Il sait que le préposé descend et remonte entre 150 à 200 fois par jour, par cette innovation, il voulait alléger cette charge de travail²²⁸.

Les modèles

Le changement que tout le monde peut apercevoir en 1960 est l'introduction systématique de la couleur jaune et du logo bleu roi représentant « l'oiseau flèche » créé par Guy Georget à la place du mot « Poste ». Elle va devenir le symbole de la Poste. On indique alors au personnel que ce changement s'explique par le fait que « l'administration dispose maintenant, comme les autres grandes entreprises qui ont de nombreux points de vente ou d'échange avec le public, sa propre marque²²⁹ ». Cette façon de faire existe depuis très longtemps en Angleterre avec les *baby's car* de couleur rouge, voitures qui comme la 2 CV sont des *maids of all work* (bonnes à tout faire) à peine plus coûteuse que des motos avec side-car qui permettent aussi bien d'aller chercher les dépêches au sortir des trains et bateaux, recueillir les lettres situées sur les voies publiques et les bureaux succursales que la distribution dans les hameaux éloignés et les fermes isolées²³⁰.

Un couple populaire : la 2 CV jaune et le préposé conducteur, 1980



²²⁸ « L'homme qui fait tourner les sièges », *Messages des P&T et de l'espace*, juillet 1989, n° 386, p. 36 à 37.

²²⁹ Jeudy et Milleron, hors série, *Charge Utile Magazine*, n° 12, « note du 6 décembre 1960 », p. 8.

²³⁰ CAC 19790505, rapport par W.C Burns, octobre 1945.

© Coll. L'Adresse Musée de La Poste, Paris / La Poste

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Autre transformation en 1961, elle dispose d'un nouvel équipement avec des glaces arrière de grandes dimensions et des lunettes latérales qui améliorent les conditions de conduite²³¹. À partir de 1963, la 2 CV est remplacée par la fourgonnette « AK 350 » dont la charge utile gagne cent kilogrammes. Face au nombre de commandes effectué par la Poste, la régie Renault ne peut rester indifférente au marché des fourgonnettes de distribution postale et abandonner ainsi à Citroën un tel marché ! En octobre 1961, elle propose alors une version spéciale de la berline R4 dite « commerciale » modifiée afin d'être adaptée à l'usage des tournées rurales. Elle dispose de plus de volume grâce à la rehausse de la caisse arrière qui offre une meilleure accessibilité et une plus grande capacité. Elle ne contient qu'un seul siège pour le conducteur ce qui permet d'obtenir plus de place pour le courrier que l'on peut poser à l'emplacement antérieur du siège passager et de la banquette arrière qui a aussi été supprimée. Ce modèle va être adopté en milieu rural mais aussi en milieu urbain pour la distribution des petits colis et du courrier en sac pour les entreprises. Renault va réussir son pari : avec un milliers de ce modèle en 1965 puis 18 000 en 1971. Elle va ainsi parvenir à supplanter Citroën. Dans ces conditions : « Bien que la 2 CV ait permis de mettre la Poste sur roues, c'est la Renault 4, spécialement en version fourgonnette qui constitue pendant près de dix ans, l'épine dorsale du parc automobile »²³². Au même titre que la 2 CV, la R4 va devenir le symbole de la Poste. Son prix de revient kilométrique pour un parcours annuel moyen de 17 000 à 18 000 kilomètres est de l'ordre de 42,40 centimes en service urbain et 34,50 centimes pour service rural²³³, ce qui est légèrement plus que la 2 CV. La Renault 4, qui répond « le mieux aux besoins des services postaux »²³⁴ est commandée dans le cadre du renouvellement du parc postal. Mais, la direction de la logistique, pour pouvoir bénéficier de véhicules bien adaptés, ne se désintéresse pas des autres constructeurs comme Peugeot ou Citroën. Ils envisagent tout deux de mettre sur le marché de nouvelles fourgonnettes dont les caractéristiques devraient répondre aux besoins de l'exploitation postale. Des essais comparatistes entre les modèles ont été effectués afin de déterminer lequel de ces modèles était le plus adapté et le plus économique. Cette compétition apparaît en raison d'un renouvellement du parc qui entre dans le cadre d'un plan pluriannuel élaboré par la DFI pour les années 1984 à 1988. Ces acquisitions vont venir rattraper le retard accumulé depuis 1980.

Ces remplacements visent à permettre l'utilisation de véhicules pas trop âgés afin d'obtenir un prix de revient raisonnable. Il arrive un moment où les coûts de réparations, la durée d'immobilisation du véhicule et le coefficient de

²³¹ CAC 1980 0292, article 3, « études et enquêtes sur l'acheminement ».

²³² Jeudy et Milleron, *op. cit.*, p. 25.

²³³ M. Pohn, « La motorisation de la distribution postale », *Revue des PTT de France*, n° 1, janvier-février 1969, p. 27.

²³⁴ CAC 19940703, article 2, « La question des voitures ».

sécurité sont supérieurs au rendement procuré par la voiture. Il est alors décidé de sa réforme. D'après M. Dumas-Primbault : « Nous sommes arrivés à déterminer, pour chaque type de véhicule, l'âge auquel il faut pourvoir à son remplacement. Il est de bonne politique de revendre assez vite – au bout de quatre ans – les fourgonnettes des préposés. Ce système de comptabilité, qui nous permet de suivre le prix de revient le plus juste, est apprécié de la cour des comptes »²³⁵. En attendant sa revente qui s'effectue aux enchères, « elle est mise en réserve dans les garages pour pallier les pannes éventuelles de véhicules plus neufs » d'après M. Jarreau, ingénieur en chef à la direction de l'équipement et des transports²³⁶.

L'administration estimait la durée de vie de la 2 CV postale entre quatre et cinq ans ou environ 60 000 kilomètres. Pour la 4L, elle était de l'ordre de six à sept ans environ. Pour venir renouveler ce parc de 4L, l'administration va ensuite opter pour la Renault 5 en 1976. « Elle présente des atouts d'esthétisme et de sécurité avec une structure centrale indéformable qui permet à l'habitacle de rester intact en cas de choc, des boucliers en plastique armé qui remplacent les traditionnels pare-chocs, un aspect compact qui cache une grande habitabilité (...) Elle apporte une image positive à la Poste »²³⁷. En 1977, il y a la LN qui devient la LINA en novembre 1978, véhicule utilitaire né du mariage entre Citroën et Peugeot en avril 1976. Elle est « compact, économique, petite pour les missions urbaines de province (la partie rurale reste le fait de la R4 et de l'Acadienne) pour la distribution du courrier dont le volume reste modeste »²³⁸. Mais, après ces années de suprématies de Renault, Citroën revient s'imposer au sein du parc postal avec la C15 qui va représenter, avec l'Express, deux tiers des véhicules des tournées postales. Cette dernière est « maniable, robuste, pour un usage intensif des facteurs urbains et de campagne. Elle dispose d'une grande surface vitrée, le pavillon latéral bénéficie d'une possibilité d'affichage publicitaire sur la carrosserie »²³⁹. Ce modèle va aussi inaugurer la motorisation diesel des véhicules légers de la Poste. S'ajoute ensuite la Citroën AX en 1986. Elle se caractérise par un « faible encombrement qui lui permet de circuler aisément en ville et ceci la fait entrer dans le cahier des charges du service de la Poste »²⁴⁰.

L'expérience de la publicité

Sur les panneaux latéraux des fourgonnettes étaient apposées des affiches qui servaient à informer la clientèle de la Poste.

²³⁵ « Les PTT : une des premières entreprises de transports de France », *Postes et Télécommunications*, n° 110, février 1965, p. 4 à 6.

²³⁶ « Les difficultés de rachat », *La Poste*, n° 31, 15 octobre 1981, p. 10-11.

²³⁷ Revue Atlas, *Véhicules postaux d'hier et d'aujourd'hui*, n° 49, 2006.

²³⁸ Revue Atlas, *Véhicules postaux d'hier et d'aujourd'hui*, n° 48, 2006.

²³⁹ Revue Atlas *Véhicules postaux d'hier et d'aujourd'hui*, n° 29, 2006.

²⁴⁰ Revue Atlas *Véhicules postaux d'hier et d'aujourd'hui*, n° 40, 2006.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

La Renault 4L, vedette publicitaire et postale des années 1970



© Coll. L'Adresse Musée de La Poste, Paris / La Poste

À partir du 19 novembre 1969, sur ces affiches apparaissent de la publicité commerciale. Elles sont apposées sur 1 400 véhicules 2 CV et 4 CV dans la région d'Amiens et Lille (soit les départements : Aisne, Nord, Oise, Pas de Calais, Somme). Ces voitures postales, qui sont en contact avec un public nombreux et de manière fréquente, constituent un excellent support pour des messages publicitaires. Consciente de cette réalité, l'administration les utilisait déjà pour son propre chef afin d'informer ou de donner des résultats obtenus. Avec le premier parc automobile de France par le nombre et le kilométrage parcouru (475 millions de kilomètres en 1968) et avec pénétration importante dans toute la France y compris dans les zones les plus reculées, on ne pouvait pas faire mieux en visibilité. À la recherche de ressources supplémentaires pour financer ses investissements, envisager l'exploitation de ces matériels à des fins de publicités commerciales était une solution. Ce support a alors été confié à une filiale de l'agence Havas, société de publicité des Postes et Télécommunications²⁴¹. Bien évidemment, ces panneaux publicitaires latéraux se devaient de laisser le champ de vision des conducteurs lors des marches arrière.

Les expérimentations à Montlhéry

L'administration dispose de quatre « pilotes d'essai » postiers. Ils ont été choisis parmi le personnel des ateliers en fonction de leurs compétences en

²⁴¹ Voir l'encadré « Une expérience de publicité commerciale sur les véhicules PTT », *Postes et Télécommunications*, n° 168, décembre 1969, p. 22.

La motorisation de la distribution du courrier

matière de conduite, de mécanique et d'honnêteté professionnelle. Ils sont chargés d'étudier les prototypes afin de déceler les imperfections et les avantages des nouveaux véhicules proposés et de voir s'ils correspondent bien aux normes souhaitées. Ils se doivent d'évaluer et de comparer les qualités et les défauts de tel type de véhicule par rapport à un autre, dire ce qui va et ne va pas pour chaque voiture. Ces tests s'effectuent sur l'autodrome de Montlhéry. Ils disposent d'une structure adaptée pour ce type d'activité. Ils peuvent simuler un circuit de distribution ou de relevage des boîtes aux lettres en ville (porte à porte) dans le but de mesurer la consommation de carburant par l'intermédiaire d'un appareil électronique doté d'une imprimante installée sur le tableau de bord. Elle est manipulée par l'opérateur soit par le deuxième passager. Cet ensemble se couple d'un « mesureur de vitesse » installé sur l'aile arrière droite du véhicule à l'extérieur. Cet appareil mesure le déplacement de la voiture à partir d'un faisceau lumineux dirigé vers la route.

Ces agents effectuent plusieurs séquences: en première sur vingt-cinq mètres, en seconde à 50 km/h le plus rapidement possible. Ils maintiennent cette vitesse sur 200 mètres puis décèlent et freinent brutalement trente mètres plus loin pour un arrêt complet de trente secondes. La deuxième séquence se caractérise par un démarrage sur les « chapeaux de roues » comme un peu la première mais cette fois avec un passage de la troisième. Trente secondes d'arrêt puis troisième séquence qui est identique à la précédente. Au bout de trente secondes, la dernière séquence a lieu avec soixante quinze mètres en seconde, même distance en troisième, quarante-cinq mètres en quatrième à 60 km/h puis trente mètres de décélération avec freinage brutal en quatrième puis trente secondes d'arrêt. Après tout cela, on recommence dans le sens inverse du circuit pour atténuer le sens du vent. Il y en aura trois autres avec un changement de conducteurs car les mesures peuvent être modifiées avec les différentes conduites. Au terme des quatre manches, on établit des résultats définitifs. Tout cela est complété par une mesure de la consommation à vitesse constante sur l'anneau de vitesse de 2 500 mètres et sur un circuit routier normal. Les véhicules sont ensuite soumis à différentes épreuves sur une piste spéciale composée d'une route pavée, d'un passage de gué, d'une chaussée déformée ou gondolée, etc. Enfin, pour vérifier sa tenue de route, son freinage et sa consommation de carburant en parcours de type « porte à porte », le véhicule est testé sur un circuit de dix kilomètres constitué de montées, de descentes, de virages à angle droit ou en épingle à cheveux... « L'essai complet d'un véhicule dure trois à quatre semaines » d'après William Lefort, adjoint du chef de centre de Villeneuve St Georges.

Outre ce circuit, l'administration utilise aussi une petite piste à Massy où

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

le sol, peu adhérent, et arrosé, permet d'effectuer des essais de pneumatiques. À cela s'ajoute, à Bonneuil, des salles équipées d'appareils qui soumettent les véhicules et leurs accessoires à des bancs d'essai pour les amortisseurs, les dispositifs d'allumage... Ces appareils de mesures dont certains sont de « fabrications maisons » permettent de découvrir les améliorations susceptibles d'être apportées. Les résultats obtenus sont consignés dans un rapport qui est ensuite transmis au constructeur. Il en a été question avec la mise au point du carburateur de la « R4 » et l'amélioration de la boîte de vitesse de la « 2CV ». Pour ces raisons, un fabricant de carburateur est allé jusqu'à nommer son produit : « type PTT »²⁴². Le développement des tournées motorisées se concrétise donc par une augmentation du parc mais aussi du besoin de garages.

Le problème des garages-entrepôts

Avec environ 3 310 garages en 1965 et une hausse de 10 % par an du parc, la question de l'emplacement pour entreposer les véhicules le soir se pose de plus en plus. Les constructions peinent à suivre cette évolution. Pour faire face, la Poste met en place une politique de construction de garages-entrepôts. Mais la réalisation prend du temps et il faut disposer de budgets. En attendant la fin des travaux, l'administration doit trouver des solutions provisoires comme la location d'espaces. Il faut alors se tourner vers les garages privés ou les cours, les aires de parages en plein air. La difficulté pour elle c'est de ne pas connaître le temps que va prendre la construction des infrastructures.

La complexité de la situation s'accroît en ville où la rareté et le prix élevé des terrains disponibles peuvent conduire l'administration à s'éloigner vers la périphérie des localités importantes. En dépit des 4 000 garages disséminés sur l'ensemble du territoire (en 1968) soit environ 7 000 m de superficie, le remisage est problématique. L'administration essaye d'utiliser au mieux chaque espace. Elle dispose les aires de lavage et de graissage de sorte qu'un emplacement maximum puisse être dégagé pour ranger les voitures. Elle s'est aussi efforcée à construire des garages à plusieurs niveaux comme celui de Jemmapes à Paris où 300 véhicules peuvent accéder à huit minis garages superposés les uns aux autres²⁴³. La voiture servant à la distribution du courrier peut aussi être entreposée dans une dépendance du bureau de poste ce qui apparaît comme la meilleure formule quand il est possible d'y avoir recours. Cette méthode est encore assez rare en 1955, mais l'inspection pense qu'il faudrait tenir compte pour les années à venir de cette façon de faire dans les constructions et acquisitions d'immeubles à usage de bureau de Poste. Le minimum consiste à prévoir un emplacement pour édifier un abri en matériaux légers quand il sera nécessaire de garer un véhicule. Autre

²⁴² « Du pilote d'essai au mécanicien dépanneur, Les PTT possèdent leurs orfèvres en mécanique », *Postes et Télécommunications*, n° 153, octobre 1968.

²⁴³ « Du pilote d'essai au mécanicien dépanneur », *Revue des PTT de France*, n° 153, 1968, p. 5.

possibilité, l'utilisation d'un local fourni par la municipalité ou encore chez un garagiste qui consent à louer un emplacement pour abriter le véhicule. Malheureusement, le plus souvent, il entend être chargé de l'entretien ce qui entraîne des dépenses inutiles car l'entretien courant incombe habituellement au conducteur. Enfin, il se peut qu'elle soit entreposée chez le facteur-conducteur lui-même lorsqu'il a la possibilité de la loger. C'est une solution qui peut être adoptée à défaut d'une meilleure²⁴⁴. Cette manière de faire est pratiquée en Belgique et en Suisse ce qui permet d'obtenir une meilleure adhésion de l'employé envers la motorisation. Aux États-Unis, la question ne se pose pas car les facteurs ruraux sont les propriétaires des voitures et de ce fait l'entreposage leur incombe. D'autres pays, comme l'Allemagne, se préoccupent peu de ce parcage préférant le plein air en raison d'un coup financier bien moindre. La Grande-Bretagne effectue pour faire son choix une étude comparative entre les frais de garages et le plein air qui comporte des risques de détériorations.

La centralisation et la motorisation de la distribution rurale sont de grandes innovations. Elles apportent des avantages très appréciables aux usagers mais d'autres mutations vont améliorer ce service automobile postal.

Les innovations liées au service automobile postal

Le CIDEX

Afin d'optimiser les résultats obtenus grâce à la motorisation de la distribution rurale et de poursuivre la centralisation en milieu rural²⁴⁵, l'administration eut l'idée de mettre en place une nouvelle organisation : celle du CIDEX, soit le « courrier individuel à distribution exceptionnelle ». Le préposé conducteur qui passe au volant de sa voiture dépose le courrier dans une batterie de boîtes individuelles, en général au nombre de douze, accolées les unes aux autres. Chaque usager peut venir à tout moment de la journée prendre possession de son courrier à l'aide d'une clef individuelle. Pour éviter de se déplacer jusqu'au bureau de poste pour expédier son courrier, il peut aussi le déposer dans l'une d'entre elle qui est spécialisée pour le service du départ. Ces batteries sont disposées dans des endroits situés le plus près possible du domicile des destinataires ou sur le trajet habituel de leur travail. Elles sont installées le long de la route à la croisée des chemins de campagne ou à l'entrée des hameaux dans des lieux faciles d'accès. Ce qui permet au facteur de desservir en quelques minutes les habitations situées dans un rayon de 150 à 200 mètres autour de la batterie. Cela lui évite les allées et venues pour joindre des fermes éloignées de la route. Ce système à

²⁴⁴ « Garages et entretien des véhicules automobiles de la distribution postale dans les campagnes », rapport annuel de l'inspection générale des PTT de 1955.

²⁴⁵ CAC 19790505, article 134, « Service automobile : transport des dépêches (1933-1976) ».

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

l'avantage d'être gratuit mais pour pouvoir être introduit il doit être accepté volontairement par les usagers. Cette expérience entre dans le cadre des préoccupations constantes de l'administration, désireuse avant tout de mettre à la disposition des campagnes un service d'une qualité comparable à celui existant dans les grandes villes. Déjà en 1954 on retrouve les prémices du CIDEX. L'administration cherchait déjà à « améliorer les conditions d'exécution du service ». Elle invitait « les populations rurales à faire usage de boîtes aux lettres particulières (...) dont le domicile se trouvait à l'écart du parcours carrossable suivi par le facteur exécutant sa tournée au moyen d'un véhicule à moteur²⁴⁶ ».

Un premier test en milieu rural a été effectué en 1969 en Bretagne suite à l'idée du directeur des PTT de ce département M. Roger Le Nir²⁴⁷. Par cet essai, il a cherché à étudier le bon fonctionnement de ce système et son acceptation de la part des usagers afin de l'instaurer ensuite dans l'ensemble des campagnes. Cette expérience fait suite à la mise en place du tout premier CIDEX en mai 1968, à Plouigneau, dans une zone à la fois rurale et industrielle car « on connaissait le désir des industriels de cette région de recevoir le courrier tôt ». Pour M. Le Nir « Il s'agissait de savoir si le simple particulier y trouverait, lui aussi, un intérêt tel qu'il puisse accepter un déplacement²⁴⁸ ». La réponse va être « oui ». De ce fait, cette expérimentation est renouvelée par la direction des PTT du département du Nord en décembre 1969 dans quatre localités de la proche banlieue de Cambrai, à Bantigny, à Blécourt, à Cuvillers et à Esvars pour un total de plus de mille habitants²⁴⁹.

Pour pouvoir l'instaurer, il a fallu réussir à convaincre la population des bienfaits de ce système qui bouleverse les habitudes prises. Cela nécessite, pour Le Nir, une préparation longue et minutieuse, des études théoriques précises et un délicat travail de persuasion. La mise en place de ce test grandeur nature dans la région de Plouarzel n'a pas été choisie sans raison. Il s'est porté à cet endroit car ce secteur comportait un échantillonnage des plus complet et des plus significatif. On y trouvait un centre de distribution (Plouarzel), un bureau de poste sans distribution du courrier (Lampaul-Plouarzel), une agence postale (Brélès) et une recette distribution (Ploumouguer). En outre, cette région rurale était liée à une zone touristique où la période estivale avait des incidences certaines sur la distribution²⁵⁰.

Tout le monde n'était pas convaincu des bienfaits du CIDEX comme P. Cermolacce. Pour lui, ce n'était pas une solution. Lors d'un débat parlementaire²⁵¹, il avait exposé au ministre des Postes et Télécommunications, les préoccupations du personnel postal au sujet de l'expérience du CIDEX. Pour eux, ce système n'allait pas pouvoir remédier au problème de l'insuffisance des effectifs. C'était du « self service » ce qui est vu comme incompatible avec

²⁴⁶ Circulaire n° 15, du 1^{er} avril 1954 de la direction générale des Postes à l'attention des directeurs départementaux.

²⁴⁷ *Postes et Télécommunications*, n° 159, mars 1969, p. 10.

²⁴⁸ *Ibid.*

²⁴⁹ « CIDEX en Cambrésis et à Nancy », *Postes et Télécommunications*, n° 168, décembre 1969.

²⁵⁰ *Postes et Télécommunications*, n° 159, mars 1969.

²⁵¹ « Extrait du débat parlementaire », *Bulletin de liaison des chefs d'établissements de Lille, 1972-1973*, p. 25-26.

La motorisation de la distribution du courrier

la volonté des usagers de conserver un rapport humain dans la distribution. De plus, il aboutirait à une « majoration honteuse » des tarifs postaux car ils paieraient le même prix qu'auparavant alors qu'ils ne disposeraient plus de la « remise de la correspondance » directement au destinataire. Enfin, les batteries de boîtes aux lettres n'étaient sous aucune surveillance. Cela pourrait entraîner un risque de détérioration ou de subtilisation des correspondances.

Pour le ministre des Postes et Télécommunications, le CIDEX peut venir résorber certaines difficultés. Avec le déplacement des populations rurales vers la ville et avec des besoins toujours croissant d'informations et d'échanges, la consommation postale s'est développée avec un doublement du volume du courrier en quinze ans. Pour lui, il existe encore beaucoup de discordances entre les méthodes traditionnelles et les besoins réels. Certes la centralisation et la motorisation de la distribution rurale ont déjà apporté des avantages appréciables aux usagers, au personnel et à l'administration, mais des moyens mieux adaptés doivent être encore recherchés pour pallier les inconvénients de l'organisation classique. Trop fréquemment, une partie des usagers ruraux ne reçoit le courrier qu'à une heure avancée de la journée soit entre 15 h et 15 h 30 parfois. L'absence fréquente de boîtes aux lettres auquel s'ajoute des difficultés de parcours nécessite une recherche indispensable d'une structure rénovée. Le système du CIDEX est alors mis en place afin de résorber ces difficultés.

Les premiers résultats obtenus par l'expérience semblent satisfaisants. En effet, ce système n'apporte pas beaucoup de contraintes aux usagers qui ont été au préalable consultés individuellement à cet effet. De plus, le matériel du CIDEX, de grande qualité, a été fourni et entretenu par l'administration. Bien entendu, cela oblige le public à se rendre jusqu'à l'emplacement des boîtes mais en contrepartie le service est de meilleure qualité avec une distribution matinale nettement avancée en particulier pour les usagers situés autrefois en fin de tournée. Maintenant, la dernière boîte est visitée à dix heures trente ce qui leur donne la possibilité de répondre le jour même. En outre, le courrier est distribué à des heures très régulières. Ils déposent tous les objets ordinaires entre 8 h 30 et 10 h 30. Au cours d'une seconde tournée, ce sont les objets encombrants ou remis contre signature ou encore le courrier de ceux qui ne peuvent se déplacer et qui ont, de fait, établi la demande de ne pas être rattaché au système du CIDEX. Ce deuxième parcours est appelé « tournée bis au retour » car il correspond à ce même itinéraire mais en sens inverse. Enfin, sur le plan humain, cette manière de faire tient compte de l'isolement par l'intermédiaire du dispositif « d'appel » fixé sur la boîte qui permet aux usagers de signaler au préposé qu'ils désirent

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

le voir passer à leur domicile pour une opération particulière. Cela contribue aussi à une plus grande disponibilité de la part du préposé qui se trouve libéré de la première course de la remise du courrier urgent.

Ce système semble donc favorable pour les usagers. Un sondage a été réalisé par le journal Poste et Télécommunications trois mois après l'instauration de cette nouvelle distribution auprès de toutes les catégories de population concernée. Il a mis en avant la satisfaction unanime de la population en raison de la rapidité et la régularité du courrier.

Donnons quelques témoignages: M. Jean Quinquis, agriculteur à Kerijeau Ploumoguer: « ça arrange tellement de monde que le courrier arrive plus tôt! Ce n'est pas un dérangement pour nous puisque notre boîte est située sur le chemin de tous nos champs. Nous avons l'occasion de passer devant plusieurs fois par jour ». M. Henri Chapel, notaire à Plouigneau: « l'important, pour mon étude, est que maintenant nous pouvons traiter tout le courrier le matin. La régularité est parfaite. En six mois, nous n'avons constaté que deux retards ». M. Jean Jolu au centre de ramassage laitier: « pour nous, il n'y a que des avantages. Nous recevons le courrier six heures plus tôt, ce qui nous donne désormais la possibilité de traiter une affaire dans la journée. Cela a incontestablement amélioré notre activité ». Mme Louise Lucas de Lampaul-Plouarzel: « J'ai quatre-vingt-six ans comme mon mari. Mais même pour des gens de notre âge, c'est une promenade. Nous avons le courrier à dix heures au lieu de quatre heures de l'après-midi. On a vraiment le sentiment que les PTT s'occupent de nous ». À tous cela s'ajoute celui d'une dame de quatre-vingt-dix ans dont le grand âge avait conduit l'administration des PTT et du peu de courrier reçu à ne pas l'inclure dans le système. Mais elle vint elle-même au bureau de Poste en réclamer une boîte. Enfin, le Maire de Brélès, François Lenaff qui pense que: « La grande majorité des gens ici est pour. Il y a même deux communes voisines qui voudraient bien en bénéficier ». Et de ce fait, ce mode de distribution a été instauré dans toute la région de Plouarzel en novembre 1969. Il va être ensuite étendu dans d'autres villes comme Nancy et même dans d'autres pays comme les États-Unis ou la Suède.

Il recueille donc le bénéfice du public mais pas seulement. Le personnel va être lui aussi conquis. Bien que l'application de cette réorganisation allonge leur tournée, elle offre en contrepartie une réduction de la pénibilité du travail avec des charges de distribution mieux réparties, des déplacements sur de bonnes routes et des points d'arrêts réduits. D'après un des préposés: « Notre travail est simplifié, nous mangeons à des heures plus régulières, les risques encourus sur les chemins de campagne sont réduits ». Cela satisfait aussi le personnel des bureaux de Poste qui ne disposait autrefois que d'un

délai très court entre sept heures et huit heures pour l'inscription des mandats et objets recommandés sur les documents de distribution. Avec la nouvelle distribution, les délais d'inscriptions ont été reculés jusqu'à 10 h 30 ce qui permet une meilleure répartition du travail. Ces remaniements permettent aussi de supprimer les emplois d'auxiliaires à temps partiel pour des titularisations. Il a ainsi permis la création de 1 300 emplois en 1970, 1 600 en 1971 et 1 240 en 1972.

Il a été admis une extension de ce système au cours du comité technique paritaire central du 16 juin 1971. Les résultats encourageants obtenus ont permis d'envisager sa présence dans des régions à la géographie, au climat et à l'habitat variés. Ce système n'a qu'un but, améliorer le service pour satisfaire toujours plus les usagers. Pour cela, les boîtes elles-mêmes se voient bénéficier d'améliorations avec le remplacement de la tôle de mauvaise qualité par le plastique en 1976²⁵², des boîtes plus esthétiques, plus sécurisées notamment contre l'humidité et plus simples étant réduite à quelques boîtes (trois ou six boîtes). La description technique du matériel, des différents composants et des instructions pour le montage, est consignée dans une brochure mise à la disposition des chefs de services régionaux et départementaux²⁵³.

On atteint l'équipement de 30 000 foyers au début de l'année 1972 dans trente-quatre départements puis près de 80 000 foyers en juin 1972 dans cinquante-cinq départements. Le rythme des installations de ces boîtes restera soutenu. Après une certaine stabilité depuis 1973 avec l'installation d'environ 110 000 boîtes par an, un accroissement de 20 % se fera ensuite sentir permettant d'atteindre 434 856 boîtes en décembre 1975 soit 360 000 foyers raccordés pour l'installation de 132 000 boîtes en un an²⁵⁴.

Les premières femmes « factrices conductrices »

Employer une femme comme préposée ne semble pas aller de soi au sein de l'administration des PTT. En 1874, l'Union Postale Internationale se pose la question « La femme possède-t-elle les qualités intellectuelles et physiques que réclame la bonne exécution des diverses opérations du service public ?²⁵⁵ ». Une décision ministérielle du 27 avril 1877 décrète l'admission des femmes dans le service de l'exploitation des PTT par concours officiels, mais la distinction entre les hommes et les femmes est maintenue. Le concours n'est pas mixte²⁵⁶. Avec la Première Guerre mondiale, ça va être l'occasion pour elles d'occuper des fonctions dont elles n'avaient jusqu'ici pas l'occasion d'effectuer en raison, entre autre, de la pénibilité de la tâche. Les femmes ont commencé alors à assumer ces emplois réservés jusque là aux hommes. Les premières « factrices » font leurs apparitions. D'après la revue *Lecture pour tous* de juillet 1917 « Les cent vingt factrices de Paris

²⁵² « Les boîtes aux lettres », n° spécial, *Cahier d'histoire de La Poste et des Télécommunications*, n° 2, 1987.

²⁵³ Instruction générale sur le service des Postes et Télécommunications, fascicule VI, 1979, p. 253-254.

²⁵⁴ « Cidex, situation des implantations », *DGP Actualité*, janvier 1976, p. 14.

²⁵⁵ « Du pilote d'essai au mécanicien dépanneur, les PTT possèdent leurs orfèvres en mécanique », *Postes et Télécommunications*, n° 153, septembre 1968, p. 5.

²⁵⁶ *Ibid.*

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

accomplissent leur service avec autant de sérieux que de zèle. Elles ont conquis du premier coup la sympathie de tous »²⁵⁷. Mais, à leur retour du front, les hommes récupèrent leurs besaces, reléguant les femmes à leur statut de simples auxiliaires ! Bien qu'un mouvement de féminisation de la société française se fait sentir dans les années « folles », marquées notamment par la figure emblématique de la garçonne de Victor Marguerite, les femmes factrices se font discrètes n'existant que de manière éparse et officieuse. Une nouvelle étape est franchie dans les années soixante avec l'inscription dans le statut général des fonctionnaires du principe d'égalité entre l'homme et la femme. Malgré tout, la femme reste reléguée au statut d'auxiliaire. De plus, elles ne sont pas encore très nombreuses. En 1961, sur 65 000 facteurs, 6 000 sont des femmes et seule 680 sont titulaires²⁵⁸. Quant aux factrices conductrices : « il en existe. Oh ! Certes, pas des quantités. Deux, très exactement dans toute la France »²⁵⁹, en 1961. L'une à Lion d'Angers en Maine-et-Loire et la seconde Jeanine Gaffric, à Marly-la-Ville, proche de Chantilly. Ses débuts en tant que « factrice conductrice » n'ont pas été évidents. Elle pouvait entendre toute sorte de réflexions du type « on ne va plus être tranquille sur les routes ! ». La population craignait qu'elle change de comportement, qu'« elle ne dira plus bonjour, maintenant qu'elle a une voiture... ». Mais progressivement, cette factrice en voiture, aux deux roses épinglées sur le tableau de bord, va conquérir la population au grand bonheur des enfants. Ils en sont même devenus fiers affirmant qu'elle est « une factrice à la page ! ». Cette automobile lui permet d'aller chercher le courrier à Gonesse puis de le distribuer dans trois agglomérations : Puiseux-en-France, Marly-la-Ville et la « Cité Jardin » qui comporte 400 maisonnettes disséminées formant un total de quatre-vingts kilomètres.

Malgré tout, ces femmes restent reléguées au titre de « rouleur » soit des remplaçantes. Il faut attendre les années soixante-dix pour voir une nouvelle étape se franchir dans la féminisation de la distribution. Cette dernière se caractérise par l'apparition de la mixité des concours de recrutement des fonctionnaires par la loi du 10 juillet 1975. Dorénavant, le recrutement des emplois publics est régi par la non-discrimination entre les sexes. Elles vont pouvoir maintenant accéder à la titularisation !²⁶⁰

La première femme conductrice fait son apparition en 1976. Il s'agit de Josette Le Naour²⁶¹. Elle affirme qu'elle avait alors le sentiment de transgresser les usages : « J'enfonçais une casquette sur ma tête et, une cigarette aux lèvres pour mieux avoir l'air d'un homme, je tremblais un peu ». Elle est née le 15 juin 1932. Ses parents tenaient un café en Bretagne (Angers). Elle n'a pas de diplôme officiel ni de formation spécialisée. Le 29 août 1971, le facteur lui a dit : « Le receveur de la Poste cherche une personne pour faire un

²⁵⁷ P. Charbon, *Quelle belle invention que la Poste !*, Découvertes Gallimard, Paris, 1991, p. 97.

²⁵⁸ « Une femme au volant, la factrice de Marly-la-ville », *Bulletin d'Informations des PTT*, n° 70, octobre 1961.

²⁵⁹ *Ibid.*

²⁶⁰ S. Richez, « La place des femmes dans l'histoire de la Poste », journée internationale de la Femme, le 8 mars 2005.

²⁶¹ Témoignage de Josette Le Naour, *op. cit.*, p. 309 à 353.

remplacement de quinze jours à la distribution, vous ne connaissiez pas quelqu'un. La question a fait tilt dans ma tête, pourquoi pas moi ? L'après-midi même, je pris le chemin de la Poste et me retrouvai dans le bureau du receveur d'Andelot ». Après ce premier remplacement, un poste de « rouleur » auxiliaire était pressenti. Elle s'est lancée. « Quelques jours plus tard, je fus convoquée à Châlons-sur-Marne pour passer et obtenir mon permis de conduire administratif dans les rues de cette ville »²⁶². Elle n'est alors qu'une remplaçante et elle se doit de prendre des véhicules pas toujours adaptés à sa condition physique. D'après elle, « ils n'étaient pas adaptés à mes petites jambes ! Il fallait avancer le siège, voire le rehausser avec de vieux annuaires ou des calles en bois ! ». Le travail en lui-même était fatiguant et difficile. Certains profitaient de cette pénibilité pour lui dire que : « ce métier n'est pas fait pour une femme ! ». En effet, elle doit faire face à des charges très lourdes, les intempéries, la pluie, la neige, le verglas très fréquents de novembre à mars ou avril dans l'est de la France. Ainsi, « sur les routes, j'étais loin d'être rassurée. Je craignais la panne ou encore de me perdre dans les grandes allées des forêts domaniales. Je jouais alors la dure, casquette et cigarettes ! ». Autre difficulté, « Ne pas oublier de vérifier l'huile, l'essence, les pneus... avancer le siège, le reculer...etc. Ce n'est pas toujours simple croyez-moi ». Ces conditions de travail poussent certains à des boutades du type : « À salaire égal, travail égal ! » ou encore « pas de femmelette à la distribution ! ».

Le 10 juin 1976, elle peut grâce à la nouvelle loi se présenter au concours. Suite à une bonne classification, elle obtient un poste à Provins dans une tournée motorisée de distribution de paquets et de relevage du courrier. Elle accède alors au statut de « première femme conductrice officielle, non plus officieuse ni remplaçante ». Elle sera ensuite titularisée en juin 1977. D'après son témoignage : « préposée conducteur, j'étais sans doute fière de l'être, surtout d'y être arrivée mais c'était un peu sans compter avec mes forces physiques et la solidité de mon dos... Monter et descendre de voiture, depuis cinq ans, deux cents à deux cents cinquante fois par jour, c'était usant. Faire du « porte à porte » en voiture, tous ceux et celles qui le font vous le confirmeront, les vertèbres ne supportent plus. Il s'en suit des lumbagos à répétition, de plus en plus douloureux, de plus en plus paralysants ». Dans ces conditions, elle va décider de retourner vers des tournées en cycle.

Après les évolutions dans le facteur humain, il est intéressant d'étudier les évolutions dans le domaine des techniques au sein des ateliers garages.

²⁶² *Ibid.*, p. 325.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

L'usage des nouvelles technologies dans les ateliers-garages

L'administration a mis au point une véritable comptabilité au sein de son service automobile. Face à l'accroissement important de son parc, notamment dans la région de Paris, elle cherche des solutions afin de faciliter les calculs de comptabilité matières. Pour l'aider dans cette tâche, elle se tourne vers les nouvelles technologies²⁶³. En 1965, elle a pris contact avec un certain nombre de sociétés pour étudier l'automatisation de la distribution du carburant. Ce qui lui permettrait à la fois, de faciliter sa comptabilité mais aussi d'éviter les encombrements au moment du ravitaillement. Dans les grands garages, il a été nécessaire d'y introduire huit à neuf volucompteurs, répartis entre quatre ou cinq îlots, ce qui implique l'utilisation de plusieurs agents, à temps complet, que ce soit pour la distribution du carburant que pour la comptabilité matières de ces produits. Elle a envisagé de doter ses futurs garages comme celui de la rue Robert Keller à Paris d'un équipement doté d'un distributeur automatique de carburants. Ce système, déjà utilisé au garage de Jemmapes, permettait de supprimer totalement les inscriptions manuelles nécessaires à la comptabilité. Grâce à ce procédé, pendant que le conducteur effectue lui-même en moins de deux minutes le plein du réservoir, les données sont indiquées automatiquement en clair sur une imprimante et reproduite sur une bande perforée utilisable directement dans un ordinateur. Une seule société française, fabriquant à la fois des volucompteurs et des automatismes divers, a accepté d'étudier un système associant ces deux types de matériel. Cette combinaison a permis d'atteindre deux objectifs : la permanence du service avec la suppression de la fonction de pompiste (libre service) et l'allègement de la comptabilité manuelle à partir d'un enregistrement automatique. Fort de ces deux atouts, le système est adopté dans neuf installations à partir du 1^{er} septembre 1972 dont quatre en province.

Comment cela fonctionne-t-il ?

Le conducteur se rend sur l'aire de ravitaillement composée d'« un groupe » c'est-à-dire un « lecteur de badges », d'« un dispositif de composition d'index » et d'un « volucompteurs ». Il relève l'index kilométrique du compteur de son véhicule, place le badge d'identification (qui se trouve accroché à la clef de la voiture) dans le lecteur et compose les chiffres de l'index relevé précédemment. Cette opération s'effectue sur un cadran, présent sur le lecteur de badge, analogue à celui d'un téléphone. Les chiffres composés apparaissent alors dans un voyant en sorte que le conducteur puisse s'il s'est trompé annuler sa composition et recommencer. Après confirmation de sa part, il peut décrocher le pistolet afin de remplir son réservoir. En cas

²⁶³ R. Plantin (attaché d'administration, direction générale des Postes, direction de l'équipement et des transports, « Les garages des PTT à l'heure de l'électronique », *Revue des PTT de France*, n° 1, 1973, p. 31 à 36.

La motorisation de la distribution du courrier

d'erreur dans le choix du produit, le moteur de la pompe ne se met pas en marche et aucun débit ne sort. Un fois l'opération terminée, il peut récupérer son badge et répartir. L'opération est simple et rapide pour le conducteur. Mais les choses ne s'arrêtent pas là ! La technologie permet tout un ensemble d'opérations sans la moindre intervention de l'homme. En effet, après cet approvisionnement, le volucompteur informe par l'intermédiaire d'émetteurs d'impulsions à l'unité centrale la quantité et la nature du produit débité lors de cet approvisionnement. Cet organe central du système est installé dans un local fermé à proximité de l'aire de ravitaillement mais les conducteurs n'y ont pas accès. Il se compose d'une unité d'automatisme qui lui permet de produire un message sur lequel il indique : le matricule du véhicule, la date, l'heure à la minute près, l'index kilométrique composé au cadran, la quantité, la nature de produit fournie et l'indicatif de l'atelier garage et du volucompteur employé figurent sur un journal et un ruban perforé. Chaque soir, le responsable du garage retire le journal de l'imprimante. À partir du ruban perforé du mois, on va pouvoir établir une comptabilité des consommations de carburant et de lubrifiants propre à chaque véhicule.

Quel est l'intérêt d'un tel système ?

L'objectif de ce système est d'économiser du personnel et de favoriser la permanence du service. Dans les installations parisiennes, l'économie est de l'ordre de deux ou trois unités par installation. Les agents sont alors utilisés pour d'autres tâches. Avec un service permanent, le responsable du garage n'est plus obligé de fixer des plages horaires pour les opérations de ravitaillement et élimine les files d'attente aux heures ouvrables. Chacun peut se ravitailler à l'heure de la journée qui est la plus pratique pour lui voir même la nuit si nécessaire ce qui est courant à Paris. Autre avantage, le conducteur n'est plus obligé de remplir le carnet de bord. Le ruban perforé remplace les bulletins mensuels de consommations établis précédemment à la main par le conducteur. Cette méthode permet d'obtenir, dès le premier jour du mois, les renseignements qui ne leur parvenaient avec l'ancienne méthode qu'après un délai d'un mois. Dès la fin du mois, on sait désormais avec précision la date à laquelle on devra effectuer une autre opération comme la prochaine vidange par exemple. Pour cela, il s'appuie sur la date précédente, la fréquence de ces opérations et du kilométrage moyen journalier du véhicule. Enfin, cela favorise la production de diverses statistiques très précises.

Ce système est-il fiable ?

Le fonctionnement des installations de libre service est satisfaisant. Malgré tout, des difficultés surgissent parfois au moment de l'intégration

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

des renseignements obtenus dans le traitement général. En effet, ces renseignements sont prélevés ravitaillement par ravitaillement alors que le traitement général, lui, est basé sur l'exploitation d'un bulletin mensuel. Aussi lorsqu'un véhicule rattaché s'est ravitaillé hors du libre service, il peut arriver que le bulletin complémentaire destiné à rendre compte de ces ravitaillements externes ne soit pas rempli correctement et entraîne une incompatibilité entre les renseignements des deux sources. Il faut alors surmonter l'erreur par une procédure spéciale de correction mais une telle manœuvre est ressentie comme une charge par les services. On a étudié alors un système de comptabilité de la consommation où tous les ravitaillements seraient enregistrés à l'unité et subiraient le même traitement général quelque soit le mode d'enregistrement, manuel ou automatique, afin de remédier à ces difficultés. Parallèlement, l'administration a poursuivi son programme d'équipements des grands garages en libre service. Il a été envisagé de mettre en place des installations d'un modèle plus simple et moins coûteux. Il va permettre le ravitaillement d'un véhicule à la fois dans les garages de moyenne importance.

Utilisation de l'aide électronique pour la comptabilité

Alors que la direction des bâtiments et des transports consomme plus de 6 000 tonnes de papiers par an, il a été décidé en 1967 d'examiner l'utilisation d'une nouvelle méthode : l'aide des machines. Ces ensembles électroniques composés de volucompteurs, fonctionnant en self service, vont permettre l'obtention automatique d'informations relevant de la comptabilité matière. Cette base va permettre de contrôler la consommation et d'établir ensuite le prix de revient des véhicules.

Il y a deux types de gestion suivant les régions. Celle entièrement manuelle et celle partiellement automatisée. Cette dernière est installée dans un garage des PTT de Paris par l'intermédiaire du système « ASTER » dont les imprimés forment une chaîne et se commandent les uns les autres. Il représente un progrès très important. Mais ce dispositif, en raison de son coût, ne paraît convenir qu'aux très grands garages. L'objectif est donc de saisir l'informatique autant en amont que possible et de l'enregistrer sur une machine simple et peu coûteuse. À cet effet, on pourrait s'inspirer des systèmes en usage dans des firmes importantes. L'électronique ne sert pas uniquement à la comptabilité matière. Il permet aussi de calculer le prix de revient des véhicules. Pour cela, il a fallu mettre en place une profonde transformation des méthodes et des imprimés utilisés jusque là. Elle a exigé en particulier l'élaboration de nomenclatures logiques pour le classement des dépenses. L'objectif était de réduire au minimum les documents

primaires établis manuellement, les placer aussi en amont que possible dans la chaîne et demander tout le reste du travail aux machines.

L'utilisation de l'informatique

Après l'électronique, l'administration se tourne vers l'informatique pour moderniser la gestion du service automobile. Ces deux systèmes peuvent devenir complémentaires avec l'utilisation du système « DACASTER » qui permet l'enregistrement des données perforées qui sont ensuite traitées par l'informatique. À partir de 1965, le bulletin n° 16 Auto est lui aussi traité par ordinateur. L'idée consiste à informatiser la saisie de l'ensemble des données relatives à la comptabilité matière des magasins départementaux (gestion des stocks) ainsi que celles relatives aux réparations effectuées dans le privé. Pour cela, il s'est appuyé sur le système « R2 » qui lui permet d'être moins vulnérable et plus performant.

Il va falloir plusieurs années pour réaliser cette opération. Une première étape financée de moitié par la Poste et l'autre par les Télécommunications a débuté le 1^{er} février 1985²⁶⁴. Elle avait pour but d'améliorer la qualité du service offerte aux exploitants et à leur gestion. Elle les informait des rendez vous de prise en charge des véhicules, de l'ordre de travail des travaux à effectuer, de l'heure de début et de fin de l'exécution des réparations. Dans un second temps, l'informatique a été utilisée pour saisir des informations concernant les activités du personnel des ateliers.

L'informatique apporte donc une aide appréciable mais certaines difficultés viennent ternir l'avantage de son utilisation. Les syndicalistes craignent que ces machines remplacent l'homme. Ils pensent que : « les anomalies de ce service ne permettent pas une bonne gestion. On ne sait pas qui fait quoi et qui est responsable de quoi »²⁶⁵.

Le temps de la prévention et de la sécurité routière (1960-1980)

Aux États-Unis, débute en 1965, sous l'impulsion de l'avocat Ralph Nader, une grande campagne en faveur de la sécurité routière alors que jusque là, elle « se vendait mal »²⁶⁶. Ce mouvement entraîne en France une certaine prise de conscience avec notamment la création d'un laboratoire commun Renault-Peugeot qui a pour but d'améliorer la sécurité des conducteurs. L'administration postale va suivre cette initiative en s'orientant vers cette politique. Elle peut s'apparenter aux « 3-E » relatif à « *Education, Enforcement, Engineering* » (« l'éducation, l'application de la loi et les infra-

²⁶⁴ *Le Bulletin du service auto*, n° 2, février mars 1985, article par le CTAU Gaufreteau.

²⁶⁵ « L'informatique au service auto », *Bulletin du service auto*, n° 4, juin 1983.

²⁶⁶ « 1/10^e de service : une vie », *Messages des Postes et Télécommunications*, n° 246, juillet 1976, p. IV-VI.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

structures») qui sont les maîtres mots du programme de sécurité envers les piétons et les cyclistes Américains²⁶⁷.

Déterminer les causes et la fréquence des accidents

Prendre conscience des faits : la fiche Auto 38

On a longtemps affirmé que les accidents de la route étaient la rançon inévitable du progrès que constituaient le développement du parc automobile et l'accroissement des performances des voitures²⁶⁸. Durant les deux premiers tiers du « siècle de l'automobile », les Français ont facilement admis que le nombre des victimes de la route s'accroisse à peu près comme le parc des véhicules trouvant dans cette quasi-proportionnalité comme une preuve du caractère inévitable du phénomène. Mais la diffusion massive de l'automobile dans les années soixante a mise en évidence l'importance réelle du tribut humain. Devant cette prise de conscience, les pouvoirs publics ne pouvaient rester inactifs²⁶⁹. Ainsi, ils « s'efforcent d'éduquer les usagers de la route et accentue la répression des infractions commises (...) améliorent le réseau routier. Les pouvoirs publics essaient de créer « un civisme de la route » par des campagnes de presse, émissions de la radiodiffusion... »²⁷⁰. Face à ce mouvement général, l'administration postale s'oriente vers la prévention routière. Dans l'ensemble des directions départementales, un inspecteur principal ou un directeur adjoint se charge de s'occuper des questions relatives à cette prévention routière²⁷¹. Mais pour pouvoir agir, il est nécessaire de connaître les causes récurrentes des accidents afin d'y mettre un terme ou du moins les atténuer.

Pour ce faire, elle a créée le 1^{er} janvier 1966 la fiche Auto n° 38 destinée uniquement aux accidents dont la responsabilité du conducteur de l'administration est totalement ou partiellement engagée éliminant ainsi tous les dommages causés par des tiers.

À partir de mars 1969, elle va généraliser l'emploi d'une fiche individuelle de prévention. Lorsqu'un agent a un accident, il indique les circonstances, les causes et les conséquences de celui-ci qui est parfois suivi d'un entretien avec le chef dans le but d'en tirer une leçon. Ces fiches sont ensuite transmises au directeur départemental qui peut prendre, si cela est nécessaire, des mesures au niveau de son département. L'intérêt de cet outil est de permettre la détection des points dangereux sur les différents parcours. C'est la possibilité pour le chef de service d'intervenir auprès des pouvoirs publics en vue de remédier aux défauts des trajets. C'est pourquoi, il est demandé « à la victime de l'accident ou au chef immédiat de répondre de façon absolument

²⁶⁷ Séminaire « De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité » sous la direction de Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno, séance du 8 mars 2007 intitulé « police et sûreté dans les transports », intervention de M. Fabrice Hamelin (Inrets).

²⁶⁸ A. Cimbe, administrateur à la direction des bâtiments et des transports, « Les causes et la prévention des accidents de la circulation », *Revue des PTT de France*, n° 5, septembre octobre 1962, p. 14 à 25.

²⁶⁹ « Les causes et la prévention des accidents de la circulation », *Revue des PTT de France*, n° 5, septembre octobre 1962, p. 14-25.

²⁷⁰ *Ibid.*

²⁷¹ « Sécurité d'abord, comment améliorer la prévention des accidents parmi le personnel des services postaux ? », *Revue des Postes et Télécommunications*, n° 182, février 1971.

claire et sincère au questionnaire et de produire un croquis explicatif sur la fiche de prévention »²⁷². Ces « points noirs » sont signalés à l'encre rouge sur le bulletin d'itinéraire adressé aux intérimaires qui ne sont pas familiarisés avec la topographie de la tournée. Ils peuvent aussi être repérés par le conducteur lui-même qui en informe l'administration ou les pouvoirs publics afin d'y remédier. En fin d'année, à partir de celles-ci, le directeur rédige un rapport détaillé de l'ensemble des accidents survenus dans sa circonscription ainsi que les mesures prises. Il se charge de réunir lors d'une conférence annuelle qui se passe au siège les chefs d'établissements et les agents de maîtrise des bureaux les plus importants afin d'étudier cette prévention.

En ce qui concerne les fiches Auto n° 38, elles ont été instituées afin de mieux orienter les stages de prévention qui apparaissent en 1962. Elle peut désormais se référer à sa propre base de données à la place des statistiques nationales publiées annuellement par le ministère de l'équipement. Cela permet aussi d'effectuer une comparaison entre ces données. À partir de ces informations, on constate par exemple que les conducteurs de l'administration respectent mieux les règles du code de la route. Mais ces derniers ne sont pas exempts de tous reproches. Il existe des points sur lesquels ils ont plus d'accidents comme la marche arrière qui atteint une proportion considérable ; les portières ouvertes sans précaution, les freins mal serrés, l'entrée sans précaution sur la chaussée... Par conséquent la prévention se portera sur ces thèmes en priorité.

Cette fiche se présente sous la forme d'un imprimé 21 × 27 en *recto* uniquement afin d'en faciliter la lecture²⁷³. Elle comporte une partie « route » (lieu de la collision, surface de la chaussée) ; « milieu » (éclairage, intempéries) ; « conducteur et autres causes non prévues (conduite gênée, marche arrière). En ce qui concerne plus précisément la partie « conducteur », une attention particulière est portée sur cette dernière où il faut inscrire les causes objectives (infractions au code de la route avec les fautes de circulation, fautes de manœuvre ou de vitesse, inattentions ou distractions) et l'état du conducteur (raisons physiques ou psychologiques qui comportent par exemple l'effet de la boisson ; la fatigue, le malaise soudain, la maladresse habituelle, l'accoutumance au trajet effectué, etc. Elle apporte donc tous les renseignements sur l'identité du conducteur en « individualisant » l'accident. Le but n'est de s'en servir pour faire de la sanction ou de la répression mais uniquement de la prévention. Ces informations forment un atout dont ne dispose pas les statistiques du ministère car les conducteurs n'avouent pas volontiers leurs insuffisances aux gendarmes. C'est donc une spécificité de l'administration. Malgré tout, en 1966, cette rubrique est peu utilisée car elle

²⁷² R. Bussière, « La sécurité routière un problème qui nous concerne tous », *Revue des PTT de France*, n° 3, 1972, p. 14 à 26.

²⁷³ A. Cimbe, administrateur à la direction des bâtiments et des transports, « Les causes des accidents de la circulation », *Revue des PTT de France*, n° 2, mars avril 1968, p. 33 à 39.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

ne sert qu'en cas de répétition des mêmes causes. En ce qui concerne les véhicules, grâce à l'entretien préventif effectué sur ces derniers, les accidents mécaniques sont peu fréquents. Par conséquent, il n'était pas nécessaire de l'introduire afin de ne pas encombrer la fiche de renseignements inutiles. Une partie supérieure horizontale comporte d'autres informations (le moment, le véhicule en cause) dont l'apport ne sera utile qu'ultérieurement. Elle permettra de déterminer les périodes où la circulation est la plus dangereuse, les âges du véhicule auxquels la conduite peut être assurée normalement²⁷⁴.

L'ampleur des accidents

D'après les statistiques, on constate que la courbe représentant les accidents de la circulation du personnel de la distribution et du transport du courrier est beaucoup plus importante que celle du personnel des lignes et des installations. Il y a un écart constant d'environ 3 500 accidents en moins pour le service des lignes. Ils ont une moyenne de 5 300 accidents contre une moyenne de 8 700 pour les services postaux. Ces deux courbes connaissent toutes deux une ascension constante avec une hausse plus importante pour 1956 et 1963 qui s'explique par une vague de grand froid, facteur de danger sur la route. Mais si l'on compare les années 1951 et 1970, on observe le passage pour le service des télécommunications de 4 047 accidents à environ 5 000 alors que la Poste passe, quant à elle, de 5 693 à plus de 10 000 accidents. L'écart entre les deux exploitations ne fait que s'accroître. Cela peut s'expliquer en raison d'une circulation routière plus soumise aux risques d'accidents pour la Poste que pour les Télécommunications. Ainsi, pour effectuer le relevage du courrier à Paris par exemple, le risque d'accident est très fort en raison de la circulation urbaine dans des zones et des heures de très forte activité routière²⁷⁵. Par conséquent, on fait état de 245 accidents en 1971 ce qui correspond à 16 % du nombre total d'accidents en région parisienne. En ce qui concerne les accidents mortels, le niveau est beaucoup moins stable avec de grandes perturbations entre les années. On constate pour le service de la distribution, des augmentations brutales entre 1954 et 1956 puis entre 1961 et 1963. Il faut attendre 1963 pour voir leur nombre baisser progressivement. Ce qui est en partie due à la mise en place des premiers stages de formation complémentaire et l'introduction des fiches Auto 38. À cela s'ajoute aussi peut être un lien de corrélation avec le remplacement des deux roues pour des fourgonnettes, d'un usage moins dangereux. La Poste passe, au final, de trente-trois tués en 1951 pour vingt en 1970 alors que le parc n'a cessé d'augmenter ce qui doit être source d'accidents supplémentaires. De grands progrès ont donc été obtenus. Au service des lignes, les accidents ne suivent pas du tout la même évolution. Elle est marquée par plus de stabilité.

²⁷⁴ *Op. cit.*

²⁷⁵ CAC 200000508, article 24, « Les accidents de La Poste » (1975-1990), lettre 30461 ACC/R 37 signée l'ingénieur général J. Illien du 3 juin 1971.

Ce service connaît seulement une augmentation importante entre 1960 et 1961 alors qu'à cette même période, le service de distribution et de transport postal connaît une période de baisse, phénomène qui se reproduit entre 1967 et 1969. L'écart entre les deux services est beaucoup plus important que pour les accidents corporels avec une moyenne globale de trois tués entre 1951 et 1970 pour huit dans le service des lignes soit une différence de vingt-quatre tués supplémentaires en moyenne par an pour la distribution.

Ces chiffres permettent de voir une augmentation constante des accidents dans les PTT avec une propension plus forte dans le service de distribution et transport. Mais, pour pouvoir mieux appréhender le phénomène réel, il faut prendre en considération l'augmentation du parc ainsi que le nombre de kilomètres parcourus. On comptait en 1953, 2 664 accidents pour 5 569 voitures pour atteindre, en 1960, 7 738 accidents pour 14 563 véhicules²⁷⁶. Soit, environ 5 000 accidents de plus sur cette période pour 9 000 voitures supplémentaires. De 1954 à 1968, il y a une augmentation de 50 % des accidents de service pour une hausse de 40 % des effectifs et un parc qui sextuplait²⁷⁷. Autrement dit, le parc augmente plus vite que le nombre d'accidents. Ces résultats traduisent les progrès réalisés dans le domaine de la prévention les accidents au sein des PTT.

Ce phénomène est national avec 20 000 tués en 1984, ce qui représente l'équivalent de l'effectif de deux régions postales²⁷⁸ ! Mais quelles en sont les raisons ?

Les causes des accidents

Les principaux accidents sont de l'ordre de la route (la chaussée mouillée est responsable de 16,8 % des accidents pour la gendarmerie contre 22,7 % pour les PTT), la neige ou le brouillard (13 % pour la gendarmerie et 15,4 % pour les PTT), le milieu (responsable de 30 % des accidents en 1960 d'après les statistiques du ministère des travaux publics) et du conducteur. Le danger principal pour le facteur conducteur en distribution est le changement répété de file qui provoque souvent des erreurs de manœuvres et de signalisation. Il y a aussi les dépassements dangereux et les marches arrières (26,7 % d'accidents dans les PTT)²⁷⁹. D'après la circulaire de 1956, « le plus grand nombre des accidents a pour cause l'imprudence et la méconnaissance ou l'inobservation des dispositions du code de la route ». Le facteur, face à un trajet habituel, peut par lassitude et en croyant maîtriser le parcours, se retrouver confronté à une situation inhabituelle ce qui peut entraîner une perte de contrôle du véhicule. Le danger pour lui est de ne plus se méfier car il a l'habitude. Or, il n'est pas exempt d'un imprévu comme le souligne cette citation : « Chaque jour le préposé retrouve dans sa tournée les mêmes

²⁷⁶ « Les causes et la prévention des accidents de la circulation », *Revue des PTT de France*, n° 5, septembre octobre 1962, p. 14-25.

²⁷⁷ « Près de 50 % des accidents de service dus à la circulation », *Postes et Télécommunications*, n° 164, août 1969, I-II.

²⁷⁸ « Prévention des accidents de 4 roues », *Messages des PTT*, n° 353, février 1986.

²⁷⁹ « Sécurité d'abord, comment améliorer la prévention des accidents parmi le personnel des services postaux ? », *Revue des Postes et Télécommunications*, n° 182, février 1971.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

carrefours, les mêmes virages, aux mêmes instants ou presque. Alors là, dans la petite rue dégagée derrière le pâté de maisons, il donne un coup d'accélérateur pour gagner quelques secondes. Mais ce matin là, un riverain manœuvre sa voiture. C'est l'accident »²⁸⁰.

Face à ce constat, pour Raymond Bussière : « il est grand temps pour le pays tout entier de se ressaisir. Aussi faudrait-il renforcer à la fois la sécurité routière sous toutes ses formes et la lutte contre l'alcoolisme »²⁸¹.

PTT : « Prudence Tout le Temps »

Puisque les véhicules ne sont que très rarement mis en cause et que l'administration postale ne peut intervenir sur l'état du réseau routier, elle ne peut se pencher que sur le facteur humain. Pour cela, elle va mettre les moyens pour rendre son personnel responsable. Elle part du principe qu'« il y a peu d'accidents fortuits. Un homme prévenu, c'est bien. Un homme prévoyant, c'est mieux »²⁸².

Prendre exemple

La France n'est pas la seule à s'orienter vers la sécurité routière. Bien au contraire, « nous ne faisons cependant qu'imiter très modestement ce qui a été fait ailleurs et qui a donné des résultats très encourageants comme les mesures prises par l'office des PTT d'Allemagne fédérale »²⁸³. Ces derniers ont mis en place dès 1951 des journées sans accident. Des informations ont été transmises sur ce thème auprès du personnel lors de conférences qui ont duré environ cinq minutes. Elles ont commenté des accidents, projeté des films courts métrages sur la sécurité, mis en place des affiches de prévention... Chaque année, ils ont édité un calendrier intitulé « hygiène et prévention des accidents » à 40 000 exemplaires. Ce dernier comprenait de nombreuses illustrations sur les dangers de la circulation et du trajet. Ils ont diffusé à 25 000 exemplaires un dépliant intitulé *ABC fur Eis und schnee* qui donnait aux employés des Postes, des conseils pratiques en cas de neige ou de verglas qui sont responsables d'un accident sur quatre. Globalement, l'ensemble de ces moyens est beaucoup plus important qu'en France. Il n'y a pas seulement la Poste étrangère qui peut se targuer d'être un modèle. Le grand groupe français EDF a créé en 1955 un service de prévention et de sécurité. Il a obtenu des résultats encourageants en passant de vingt-deux accidents mortels en 1955 à six en 1965. Pour réussir à avoir de tels résultats, il a insisté sur l'enseignement du code de la route par des méthodes audiovisuelle (maquettes, projection de diapositives ; modèles animés). Il a aussi fait de la propagande lors de la journée consacrée à la prévention routière par

²⁸⁰ « Accidents, sur la route, mieux vaut prévenir que guérir », la *Revue des PTT de France*, n° 228, décembre 1974, p. VIII à XI.

²⁸¹ R. Bussière, inspecteur général des PTT en retraite, « La sécurité routière un problème qui nous concerne tous », la *Revue des PTT de France*, n° 3, 1972, p. 14 à 26.

²⁸² Bulletin de liaison des chefs d'établissements du Nord, novembre 1969, n° 12, p. 4.

²⁸³ R. Bussière, inspecteur général des PTT, « La sécurité sur la route un problème qui nous concerne tous », *Postes et Télécommunications*, n° 142, octobre 1967.

des affiches, des slogans, des tracts, des jeux concours, la publication des chiffres des accidents et leurs raisons. À cela s'ajoute l'action active auprès des Ponts et Chaussées pour améliorer les routes avec une signalisation appropriée et le balisage de voix.

Face à leurs résultats et suite au rapport du groupe de travail qui a examiné les efforts entrepris dans ce domaine par la SNCF, EDF, RATP, Office postal des USA, les PTT ont décidé de se lancer dans la prévention routière. Ce dernier proposait plusieurs moyens de propagande pour « éduquer » le personnel : la diffusion de guides, de tracts, des conférences, des projections de films, des lettres personnelles aux usagers... Ces différentes mesures vont faire l'objet d'une circulaire au sein des PTT le 25 juillet 1956²⁸⁴. Elle demande aux directeurs départementaux de s'assurer que les dispositions prescrites soient bien respectées. Comment cela se concrétise-t-il dans les faits ?

De multiples mesures de prévention

Pour Bussière, face au nombre important d'accidents, « il est grand temps pour le pays tout entier de se ressaisir. Aussi faudrait-il renforcer à la fois la sécurité routière sous toutes ses formes ». L'administration se lance dans un programme de sécurité routière marqué par l'édition d'un timbre en 1968 à son effigie. Comment se concrétise cette prévention ?

Outre le point d'orgue mis sur la formation routière de tous les agents par l'intermédiaire du CACVA, avant même l'affectation à la conduite sur la sécurité, l'administration décide d'aller plus loin. Pour cela, elle va chercher à introduire au sein de son personnel, l'esprit sécuritaire. Conformément à la circulaire de 1956, les receveurs et les vérificateurs des services de la distribution ont à exposer et commenter les règles du code de la route. Ils se chargent de contrôler les connaissances théoriques des facteurs conducteurs et leurs comportements. Face au constat de « l'augmentation brutale du nombre des accidents mortels dans lesquels sont impliqués les véhicules de l'administration », passant de 15 en 1968 à 27 en 1971, des lettres ont été envoyées à l'attention de tous les chefs de service afin d'attirer leur attention sur ce problème²⁸⁵. Elle a distribué des fascicules qui simplifient et illustrent le code de la route comme celui intitulé : « Pour bien conduire 4 roues ». Elle a opté pour la diffusion annuelle d'une brochure à l'attention des services de direction, des chefs immédiats et des cadres de maîtrise, qui commente les accidents de l'année précédente. Cette dernière fait ressortir les causes principales des accidents les plus graves afin d'attirer l'attention sur les risques de la route. Autre moyen de diffusion de l'information en matière de sécurité est l'apposition en 1961 d'affiches sur 2 500 fourgonnettes 2 CV qui assurent la

²⁸⁴ CAC 19800292, article 3, circulaire visible dans le Bulletin Officiel de 1956, p. 113.

²⁸⁵ CAC 20000508, article 24, « Les accidents de La Poste (1975-1990) », lettre du 8 novembre 1971.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

distribution du courrier dans les localités rurales²⁸⁶. Le conducteur est invité à ne pas augmenter sa vitesse pour remettre les colis et les courriers. Cette dernière est contrôlée au moyen d'un appareil d'enregistrement présent sur le véhicule. En 1972, l'administration impose une vitesse maximale de 80 km/h pour les 2 CV et 90 km/h pour les R4²⁸⁷.

Pour pouvoir encourager le personnel, l'administration postale attribue une prime de non accident aux conducteurs qui n'ont pas été responsables d'accidents comme cela se pratique dans la plupart des entreprises de transports en commun. Enfin, elle a effectué ce que l'on appelle : l'« action suivie ». Lorsque l'administration constate que les connaissances d'un conducteur se sont révélées insuffisantes lors d'un stage ou que le comportement de conduite et l'application des règles de sécurité ne sont pas corrects, il est instamment invité à les compléter. Il est prévenu que ses acquisitions feront l'objet d'un contrôle ultérieur où il sera interrogé par un cadre administratif ou un agent de maîtrise. Si son niveau de connaissance constaté devient suffisant, le conducteur participera aux stages comme tout autre conducteur. Dans le cas contraire, il pourra être à nouveau convoqué à la session la plus proche pour une formation complémentaire. Il est bien certain que l'assistance aux stages ne peut se renouveler indéfiniment. Ainsi, en cas d'inaptitude répétée, il est possible de lui retirer le CACVA et l'affecter à d'autres fonctions mais c'est une mesure extrême. Consciente des problèmes de son temps, elle n'hésite pas à se tourner vers la lutte contre l'alcool.

La lutte contre l'alcool

Le facteur est souvent utilisé comme personnage central dans les publicités d'alcool pour vanter les mérites de leur produit. Il lève son verre à deux jeunes élégantes en 1936 pour Byrrh²⁸⁸ ou encore on use de jeu de mot tel que « le facteur de la santé »²⁸⁹. Dans le tableau de Jules René Hervé vers 1925 « Le facteur de ville trinquant »²⁹⁰ reflète bien la situation d'un facteur qui prend l'habitude, lors de sa tournée, d'aller prendre un verre offert par les usagers. Il représente dans une scène intimiste le facteur qui, sans même refermer sa boîte de distribution, va trinquer avec le vieil homme qui vient de le servir. S'il ne fait pas attention, l'alcool peut vite devenir un facteur de danger envers sa conduite.

Or, d'après un rapport « RÉAGIR » du ministère des transports, 40 % des cas d'accidents graves sont dus à l'alcool. En 1969, sur cinquante-quatre accidents mortels dans les PTT, huit ont pour cause l'alcool. L'administration ne peut admettre cet état de fait. Pour reprendre la phrase de l'écrivain Faurobert « l'accident n'est pas toujours accidentel²⁹¹ ». L'administration se doit donc d'être sévère envers l'alcool au volant. Elle applique un règle-

²⁸⁶ « 2 500 fourgonnettes des PTT participent à la prévention des accidents de la route », *Bulletin d'Information des P&T*, n° 68, août 1961.

²⁸⁷ « La prévention des accidents de la circulation », bulletin de liaison des chefs d'établissement (de Lille) rédigé par le directeur régional R. Begard, n° 23, INPAP, DRSP, août 1972.

²⁸⁸ Publicité de 1936, affiche du musée de La Poste de Paris, *Le patrimoine de la Poste*, p. 284.

²⁸⁹ Voir la publicité de 1930 de la distillerie Jifran, musée de la Poste de Paris, *Le patrimoine de la Poste*, p. 288; et de 1939, musée postal d'Auvergne Saint Flour, p. 291.

²⁹⁰ Huile sur toile de Jules René Hervé, musée d'histoire des PTT d'Alsace Riquewihr. Représentation dans *Le patrimoine de la Poste*, p. 288.

²⁹¹ R. Bussière, *op. cit.*, p. 14 à 26.

ment strict. La législation est très sévère envers le personnel qui commettrait un accident sous l'emprise de l'alcool. Cette dernière précise que : « l'état d'imprégnation alcoolique constitue une faute personnelle lourde détachable du service privative du bénéfice de la législation sur les accidents de service, à moins qu'il ne soit dûment démontré que cet état n'a strictement joué aucun rôle dans la genèse de l'accident ». Le fonctionnaire « perd la possibilité d'obtenir la prise en charge par l'administration de toutes les dépenses entraînées par les conséquences de l'accident (frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques, appareillage...). En cas d'invalidité supérieure à 10 %, aucune allocation temporaire d'invalidité ne pourra être attribuée, si bien que le handicap physique ne sera pas indemnisé »²⁹². Il a donc vraiment beaucoup à perdre !

Pour rappeler les dangers de l'alcool, l'administration utilise une documentation qui insiste sur ses méfaits en s'adaptant à la région : le pastis à Marseille, la bière à Lille... Elle diffuse aussi des slogans dans les journaux spécialisés de la Poste que les conducteurs sont susceptibles de lire dans le but de les interpeller. On peut lire : Quand la vigilance s'endort. L'alcool est le meilleur ami de la fatalité »²⁹³. Elle va même éditer un timbre « boire ou conduire » en 1981. Pour plus d'impact, elle va aussi mettre en place des stages de formation.

Les stages

On a dit que l'automobiliste « conduit comme il se conduit »²⁹⁴. Dans cette optique, à partir de 1961 l'administration a mis en place²⁹⁵, dans quelques régions comme Clermont Ferrand, Nantes, Orléans, Rouen et Toulouse, des stages de recyclage des conducteurs des voitures administratives. Ils ont lieu durant une journée. Ils sont renouvelés tous les trois ans ce qui correspond approximativement au temps des modifications importantes apportées à la réglementation routière. L'objectif est d'appeler en stage chaque année un tiers des conducteurs. Ce chiffre n'a pas été atteint car la complexité et l'ampleur croissante des tâches dévolues aux services n'ont pas permis aux intéressés et aux cadres de se consacrer au temps nécessaire à cette prévention. À cela s'ajoute l'indisponibilité des stagiaires pendant la période de renouvellement de l'année (deux mois) ou pendant les vacances ou encore pour des causes temporaires comme les intempéries hivernales qui restreignent l'étalement des stages dans les régions montagneuses, des évènements politiques ou sociaux, des vacances d'emploi d'organismes ou de professeurs suite à une mutation, à une maladie ou une affectation à un autre service... Le but recherché est l'éducation, le perfectionnement des connaissances et la sensibilisation pour montrer ce qu'est un « bon conducteur ».

²⁹² L. Roche, *JURIS PTT*, jurisprudence, « État d'imprégnation alcoolique : exclusion du bénéfice de la législation sur les accidents de service », n° 14, 1988, p. 33 à 37.

²⁹³ *Bulletin de liaison des chefs d'établissement* dans le Nord, n° 23, Août 1972, p. 5.

²⁹⁴ A. Bonne, technique supérieure de conduite automobile avec le concours de la prévention routière, centre de recherches et d'applications de Monthléry, Paris, 1965.

²⁹⁵ Suite à la circulaire du 29 août 1961.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Pour André Cimbe, la prévention doit être éducative et qu'« il n'en peut être autrement »²⁹⁶.

Durant la première session, le nombre de stagiaire était réduit avec 258 participants. L'essor véritable n'a commencé qu'en 1962 marquée par le concours de 4 252 employés issus de deux régions sur les dix-huit. À partir de 1964 s'ajoute la contribution de la DMT. La mise en place d'un centre permanent de formation a permis la collaboration de 7 008 personnes cette année là dont 2 133 proviennent de la DMT. En 1973, on atteint les 13 717 participants. Le nombre de participants entre 1961 à 1973 est multiplié par cinquante-deux. On note une très forte progression en 1962 et en 1964 (multiplié par seize). En revanche, on observe une baisse en 1965 et surtout en 1969. Comment s'organisent ces stages ?

L'inspecteur principal convoque vingt ou vingt-cinq agents du même niveau de façon à obtenir un auditoire de composition homogène. Les stages sont effectués soit au chef lieu de la région postale ou du département soit dans une localité importante compte tenu des effectifs et des possibilités locales. En région parisienne, les stages ont lieu dans les locaux d'Aubervilliers (centre de formation qui dispose d'un CEFECO soit un « centre de formation des conducteurs ») ou dans quelques salles d'établissements PTT de la grande couronne parisienne. Dans cette région, huit moniteurs formateurs de la DMT assurent plus de 400 journées de prévention et pratiquent des contrôles auprès des conducteurs ayant fait l'objet d'un accident. En province, une soixantaine d'animateurs assurent le relais de cette formation après une formation de cinq semaines à Aubervilliers par la DMT.

À Paris ou en province, le programme est identique. La journée commence généralement par l'exposé d'un officier de gendarmerie prêtant bénévolement son concours. L'exposé porte sur les points dangereux du réseau routier dans la région considérée, les fautes les plus fréquentes, etc. L'inspecteur principal commente ensuite les dispositions principales du code de la route, les modifications récentes qui y ont été apportées. Il interroge les conducteurs sur l'application pratique en cherchant à déceler les lacunes dans leurs connaissances ou les interprétations erronées. Il rectifie les erreurs commises. Selon René Gaillard, formateurs d'Aubervilliers de cinquante-six ans : « il faut d'abord motiver avant de rappeler la réglementation routière. Nos interventions sont comme autant de flashes télé qui lancent ou relancent la discussion. Il faut essayer pour chaque accident étudié de faire donner la bonne réponse par la salle et en fin d'analyse l'assistance doit être à bout d'arguments. Plus d'un an est nécessaire pour bien pratiquer cette animation »²⁹⁷. Les interrogations sont orales. Ils ont renoncé aux épreuves écrites car les agents craignent qu'une mauvaise appréciation ne figure dans leur dossier. Il n'y a pas non plus de

²⁹⁶ A. Cimbe, administrateur à la direction de l'équipement et des transports, direction générale des Postes, « la prévention routière dans l'administration », *Revue des PTT de France*, n° 5, 1975, p. 45 à 52.

²⁹⁷ « L'accident on ne peut pas s'empêcher d'y penser », *Messages des Postes et Télécommunications*, n° 344, mars 1985, p. 26 à 28.

notation. Un rédacteur chargé du contentieux des accidents traite de quelques cas réels survenus dans le département ou la région afin d'attirer l'attention sur les conséquences parfois tragique des accidents et de maintenir le sens des responsabilités chez les conducteurs. Un film ou des diapositifs concernant la réglementation et la prévention est enfin projeté et si le temps le permet la discussion peut se poursuivre.

Il s'agit donc d'une journée bien remplie généralement appréciée des conducteurs²⁹⁸ même si leur première réaction a été de se sentir blessés plus ou moins dans leur amour-propre. Mais au total, « les stages se déroulent dans une excellente ambiance, chacun ayant conscience qu'il est question de prévention, d'information, de perfectionnement, et non de répression »²⁹⁹.

Des exemples en campagne

Le challenge interentreprises de 1963

Un challenge interentreprises de sécurité routière est organisé pour les entreprises de plus de 5 000 salariés. Il propose un total de 20 000 francs de gain avec comme premier prix une voiture « Renault 8 », pour le second « 2 000 francs », etc. Il comporte une première épreuve éliminatoire qui consiste à repérer sur un dessin les dix erreurs de circulation et de signalisation. Il s'ensuit un concours individuel sur un questionnaire portant sur le code de la route et les règles de circulation. En cas de bonnes réponses, le 1^{er} de chaque entreprise participe à la finale nationale qui a lieu à Paris. L'épreuve est une interrogation orale sur le code et la sécurité de la circulation auquel s'ajoute une épreuve de conduite. La Poste obtient d'excellents résultats à ces épreuves. Elle est placée neuvième sur les cinquante cinq entreprises classées, avec notamment André Very de Nancy, troisième du classement général. Un diplôme va être décerné aux régions victorieuses de Limoges (classée seconde), Nantes (quatrième) et Nancy (neuvième sur les cinquante-cinq). Un véritable investissement de la part des participants des PTT s'est manifesté au cours de ce challenge interentreprises. Le ministre lui-même semble attentif à cette initiative de la sécurité routière. Dans une lettre du 21 novembre 1963, on apprend que la prévention routière a été : « très sensibles à l'intérêt qu'ont porté les PTT à notre Challenge interentreprises (...) M. le ministre des Travaux Publics et des Transports a bien voulu préciser hier combien il s'intéressait à la réalisation de semblables manifestations en faveur de la sécurité des routes »³⁰⁰. Ces propos se confirmeront dans les faits avec la mise en place en 1967-1968 d'un challenge entre les PTT et la sécurité routière.

²⁹⁸ A. Cimbe, *op. cit.*, p. 45 à 52.

²⁹⁹ « Accidents, sur la route, mieux vaut prévenir que guérir », *Revue des Postes et Télécommunications*, n° 228, décembre 1974, p. VIII à XI.

³⁰⁰ CAC 1994 0703, article 1, « Challenge de 1963 », lettre du 21 novembre 1963 de la sécurité routière à l'attention de l'ingénieur général des Postes, M. Dumas Primbault.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Le challenge de 1967-1968

Les préposés conducteurs se trouvent exposés aux dangers croissant de la circulation pendant l'exécution de leur service. La progression des accidents subit par ces agents passe de 9,7 % en 1955 à 11 % en 1966. Face à ce constat, il a été décidé de lancer une campagne de prévention entre septembre 1967 et octobre 1968 en collaboration avec M. Pansard, secrétaire général de la prévention routière. Une campagne de sensibilisation du personnel a débuté en septembre par l'intermédiaire d'affiches, de notes, de circulaires. Le mois suivant les agents ont reçu un bulletin réponse sur lequel ils devaient inscrire, sauf à Paris, leur repérage des « points noirs ». Les meilleures réponses, dans chaque département, ont été récompensées en février 1968. Au total, cette opération a permis de référencer 15 000 défauts principalement situés sur le réseau secondaire. Durant cette campagne, toute une série de tracts ont été diffusée parmi tout le personnel comme en mars 1968 avec celui intitulé « les intempéries et la nuit ». Une affiche de la prévention routière a aussi été apposée sur toutes les voitures et dans tous les établissements PTT. Ils ont été suivis par ceux sur les distances d'arrêts puis en avril 1968 sur les « inhabitudes et habitudes », complété par une affichette illustrant « le geste inutile ou dangereux, générateur d'accidents » qui a été diffusée dans tous les établissements PTT. Le cœur de la campagne a été animé par des « challenges ». Il s'agit d'une série d'épreuves réservées au personnel des PTT. Elles ont été sanctionnées par de nombreux prix en nature, offerts par la prévention routière d'une valeur de 50 000 francs (voitures, téléviseurs...).

85 000 réponses ont été envoyées au questionnaire sur la sécurité ce qui a permis de sélectionner 16 000 concurrents. Ces derniers ont montré, au cours d'épreuves successives et variées, leurs connaissances en matière de règles de sécurité et leurs aptitudes à bien conduire. Sur le circuit de Montlhéry, il ne restait plus que quarante-huit finalistes, groupés en vingt-quatre équipes de deux (un candidat pour la conduite et un autre pour le code) pour représenter vingt départements. Pour les spécialistes du code, ils ont été soumis à des « colles » où la rapidité des réponses devait aller de paire avec une connaissance quasiment parfaite de la réglementation. Une autre épreuve consistait à évaluer les vitesses respectives de deux véhicules qui se doubleraient ainsi que la distance sur laquelle s'effectuait le dépassement. Pour les virtuoses de la conduite, ils ont dû rouler sur un circuit truffé d'embûches de toutes sortes qu'il s'agissait d'effectuer sans aucune infraction au code et sous l'œil vigilant des gendarmes disséminés tout au long du parcours. À cela s'ajoutait une épreuve consistant à rechercher les anomalies dans les organes de sécurité

d'une automobile. Autre test, celui de la maniabilité. Il fallait rouler sur un parcours qui était délimité par des quilles et qu'il ne fallait surtout pas renverser ! Cela exigeait souvent des passages au « millimètre »³⁰¹. À la fin de cette journée, le ministre des PTT lui-même, Yves Guéna, remettait solennellement, sous l'œil attentif de M. Bussière, l'organisateur de cet événement, les clés d'une « Renault 8 » à Henri Chesseret (vérificateur du service de la distribution à la direction départemental de l'Allier à Moulins) et à Georges Duplessis (vainqueur au code qui travaille aussi au service automobile de la direction de Moulins) et celles d'une « Renault 4 » à Charles Derivot (préposé conducteur à la direction régionale des services postaux de Paris) et à Mme Marie-Thérèse Paoli (agent d'exploitation au CNET à Issy-les-Moulineaux).

Des résultats encourageants

L'ensemble de ces mesures va permettre d'obtenir des résultats encourageants à partir de 1961. Cette attention particulière de l'administration a aussi permis aux conducteurs de ne plus se sentir « ignorés » et de valoriser leur fonction. Les contrôles fortuits ont maintenu en haleine ceux qui avaient tendance à relâcher leur vigilance. Cet interventionnisme a peut être été vu comme une attention particulière envers eux mais d'autres l'ont ressenti comme un manque de confiance qui remettait en cause leurs compétences.

Si l'on observe les chiffres, on constate entre 1962 à 1973 (période couverte par les premiers stages, challenges...), une hausse de 170 % du parc (passant de 20 000 véhicules à 54 000), une hausse de 166 % du kilométrage parcouru annuellement (de 300 à 800 millions de kilomètres) et une augmentation de 140 % des accidents (de 10 000 à 24 000). Le taux des accidents est donc plus faible que celui de l'augmentation du parc ou du kilométrage parcouru. De plus, les moyennes des accidents pour cent mille kilomètres et par véhicule sont en baisse constante depuis 1969 alors qu'elle connaissait des hausses très importantes en 1965 et 1969 correspondant sûrement aux effets du challenge de 1967-1968. D'après M. Mongas : « Vous le constatez, les résultats sont là. Le pourcentage des accidents imputables, totalement ou partiellement à nos agents, diminue régulièrement »³⁰². Malgré tout, l'effort ne peut être relâché, bien au contraire ! Entre 1973 à 1974, on passe de dix-sept à vingt-neuf accidents dus à l'alcool. La prévention serait-elle inefficace sur ce sujet ? En fait, le doublement des chiffres s'expliquent plutôt par une prise de conscience de ce fléau par le personnel d'encadrement ce qui lui a permis de moins hésiter à dévoiler les causes réelles des accidents qui provenaient des effets de l'alcool³⁰³.

Le 26 septembre 1979, le groupe d'études des accidents et de la sécurité du

³⁰¹ « Le 6 novembre à Montlhéry : la finale du challenge de sécurité de la circulation », *Postes et Télécommunications*, n° 156, décembre 1968.

³⁰² « Accidents, sur la route, mieux vaut prévenir que guérir », *Postes et Télécommunications*, n° 228, décembre, 1974, p. VIII à XI.

³⁰³ CAC 20000508, article 24, « Les accidents de La Poste » (1975-1990).

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

travail³⁰⁴ met en évidence une hausse des accidents alors qu'ils étaient décroissant depuis 1964. Il souligne aussi que le recyclage triennal est de moins en moins respecté en raison du budget. Elle souhaite alors redresser la situation par l'intermédiaire d'une nouvelle campagne en 1980. Elle est annoncée par une circulaire en janvier 1980. Les tracts ont été choisis en commun par les différentes régions. Ils s'orientent autour de quatre thèmes : la maîtrise de la vitesse, la marche arrière, les manœuvres dangereuses et le danger de l'alcool. Chacun d'eux est représenté par un dessin dans une feuille d'un trèfle. Cette image est en accord avec le slogan de la campagne à savoir « Mettez la chance de votre côté ». Une campagne d'affichage du 15 septembre au 11 octobre est venu relayer le message avec : « Roulez, n'écrasez pas » suivis du 20 au 15 novembre « marche arrière » puis du 24 au 20 décembre « signalez, regardez avant de déboîter ». La DMT s'est aussi investie dans cette campagne. Dans l'ensemble des exploitations postales d'Île de France, elle a apposé de nombreuses affiches, 21 500 dépliant « conducteurs » et 6 000 dépliant « cadres » dans les directions des services extérieurs de la Poste selon l'importance des établissements postaux. Des lettres personnalisées ont été remises aux chefs d'établissement, inspecteurs principaux et autres fonctionnaires ayant autorité sur le personnel conducteur. À cela s'ajoute 235 journées de stages pour recycler 5 493 agents auquel s'ajoute 302 « actions suivies individuelles »³⁰⁵.

Dans les années soixante-dix, l'utilisation de l'automobile est vectrice d'innovation. Elle conduit à la création du CIDEX, place la première femme « factrice-conductrice » à son volant, automatise la distribution du carburant ou facilite encore la comptabilité du service automobile. Mais cette période de croissance, d'innovations prend fin et laisse place à une nouvelle phase : celle des « crises ». Le service automobile postal est directement touché. Comment cela se concrétise-il ?

³⁰⁴ *Ibid.*

³⁰⁵ CAC 20000508, article 24, « Les accidents de La Poste » (1975-1990), lettre du 6 mars 1981, PAC 43033 de l'inspecteur général M. Chanu.

Le service automobile en crise 1973 à 1988

Des difficultés internes et externes à la réforme du SNAG

Pendant la guerre du Kippour, les pays arabes de l'OPEP annoncent les 16 et 17 octobre 1973 un embargo sur les livraisons de pétrole des pays « qui soutiennent Israël ». Ce qui provoque un quadruplement des prix du pétrole. Cette crise est suivie de 1979 à 1982 d'une nouvelle augmentation des prix. Ils sont triplés en raison de la révolution iranienne et du conflit entre l'Iran et l'Irak.

Le service automobile représente près de 80 % de la consommation globale de carburant de l'administration. Déjà, pendant la Seconde Guerre mondiale, elle avait été confrontée à ce problème. Elle avait alors mis en place une commission centrale de contrôle de la consommation des produits pétroliers³⁰⁶. Une fois de plus, la lutte contre le gaspillage devient une préoccupation nationale. Pour Pignochet : « les enseignements de la dernière guerre ont fait nettement ressortir la nécessité de prendre (...) des mesures énergétiques en vue d'éviter tout gaspillage des produits pétroliers indispensables »³⁰⁷. Dans ces conditions, les PTT, comme les autres administrations, sont dans l'obligation d'économiser l'énergie³⁰⁸. Comment ce service grand consommateur de carburant va-t-il faire face à cette situation de crise iranienne tout en continuant à bien servir les usagers ? Quelles solutions va-t-il adopter pour y remédier ? Va-t-il s'orienter vers une chasse au gaspillage ou aller plus loin avec une véritable politique d'économie d'énergie ?

L'administration postale affronte cette crise extérieure mais aussi une crise interne. Alors que les postiers font une grève générale en 1974³⁰⁹ peu après l'élection de Valérie Giscard d'Estaing par peur d'une future privatisation et d'un démantèlement du service public, les difficultés dans les relations avec les Télécommunications s'accroissent. Face à l'équipement de plus en plus intense du pays en téléphonie, la direction générale des Télécommunications placée jusqu'ici sous la coupe de la Poste s'affirme et s'éloigne davantage de la direction générale de la Poste. Comment cela se répercute-t-il sur le service automobile ?

³⁰⁶ CAC 19790505, article 132, « dossier carburant », lettre du ministère des travaux publics et des transports, direction des carburants du 3 mai 1940, n° 7510. Elle évoque l'arrêté du 17 avril par le ministre des travaux publics et des transports M. Herman. Cette commission, conformément au décret du 28 février 40, assure le contrôle des quantités de pétrole consommées par les administrations.

³⁰⁷ CAC 19790505, article 132, « dossier carburant », note secrète du 26 août 1939, ministère des PTT, direction du personnel, 1^{er} Bureau, Pignochet, instruction du 1^{er} juillet 1939.

³⁰⁸ « Les PTT économisent l'énergie », *Messages des PTT*, n° 261, octobre 1977, p. 10-11.

³⁰⁹ Se rapporter aux ouvrages sur ce thème : IHS-CGT/PTT, *La grande secousse, PTT, grève d'octobre novembre 1974*, Montreuil, 2004 ; J.-F. Noël, *Les Postiers, la grève et le service public*, François Maspero/Presses Universitaires de Grenoble, 1977 ; CFDT-PTT, « Des idiots » par milliers, du démantèlement des PTT à la grève de 1974, La Découverte, Petite Col Masp, 185 p.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

La crise énergétique pose question

La chasse aux « gaspis »

Avant même que ne débute la crise, la direction de l'équipement et des transports de la direction générale des Postes avait déjà prise des mesures importantes pour assurer une gestion économique et rationnelle de son parc automobile. « La solide organisation du service automobile dont précisément la vocation première est de rechercher une gestion aussi économique que possible du parc automobile postal, a fait que tout naturellement, cette mission de parvenir à une réduction des consommations, lui a été confiée »³¹⁰. Dès 1971, elle groupe les achats et approvisionnements de l'ensemble des produits pétroliers et énergétiques au sein d'une section spécialisée pour assurer une indispensable unité de vue et d'action. Elle a aussi suivi une politique constante de développement des réserves permettant de franchir la phase aiguë de la crise en évitant les ruptures de stocks ainsi que les premières hausses des prix dans l'attente d'une relative accalmie. Enfin, il a été mis en place un réseau national de responsables des problèmes énergétiques particulièrement sensibilisés à ces questions. Ils ont à connaître toutes les questions d'énergie à l'échelon régional et départemental et ils assurent trois missions à savoir :

- surveiller les livraisons des fournisseurs et en cas de défaillance de ceux-ci rechercher les sociétés susceptibles d'effectuer des livraisons de dépannage ;
- assurer la régulation de l'approvisionnement des services de la Poste ;
- assumer la diffusion des directives ou informations émanant de l'administration centrale et « faire remonter » vers elle tous les renseignements recueillis au niveau local.

Ainsi, la direction générale des Postes va prendre diverses initiatives qui vont la placer dans le peloton de tête des administrations dans ces actions.

Comment prendre conscience du phénomène ?

L'administration se doit d'adapter la dépense énergétique à ses besoins. Pour cela, elle se doit de connaître réellement ses consommations. Elle va mettre en place un système de suivi de ces dernières qui a valeur de modèle. Il a ainsi été créé un « carnet énergie » à partir de 1977 qui permet de suivre les quantités consommées de chaque établissement aux différents échelons (national, régional et départemental). Il se révèle très efficace et constitue un élément important de la lutte contre le gaspillage de l'énergie. La direction de l'équipement et des transports établit un suivi budgétaire mensuel basé sur l'évolution des prix moyens des produits énergétiques, les historiques des

³¹⁰ CAC 1994 0703, article 1, « contrôle des consommations d'énergie » (1979-1987).

consommations de carburant et lubrifiant des véhicules, la liste des véhicules dont la consommation s'écarte de la moyenne. Pour ne pas fausser les résultats, les inspecteurs de la division « contrôle » veillent attentivement à ce que le carnet n° 8 Auto soit bien rempli par les conducteurs. Ce système de la Poste peut avoir valeur de modèle. Pour plus de rapidité, l'informatique est un bon moyen qui n'est pas négligé avec le système intitulé AGORA qui permet de déceler *a posteriori* les consommations trop élevées. Malheureusement, ces résultats n'arrivent entre les mains des responsables régionaux ou départementaux que deux ou trois mois après leurs réalisations ce qui ne permet pas de faire une action aussi efficace que le voudrait l'administration. Mais ces directeurs peuvent tout de même s'inquiéter des raisons de ces anomalies auprès des conducteurs ou chefs d'établissements, demander des vérifications du véhicule aux ateliers.

Outre les données statistiques, la Poste dispose d'un autre moyen pour évaluer les consommations de ses voitures : le circuit routier de Monthéry. Il a ainsi contribué à connaître l'impact des panneaux publicitaires sur la consommation par l'intermédiaire d'un test sur ce circuit avec et sans panneaux publicitaires. Ce dernier a permis de conclure que « plus on roule vite, plus la présence des panneaux publicitaires dans la consommation en essence se fait sentir à partir de 40 km/h. On note alors, à 90 km/h, un écart d'environ 1 kilowatt »³¹¹. Connaître précisément sa consommation, vérifier son matériel est un premier pas. Reste à sensibiliser le personnel à ce problème de l'énergie.

Sensibiliser : « Conduire mieux pour consommer moins »

La direction générale des Postes s'est orientée vers une sensibilisation poussée du personnel. Elle a mis en place diverses mesures telles que des rencontres pour aborder ce sujet lors de réunions centrales. Il y a des conférences avec les chefs de service au moins une fois par an, les réunions des chefs du service automobile régional et départemental ainsi que celles des techniciens. À cela s'ajoute des circulaires, des tracts, des brochures, des articles dans la presse interne et autres à l'attention des chefs d'établissements et des conducteurs. Elle va même jusqu'à éditer un timbre sur ce thème des économies d'énergie en 1978 qui a été dessiné par J. Jubert³¹². En avril 1979, le service automobile a organisé la « journée énergie » qui a convoqué les directeurs régionaux et départementaux de Dijon, Montpellier, Orléans et Rennes. Durant cette dernière, ils ont exposé les actions menées et les difficultés rencontrées. Le mois suivant, une lettre du 11 mai 1979 demandait aux directeurs régionaux de Bordeaux, Lille, Marseille, Nantes, Strasbourg, Toulouse, d'établir une documentation sur les actions entreprises, les statis-

³¹¹ CAC 1994 0703, article 3, « Essais des véhicules et de pièces pour faire des économies d'énergie », lettre 10 août 1979 de l'inspecteur général directeur du matériel de transport chargé du service des bâtiments et des études techniques C. Denoix, adressée au secrétaire d'État aux PTT, direction de l'équipement et des transports C1.

³¹² *Le patrimoine de La Poste*, op. cit., p. 426.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

tiques concernant l'importance du parc, les consommations, les kilomètres parcourus...

Selon Galimard, souvent très critique envers l'action de la Poste en matière d'économie d'énergie, elle s'investissait intensément malgré les difficultés rencontrées. Il n'hésitait pas à dire que : « je ne saurais sans plus trop tarder trop louer les efforts qui ont été faits en dépit des difficultés de toute nature, malgré les moyens extrêmement réduits, les difficultés matériels et psychologiques. Une action en faveur d'une réduction de la consommation d'énergie se heurte à toutes les formes d'action, qu'il s'agisse de l'amélioration des conditions de travail, de la sécurité et de l'exploitation. Le "chasseur de gaspi" apparaît comme un gêneur »³¹³. Cette sollicitation de la Poste auprès des responsables a permis d'obtenir des initiatives comme ce fut le cas du receveur de la région de Rennes, M. Redon, qui a réalisé des graphiques de la consommation mensuelle de chacune des voitures postales rattachées à son établissement. Il les a ensuite affichés dans une salle de service ce qui permettait aux conducteurs de prendre conscience de ces statistiques de façon plus ludique qu'une simple succession de chiffres. Ils pouvaient ainsi se sentir plus concernés.

L'administration les encourageait aussi à mettre en place une politique de sensibilisation dont le principal moyen d'action restait le stage de formation à la conduite économique. Créé à l'initiative de la région Centre, il a été ensuite décliné à peu près dans chaque département. L'objectif consiste à initier, en deux ans, l'ensemble des préposés responsables d'un véhicule à une conduite limitant au maximum la consommation d'essence. Ces stages sont animés par des techniciens du service automobile à savoir un chef de travaux automobile, un ou deux chef(s) de centre atelier automobile, un INP chargé de l'énergie ou son adjoint et d'un VEDA. Ils s'adressent aux receveurs du centre de distribution motorisée mais surtout aux préposés conducteurs dont 80 % du kilométrage parcourus annuellement sont effectués par les véhicules de la distribution. On dispose de deux ou trois voitures équipées de débitmètre (indique à la fois la consommation du véhicule à l'heure et le volume d'essence consommé sur une distance donnée) et un économètre qui affiche la consommation du véhicule aux cent kilomètres à chaque moment du parcours, d'un appareil de projection, d'un magnétophone et d'un écran.

Le stage dure environ quatre heures. Il s'effectue en général dans l'après midi après le retour des préposés. Quelques jours avant, ils sont informés du but, du rôle et du déroulement de celui-ci par une visite de l'INP énergie ou par une communication téléphonique. Le circuit est préparé auparavant par le chef de travaux qui repère sur le terrain un parcours de cinq à huit kilomètres avec des points fictifs de distribution ou d'arrêts dont l'ensemble

³¹³ Rapport sur les économies d'énergies du 25 octobre 1979.

est mis au net sur un schéma. L'INP énergie fait une présentation d'environ dix minutes sur le but du stage en ce qui concerne le problème de l'énergie, la présentation du matériel, des différents intervenants, du circuit et des relevés qui y seront faits. La préparation psychologique est importante.

Chaque conducteur effectue trois à cinq fois l'itinéraire avec un même véhicule et un même instructeur. Lors du premier trajet, la conduite est libre, sans suggestion afin de s'adapter au véhicule et au circuit. À l'arrivée, le moniteur prodigue ses conseils et calcule la consommation et le temps mis. Les recommandations sont de l'ordre de : « Allez y démarrez, la voiture est chaude inutile de faire ronfler le moteur. Maintenant passez rapidement les vitesses sans les pousser... pour aborder le feu rouge, restez en quatrième en laissant mourir la vitesse et passez directement au point mort. Pas la peine de rétrograder ». Cet exemple fait partie des conseils donnés par l'instructeur Nouarault (de Bourges) au préposé de Saint-Amand, Soulat. Ils vont lui permettre de passer de 5,7 litres aux 100 à 5,1 litres. Dans un second temps, il va effectuer le trajet sous les avis du moniteur. À l'arrivée, on fait les mêmes calculs en comparant les résultats obtenus par rapport aux précédents en y ajoutant de nouveaux conseils. Il est suivi d'un troisième parcours qui s'effectue dans les mêmes conditions (conseils et calculs). Dans la mesure du possible, ils accomplissent un quatrième parcours avec des pneus dégonflés de 0,3 à 0,6 bars et une cinquième en conduite sportive.

L'ensemble de ces prérogatives permet d'obtenir des résultats concluants. Par exemple, Mme Pigatto, préposée de Saint-Amand, affirme lors d'un stage à Saint-Amand-Montrond : « Ça alors ! C'est vraiment tout le contraire de ce que me conseille mon mari ! ». Elle est passée de 6,4 litres aux cent le premier tour et 4,3 litres au troisième.

Pendant que les préposés passent à tour de rôle sur les véhicules, les autres ainsi que le receveur suivent un exposé du « responsable énergie » sur les problèmes généraux de l'énergie, de la conduite économique, du suivi et du contrôle des consommations. Un bref exposé de dix à quinze minutes est prodigué sur les principales anomalies de conduite constatées comme les arrêts brutaux, le moteur non coupé à l'arrêt, les rapports de vitesse mal utilisés, la pression brutale sur l'accélérateur, etc. Un autre un exposé d'une quinzaine de minutes du VEDA, auquel se doit de participer le receveur, est basé sur les problèmes de l'énergie vus du côté de la distribution. L'objectif est de leur faire comprendre qu'il est nécessaire d'avoir une conduite plus souple. À ces diverses interventions s'ajoute une projection d'un montage audiovisuel intitulé « Économiquement Vôtre ». Il représente une synthèse de toutes les interventions du stage. Si le temps le permet, cette journée peut

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

être complétée par une intervention pendant quinze à trente minutes sur un autre thème comme par exemple, la prévention des accidents.

Au total, l'ensemble de ce stage est profitable pour l'administration. D'après M. Nouarault : « On a d'ailleurs pu enregistrer une baisse sensible partout où cette formation a été donnée »³¹⁴. Les résultats de ces expériences semblent bons. Il a été possible dans un premier temps, de stabiliser la consommation de carburant et depuis 1979, d'amorcer une diminution significative de ces dernières. Les résultats de 1980 par rapport à 1979 indiquent, à kilométrage parcouru constant, une économie de 6 %, tendance qui semble se confirmer puisque la comparaison des résultats du 1^{er} semestre 1981 par rapport à ceux de 1980 fait état d'une nouvelle baisse de la consommation.

Mais pour combien de temps ? En effet, lorsqu'un conducteur effectue ce stage, il applique pendant un temps ce qu'il vient d'apprendre. Mais est-ce suffisant pour rompre avec les habitudes prises et adopter définitivement une bonne conduite au fil des années ? Il est permis d'en douter. Ainsi, par exemple, en comparant les données de 1984 par rapport à 1983, dans certaines régions, on constate une augmentation de la consommation des fourgonnettes Renault 4 à essence, super et GPL. On obtient une augmentation de 1,21 litres d'essence aux 100 km, 0,82 litres de super et 0,96 de GPL entre ces deux années³¹⁵. Autrement dit, on peut supposer que les directives données en ce qui concerne les économies d'énergie ont été en partie perdues de vue³¹⁶. Face à ces résultats, l'administration se doit de poursuivre ses efforts et donc ses enseignements. Dès le mois de juin 1985, elle s'est engagée à instruire des « formateurs » des régions au CFP, « centre de formation professionnelle » d'Aubervilliers où les agents forment localement les autres agents. Mais au 18 octobre 1985, sur les treize stages qui ont été organisés, le taux de participation n'est de l'ordre que de cinquante-huit agents alors que soixante-dix-huit personnes ont été convoquées. Ces chiffres dénotent une certaine démotivation envers cette nouvelle formation tant chez les formateurs que chez les participants. Face à ce déficit, l'administration a prévu de convoquer deux autres agents qui pourraient éventuellement les remplacer en cas de défection. Pourtant les stagiaires semblent apprécier cette formation qu'ils trouvent intéressante et motivante. L'administration doit donc insister, car il n'est pas si aisé de former les conducteurs à ce type d'initiatives : « En définitive, après la phase de lutte contre les gaspillages et de sensibilisation de l'ensemble du personnel, un organisme tel que les PTT doit entrer dans une phase plus complexe et difficile en s'attaquant aux aspects structurels de la dépense énergétique »³¹⁷.

³¹⁴ « Les économies d'énergie », *La Poste*, n° 26, 15 avril 1981, p. 14-15.

³¹⁵ CAC 1994 0703, article 1, annexe I, « contrôle de la consommation d'énergie (1979-1987) ».

³¹⁶ CAC 1994 0703, article 1, « contrôle de la consommation d'énergie », lettre du 27 décembre 1985, PO.DLO.B 31/ P 563 de la direction de la logistique sous direction bâtiments, transports énergie, affaire suivie par Mlle Buffard ».

³¹⁷ « Le problème de l'énergie à la Poste », *PTT Information*, n° 529, septembre 1981.

Les économies d'énergie comme objectif prioritaire ?

L'action de l'administration est-elle suffisante ?

Selon Galimard « (...) la direction générale des Postes n'a pas à vrai dire appliquée une politique rigoureuse de lutte pour la réduction de la consommation d'énergie car elle n'a pas fait de cette lutte un objectif de priorité absolue ». Il justifie son propos en évoquant un rapport du 30 mars 1979 adressé aux directeurs régionaux sur lequel figurait les directives en ce qui concerne l'établissement des budgets décentralisés pour 1980. Il a remarqué qu'il n'y avait pas la moindre référence à une priorité en matière d'économie d'énergie. Elle était reléguée à une explication d'une dizaine de lignes noyée dans le chapitre « équipements et transports ». Il a ajouté que lors de la journée de l'énergie en avril 1979, aucun représentant de la direction des services postaux n'y avait assisté comme si les directions des exploitations postales ne se sentaient pas concernées par le problème de l'énergie. Par ces exemples, il tend à prouver que la Poste ne s'intéresse pas comme elle le devrait au problème de l'énergie en admettant tout de même qu'il s'est « attardé à démontrer l'inexistence de ce que serait à mon sens une politique prioritaire de lutte pour les économies d'énergie en noircissant peut être un peu le tableau ». A-t-il raison ou tort ?

Pour le savoir, il faut se pencher sur les chiffres de la consommation et du nombre de kilomètres parcourus. On constate une augmentation moyenne de 5,2 % du kilométrage et une hausse de 6,5 % de la consommation. Si l'on détaille ces chiffres, on obtient une hausse de 4,3 % du kilométrage et 5,5 % de la consommation pour le service de la distribution rurale et une hausse de 5,4 % du kilométrage contre une hausse de 6 % de la consommation pour celui de la distribution urbaine. Dans tous les cas, on conclut à une augmentation de la consommation d'énergie supérieure à celle du kilométrage. Les propos de M. Galimard se confirment, mais l'écart entre les deux n'est pas très important, de l'ordre d'environ 1,3 points.

De ce fait, malgré les actions de sensibilisation, le léger accroissement de la consommation témoigne des limites que l'on peut espérer atteindre de la politique de sensibilisation. Est-ce pour autant dire que c'est un échec ? Peut-être que non si l'on reprend la logique d'un responsable régional de Toulouse pour qui : « la plupart des chefs d'établissement sont des gestionnaires économes, la plupart des conducteurs sont des gens pondérés, la plupart des matériels sont bien entretenus et réglés ; les économies pour l'essentiel ont déjà été faites grâce à l'action de sensibilisation entreprise depuis 1973 ; il faut continuer mais s'en s'illusionner sur l'importance des résultats nouveaux à attendre ».

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Malgré cette nuance, il semble bien que certains conducteurs, malgré les formations, conservent des attitudes qui nuisent aux économies d'énergies. C'est le cas notamment d'un grand nombre de conducteurs qui refuse de faire le simple geste de couper le moteur. Ce serait pourtant générateur d'une sensible économie de carburant. De même, l'administration n'arrive pas à enrayer totalement l'utilisation de la voiture postale à des fins personnelles. La présence de la voiture « jaune » sur les parkings de supermarchés ne manque pas de susciter de vives critiques de même que la circulation les dimanches et jours fériés. Si l'action sur les conducteurs n'est pas suffisante, faut-il alors se tourner vers un changement de l'organisation de la distribution elle-même ?

Faut-il remettre en cause l'organisation de la distribution ?

Dès 1956, l'administration se trouve déjà confrontée à des difficultés d'approvisionnement en essence³¹⁸. Les directeurs départementaux vont se trouver chargés de déterminer les services à réduire ou à supprimer en fonction des contingents de carburant attribués. Les mesures doivent se porter dans un premier temps sur l'ajournement de la mise en service de nouvelles organisations motorisées, sur la réduction des courses automobiles de relevage, sur la suppression d'un second voyage journalier, sur la réduction du parcours le soir, etc. Mais l'idée consiste à ne pas mettre en cause le principe de la desserte quotidienne de tous les bureaux de Poste du territoire ni d'entraîner une désarticulation des transports postaux ou la suppression de tournées de distribution motorisées existantes.

Il est alors demandé aux chefs de service dans chaque région par M. Faucon, de répertorier les services motorisés qui pourraient être supprimés en demandant de commercer par les mesures les plus faciles à réaliser. Ils doivent aussi présenter les modifications et les réorganisations qui pourraient être envisagées dans le but de réduire la consommation de carburant comme le remplacement d'une liaison motorisée par une liaison ferroviaire, le réaménagement du circuit, etc. Enfin, ils sont sollicités pour établir une évaluation des économies en carburant que chacune de ces mesures permettrait de réaliser en distinguant le transport en régie et celui par entreprise. En réponse le 26 novembre 1956, le directeur régional des services postaux de Montpellier évoque la possibilité de supprimer par exemple les levées des boîtes aux lettres assurées par voitures automobiles à Nîmes, Montpellier et Perpignan, ainsi que la distribution motorisée de paquets, le service de distribution motorisé de St Hilaire et Sournia, la suppression du deuxième tour de certain circuits, de remplacer la deuxième liaison par voiture Carcassonne-Quillan par l'autorail confié à

³¹⁸ CAC 19930252, article 16.
Lettre du 14 décembre 1956.

un courrier. La suppression de services motorisés permettrait une économie de 28,1 % pour les transports en régie et de 5,8 % par entreprise, la réorganisation favoriserait une réduction de 2,2 % (en régie) et de 7,8 % (par entreprise). Malgré tout, ce directeur régional n'oublie pas d'évoquer qu'il en résulterait une régression de la qualité du service et qu'il faudrait renforcer les effectifs des services de la distribution en raison de la suppression de l'automobile.

La nouvelle politique en matière de motorisation prise par la direction des services postaux a été de restreindre la dotation budgétaire en véhicules à quatre roues. Un arrêt brutal a été décidé dans l'attribution de fourgonnettes R4 et 2 CV. Le caractère soudain de ce choix a été durement ressenti dans les services extérieurs où l'on a besoin du véhicule pour la normalisation de la durée du travail, la poursuite de l'implantation du CIDEX et l'achèvement de la centralisation. Pour faire face à ces restrictions, l'objectif consistait à remplacer les fourgonnettes par des cyclomoteurs ce qui impliquait un changement de découpage des zones de distribution. La première était appelée : « voisinage ». Elle comprenait une tournée piétonne et cycliste ; la seconde : « intermédiaire » s'effectuait en cyclomoteur et enfin celle : « d'éloignement » en fourgonnette. Mais cette réorganisation est bien loin de satisfaire les besoins de la distribution. En effet, les atouts de l'automobile sont indéniables ce qui fait que son remplacement par le cyclomoteur pose quelques désagréments. Il est par exemple question du problème de la capacité à distribuer le courrier très important en milieu urbain que l'on ne peut transporter dans un cyclomoteur et l'augmentation de la féminisation de la distribution. De plus, des expériences et des études déjà entreprises montrent que hormis les cas flagrants de parcours haut-le-pied importants, une transformation des tournées motorisées n'entraîne pas nécessairement des économies d'énergies conséquentes au regard de la dégradation éventuelle de la qualité de service et de la modification des conditions de travail pour le personnel. Cette politique a ses limites. Il faut donc trouver un autre moyen pour faire de véritables économies d'énergies sans remettre en cause la qualité du service et plus globalement le service public.

Changer les structures par la création d'un bureau « énergie »

La politique d'économie d'énergie débute en 1973. Elle met en place un réseau de responsables qui suivent de près la politique d'économie d'énergie. Leur rôle est multiple. Ils contrôlent les livraisons de carburant. Ils diffusent des informations et sensibilisent au moyen d'affichettes, de guides comme « quelques moyens simples pour économiser du carburant » qui ont été fournis par l'agence pour les économies d'énergies. Certains sont édités par

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

les régions comme : « la conduite la plus économique et une meilleure utilisation des véhicules administratifs ». Ils contrôlent les dépenses d'énergie avec à l'échelon central la création d'une section spécialisée dans la recherche des économies possibles et ils réalisent des travaux en vue de réduire la consommation. L'objectif est de se conformer à la loi du 29 octobre 1974. Dès 1977, il faut aller plus loin afin de stabiliser la consommation de carburant. Mais l'examen des diverses statistiques fait apparaître une tendance à l'accroissement de la consommation de carburant plus vite que le kilométrage parcouru. L'administration en tire alors les conclusions qu'il faut aller plus loin que la simple « chasse au gaspillage » entreprise jusqu'ici. Cette dernière a permis, certes, d'obtenir quelques résultats. Mais, l'effort doit être accru et doit devenir une priorité. La politique doit donc changer avec une collaboration plus active des divers services concernés (production, logistique)³¹⁹. Pour cela, le directeur de l'équipement et des transports crée un bureau chargé de l'ensemble des questions énergétiques, le bureau C4 « énergie ». Il va représenter un élément central du nouveau dispositif. Ce bureau énergie, dirigé par M. Henri Mongas, va disposer d'un responsable énergie dans chaque région ce qui va permettre de coordonner ces nouvelles structures. Cette initiative fait suite à la circulaire émise par le Premier ministre le 30 septembre 1977 qui rappelle les actions à entreprendre au sein des administrations publiques. Il demande à ces administrations de participer activement à l'effort d'économie notamment en désignant des responsables locaux ayant la charge de l'ensemble des questions énergétiques, en assurant une comptabilisation précise de ces dépenses et en consacrant des investissements à la réalisation de travaux destinée à réduire les consommations. Ces dispositions montrent bien qu'il ne s'agit pas d'une simple crise passagère que des solutions ponctuelles pourraient enrayer. C'est pourquoi il convient de définir une politique active et à long terme, en matière d'économie d'énergie et de lutte contre le gaspillage.

Ce nouveau bureau énergie a une double action. D'une part, sur les prix. Il cherche à obtenir par négociation et par la mise en concurrence les conditions de prix les plus avantageuses. Pour pouvoir bénéficier des meilleurs tarifs et être assuré d'une sécurité d'approvisionnement, le bureau « énergie » fait des études conjoncturelles pour suivre de près l'évolution de la situation des marchés pétroliers et pour pouvoir choisir les périodes de lancement des appels d'offres ainsi que la reconduction d'éventuels marchés. Il a fallu relancer la concurrence entre les distributeurs de carburants et de combustibles. Ils ont multiplié les contacts avec les fournisseurs, intensifié la publicité des appels d'offre. Ils ont même aménagé certaines clauses de marché. C'est ainsi qu'ils ont instauré un rabais conjoncturel. Il varie tous les

³¹⁹ CAC 19940703, article 1, « Contrôle des consommations d'énergie », conclusions de l'inspecteur général en chef R. Moulin dans le rapport sur les économies d'énergies du 25 octobre 1979 établi dans le cadre du programme d'action de 1979 par M. Galimard.

six mois et vient s'ajouter au rabais de base fixe. Il permet aux fournisseurs de diminuer les risques d'engagement qu'entraînent des contrats pluriannuels tout en proposant de meilleures conditions de prix.

D'autre part, ce bureau joue sur les consommations pour les contenir voire les réduire. Parallèlement, il assure un rôle de coordination et de relais de l'information. Il se tient en liaison permanente avec les divers organes spécialisés et notamment l'agence pour les économies d'énergie. Pour M. Galimard, son rôle s'est pratiquement trouvé réduit à cette mission d'information avec les organismes qui se consacrent à ce sujet et à une diffusion aux directeurs régionaux de notices. Pour lui, en plus de cette limitation, elle n'a pas été entièrement remplie par manque de coordination ou par manque d'impulsion, d'incitation. À cette critique, il ajoute que lorsque l'on lit la circulaire du 20 mai 1977, ces « messieurs Énergies devaient disposer de pouvoirs considérables et avoir un droit de regard sinon de veto sur l'ensemble des services pour peu que les mesures que ces derniers auraient souhaité prendre eussent été génératrice de surconsommation d'énergie. Dans les faits, la réalité apparaît bien différente ».

Après cette phase d'économies due pour l'essentiel aux actions de sensibilisation menées auprès des conducteurs, il semble dorénavant difficile d'obtenir de nouvelles baisses sans l'amélioration des véhicules mis sur le marché par les constructeurs. Existe-t-il des possibilités d'intervention afin d'obtenir un véhicule moins consommateur ?

Le matériel utilisé remis en cause

Vers un matériel plus économique

Dès 1966, la Poste crée le « service des enquêtes techniques » qui consiste à enquêter et analyser les incidents répétitifs des véhicules. À partir de ceux-ci, ils faisaient une synthèse et la remettait ensuite aux constructeurs afin qu'ils améliorent les modèles. Pour M. Dupuis, responsable de ce service à partir de 1968 : « On servait de banc d'essai en quelque sorte, sur le terrain ». Des expériences vont être réalisées par la direction de l'équipement et des transports dans le but de trouver des équipements favorisant des économies. Elle effectue des tests avant d'investir. Ainsi, l'administration s'intéresse aux nouveautés susceptibles d'économiser l'énergie comme « un économiseur d'essence de marque AIRLEX » en mai 1979. Une étude est réalisée par M. Bouteloup et son équipe, chef de centre du service automobile. Le service des études techniques de la DMT s'est chargé d'essayer ce nouveau dispositif. La consommation moyenne des R4 utilisées en service porte à porte étant très

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

élevée, l'essai a été pratiqué sur ce véhicule et sur un parcours reproduisant son service habituel. L'appareil se présentait sous forme d'une capsule de cinq centimètres de diamètre pesant cent grammes environ. Il est constitué principalement d'une membrane en caoutchouc et d'un aimant. Il peut être fixé soit au filtre à air ou sur une paroi du compartiment moteur. Mais la phase expérimentale a démontré que ce dispositif ne permettait pas d'obtenir d'économie de carburant sur une Renault 4 équipée d'un carburateur Zenith 28 IF. Ce dispositif était donc sans intérêt pour l'administration.

Elle a effectué de nombreuses autres expérimentations afin de n'écarter aucune possibilité. Elle a essayé l'adjonction de dispositifs étrangleurs sous le carburateur R4 R 2109 en juillet 1980 qui entraînait une réduction du niveau des performances et donc des consommations. Mais, la réduction était telle que le véhicule n'était plus utilisable correctement par manque de puissance. Dans ces conditions, cette solution a été écartée. En décembre 1983, elle cherchait à savoir si le colmatage du filtre à air pourrait influencer sur la consommation de la Renault 210B. Elle en a conclu que l'influence était rare. De l'ordre de 10 %, c'était trop négligeable. Il n'y avait donc pas lieu de procéder à des investissements pour équiper les ateliers en matériel de mesure de la perte de charge des cartouches filtrantes. L'investissement étant impossible à rentabiliser. Elle va jusqu'à chercher à voir l'influence de la dimension des pneus sur la consommation d'une R4 en juillet 1980 dont les conclusions sont : « L'influence des pneus sera trop faible pour être sensible en exploitation ».

Outre les équipements, elle teste le véhicule lui-même. Ce fut le cas lors de la mise en service du nouveau modèle de Renault 4 GTL en 1978. La régie nationale des usines Renault avait orienté la publicité sur la faible consommation de ce modèle. L'administration voulait en être sûre. Les résultats de la division des études techniques de la DMT vont venir le confirmer dans une note du 15 mars 1979. Il s'en est suivi une commande de 200 véhicules. En revanche, le modèle suivant de 1979 a été jugé par l'administration plus nerveux et donc plus consommateur. Il a donc été écarté. Pour D. Boussuge, ingénieur des essais et C. Denoix, l'ingénieur en chef : « La modification est regrettable dans la conjoncture actuelle ». Il en est de même pour la R 2106 dont la « consommation d'essence ordinaire est trop élevée. Aussi l'administration devrait limiter au maximum l'achat de ce type de fourgonnette ».

Malgré de nombreuses études qui ne donnent que trop peu de résultats, l'administration va réussir à obtenir grâce au réglage systématique de la carburation et de l'allumage, un taux de 300 % d'économies entre juillet 1979 et juillet 1980. La pose de contacteurs a eu pour effet de stopper le moteur dès que la portière s'ouvrait. Ces actions sont reconduites l'année

suiuante avec en 1980 le montage sur les fourgonnettes Renault 4 de moteurs à rapport volumétrique élevé plus économique que ceux montés d'origine. Parmi l'ensemble des procédés techniques, la carburation aux gaz de pétrole liquéfiés paraît la mieux adaptée au plan général des économies d'énergie autorisées en France par la loi des Finances de 1979.

Le GPL : « gaz de pétrole liquéfié »

L'administration décide d'expérimenter dans un service de Grenoble entre le 1^{er} janvier 1979 au 31 octobre 1979 la mise en service de huit véhicules (cinq fourgonnettes R4, une fourgonnette 2 CV Citroën et deux estafettes) roulant au GPL.

Le GPL est un mélange de butane et de propane obtenu lors du raffinage du pétrole brut fabriqué à partir des cinq cent mille tonnes de gaz excédentaires produits obligatoirement lors des opérations de raffinage qui, jusqu'à présent, étaient inemployés ce qui permet d'être moins dépendant des importations de pétrole. Il coûte moins cher. Sur un litre de gaz, on obtient une réduction d'un franc environ par rapport à un litre d'essence. Il contribue aussi à la lutte contre la pollution car il dégage dix fois moins d'oxyde de carbone. Le GPL dispose donc de nombreux atouts indéniables en cette période de crise. Va-t-il se révéler aussi bénéfique qu'on le pense pour le service postal ?

Au départ, les préposés conducteurs avaient une certaine réticence à utiliser ces véhicules avec un gaz qui a mauvaise réputation. Ils eurent vite fait compris qu'il ne s'agissait pas de « bombe roulante » et qu'aucune odeur suspecte ne s'en dégageait.

De véritables résultats concluants sont apparus de cette expérience dauphinoise avec une économie d'environ 13,627 litres d'essence soit 11 262 francs pour 112 000 kilomètres parcourus. La voiture a été soumise à toutes les conditions pour étudier son aptitude à être utilisable sur tous les terrains de la distribution. Ainsi, d'après Georges Bertoni, directeur départemental adjoint à la direction des Postes de l'Isère, on peut s'en servir : « dans les pires conditions d'utilisation, les tournées urbaines à faible kilométrage, les tournées rurales ou semi rurales comportant des pentes rudes et soumises l'hiver à un climat rigoureux ». Elle satisfait donc les conditions d'utilisation propre à la distribution postale. Le préposé chef à la recette principale de Grenoble, Joseph Pellegrino, confirme cette idée. Lui qui emprunte tous les jours le chemin de la cheminée d'une pente de 22 % ou encore la route de Clémencières de 17 % avec une R4 GPL, c'est : « Sans problème même avec la neige et le verglas » dit-il. Rien ne distingue ce modèle des autres « Ça marche ! Point final ». De même, en cas d'accident : « Rien à signaler. Il existe

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

apparemment au moins autant de sécurité avec le gaz qu'avec l'essence » selon G. Bertoni.

Cette expérience fut un vrai succès. L'administration a fait preuve d'une véritable avance dans ce domaine « malgré les risques encourus au début, ils se félicitent du rôle de pilote que la Poste a joué dans ce domaine »³²⁰. Cela a incité les responsables du service automobile à promouvoir l'utilisation de ce nouveau carburant sur une plus grande échelle. La DGP a opté pour l'équipement de 1 000 fourgonnettes de type Renault 4 et Acadiane dans plusieurs régions de France où des secteurs de distribution postale seront entièrement desservis par ces véhicules³²¹. À partir de 1980, elle va remplacer les véhicules réformés qui utilisaient des carburants classiques (essence et super) par la commande de fourgonnettes Renault fonctionnant au GPL. En 1981, elle introduit 1 500 véhicules équipés de la sorte répartis sur l'ensemble du territoire qui assurent des tournées motorisées. Le parc atteint 2 662 unités en 1984. En 1985, une lettre informe du désir de l'administration « de voir augmenter le parc des véhicules fonctionnant aux GPL compte tenu de l'économie de l'ordre de 20 % qui résulte de leur utilisation »³²². Parallèlement à ces dotations, elle a poursuivi le contrôle des bienfaits de ce type de motorisation en pratiquant des relevés sur le kilométrage, sur la consommation et les incidents afin de vérifier le coût réduit du carburant GPL par rapport à l'essence ou le super. À des performances égales, elle avait des voitures moins polluantes. L'économie de 20 % aux 100 km parcourus lui permettait de compenser le surcoût engendré par l'achat de cet équipement ou de pouvoir transformer le réservoir, l'alimentation et la carburation de l'automobile à essence pour pouvoir fonctionner au GPL, ce qui est, bien entendu, vecteur de frais³²³. Le véhicule GPL ne devient rentable qu'à partir de 40 000 kilomètres parcourus ce qui correspond à un kilométrage bien inférieur à celui que l'on relève lorsque la voiture est remise aux domaines pour sa réforme. Les critiques objectives des conducteurs ont permis de remédier aux quelques défauts mineurs comme par exemple les démarrages à froid difficiles notamment l'hiver ou le côté approximatif de la jauge à gaz ou encore la perte de puissance constatée au-dessus de 90 km/h. La Poste est devenue dans ce cas de figure un véritable atout pour les constructeurs. Elle constitue un champ d'expérience idéal pour tester ce carburant dans des conditions réelles.

Le GPL semble disposer de nombreux atouts économiques. Mais, la situation évoquée dans les lettres et rapports est-elle si idyllique ? N'existe-t-il pas des contraintes ou inconvénients à ce type de motorisation ? Durant l'hiver 1984-1985, les difficultés rencontrées par les véhicules GPL ont provoqué des perturbations du trafic routier³²⁴. Des chiffres tendent à

³²⁰ « La politique d'économies d'énergie à la Poste », *PTT Information*, n° 532, décembre 1981.

³²¹ CAC 1994 0703, article 1, « contrôle des consommations d'énergie 1979-1987 », lettre du 12 juin 1980 par M. Legare, directeur de l'équipement et des transports, note DET n° 44, PO.DET/B6/V3/50.

³²² CAC 1994 0703, article 1, « Contrôle des consommations d'énergie 1979-1987 », lettre P.O.DLO.B5/GC 692/P 90 du 19 novembre 1984 ».

³²³ Fonctionnement du GPL : Le gaz, sous forme liquide, est stocké sous pression dans un réservoir de forme cylindrique. Il passe ensuite de l'état liquide à l'état gazeux dans un détendeur muni d'un réchauffeur. Il est mélangé intimement à l'air dans un carburateur simplifié avant d'être introduit dans le moteur. Tout le long du circuit emprunté par le gaz est sécurisé avec une électrovanne déclenchée par la clé de contact qui coupe l'arrivée du gaz au détendeur.

³²⁴ CAC 1994 0703, article 1, « contrôle des consommations d'énergie 1979-1987 », note DLO n° 52 P.O.DLO.B6/J/4152 par le directeur de la logistique M. Vielh.

montrer des consommations qui ne vont pas du tout dans le sens d'économies d'énergie. Sur une fourgonnette R4, en 1983, la consommation de la moyenne nationale aux 100 kilomètres était de l'ordre de 9,72 litres de super en milieu urbain, 10,19 litres d'essence pour 11,73 litres de GPL. Il en est de même en milieu rural avec 8,45 litres de super, 8,96 litres d'essence pour 10,97 litres de GPL³²⁵. Or, la direction de la logistique souhaitait encore croire aux bienfaits du GPL. Elle a donc opté pour réexaminer la proportion de véhicules GPL dans les services, avec en plus, un contrôle mensuel de leur consommation par le Bureau B7³²⁶. Enfin, dernier élément, le problème de l'approvisionnement en GPL. On compte en 1983, 2 000 véhicules équipés en GPL pour 950 stations services en France³²⁷. Mais ces points de distribution Mobil-Oil vont être plus accessibles dès 1985.

Outre le GPL, l'administration s'intéresse aussi au « diesel » dans les années 1980 avec des essais effectués sur des Citroën C 15 et des Renault type F40. L'acquisition de tels véhicules, malgré un coût plus élevé au départ, sera sur le long terme plus économique et leur moteur aura une longévité plus grande. Puis, elle va s'intéresser à l'électricité.

Vers l'électricité ?

La Poste va revenir sur une des premières énergies utilisées au début du XX^e siècle pour faire fonctionner l'automobile, à savoir, l'électricité. Son utilisation avait été délaissée en raison des moins bonnes performances qu'elle procurait par rapport à l'essence. Les voitures électriques avaient été mises de côté sauf durant les pénuries d'essence (comme durant les guerres mondiales ou la crise de 1929)³²⁸.

Il va falloir attendre la fin du XX^e siècle pour voir à nouveau un véhicule électrique. Du moins, quelques exemplaires. En 1985, Renault lance l'Express Électrique mais au nombre très restreint, car l'autonomie des batteries est trop faible pour pouvoir être utilisé par La Poste. En 1989, Peugeot se lance à son tour dans le véhicule électrique avec le J5. Ce prototype est mis en service dans le réseau postal dans la Meuse à Bar-le-Duc en avril 1992. C'est alors la première participation de la Poste dans la lutte contre les nuisances et pour le respect de l'environnement. Elle s'inscrit aussi dans le cadre d'une politique globale de diversification et d'adaptation des moyens affectés à la distribution du courrier³²⁹. En 1992, la Peugeot 106 électrique est testée par la Poste dans certaines municipalités comme La Rochelle. D'autres essais ont lieu cette même année avec la « Volta ».

³²⁵ CAC 1994 0703, article 1, « Contrôle des consommations d'énergie 1979-1987 », annexe II du dossier P 563 I.

³²⁶ CAC 1994 0703, article 1, « Contrôle des consommations d'énergie 1979-1987 », lettre du 19 novembre 1984, bureau B5, PO.DLO.B5.GC692.P90, direction de la logistique sur « l'extension du parc de fourgonnettes consommant du GPL ».

³²⁷ *PTT Information*, n° 548, mai 1983.

³²⁸ P. Griset et de D. Larroque *L'odyssée du transport électrique*, Cliomédia, Broché, Paris, p. 100, 2006.

³²⁹ *Références de La Poste*, n° 41, juillet-août 1992, p. 28.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

La Volta



© Coll. L'Adresse Musée de La Poste, Paris / La Poste

Une première expérience avait été tentée en 1990 dans le XI^e arrondissement de Paris. Mais les conditions particulières du secteur, voies étroites et embouteillées ainsi que la difficulté de maîtriser la durée d'autonomie du véhicule, n'avaient pas rendu cette expérience satisfaisante. Une nouvelle tentative est mise en place en avril 1992 dans le XV^e. Cet arrondissement offre des avenues dégagées. Cette voiture est le résultat d'un travail de collaboration entre la Poste et une entreprise rochelaise : la SEER « société européenne des électromobiles rochelaises ». Elle dispose d'un encombrement minimal par rapport à sa charge utile et d'un rayon de braquage beaucoup plus réduit qu'une fourgonnette classique utilisée pour la distribution du courrier. Elle est ainsi particulièrement maniable dans les encombrements parisiens. Elle dispose d'une autonomie de trente kilomètres et elle se recharge la nuit grâce à une borne spéciale installée dans les garages de la Poste. Les batteries qui alimentent le moteur permettent d'atteindre les 78 km/h. Cette Volta a été testée par quatre postiers volontaires qui ont suivi au préalable une formation nécessaire à sa conduite. Après la journée de travail, ils ont rempli une fiche d'observation très complète afin d'évaluer les performances de la voiture. Cette expérience a été programmée pour une durée de six mois³³⁰. Le programme d'essai va s'étendre à d'autres villes comme Strasbourg ou Bordeaux mais elle ne sera pas généralisée.

Il faut attendre le début du XXI^e siècle, et un contexte marqué par

³³⁰ Référence de *La Poste*, n° 46, mai-juin 1993.

l'amointrissement des réserves en pétrole, la hausse de son prix et des changements climatiques, pour voir la Poste s'intéresser de manière plus intense à l'automobile électrique. Son but est de se positionner comme une pionnière des moyens de locomotions électriques. Des facteurs du groupe la Poste ont testé en 2005 une voiture électrique « nouvelle génération » pour la distribution du courrier³³¹. Ces véhicules dotés d'une carrosserie de Renault Kangoo sont appelés « Cleanova II La Poste ». Ils ont été mis au point grâce à un travail de recherche et de développement initié en octobre 2004 en synergie avec le centre d'études et de recherches sur les véhicules électriques et hybrides (CEREVEH) et la société de véhicules électriques (SVE, filiale commune de Dassault et Heuliez). Huit véhicules ont été testés à Paris et à Bordeaux. Cette opération s'inscrit dans la politique de développement durable du groupe initiée en 2003 qui cherche à réduire de façon significative les émissions polluantes de ses véhicules. Le groupe a été responsable en 2004 de 0,20 % des émissions nationales de CO₂³³². Cette initiative entre aussi dans le cadre de l'union de quatorze opérateurs postaux européens qui ont décidé de se regrouper pour réduire leur « empreinte carbone » en se fixant l'objectif de baisser de 10 % en moyenne leur émission de gaz à effet de serre au cours des cinq prochaines années³³³. En avril 2007, le groupe la Poste a lancé un appel d'offres européen pour doter ses facteurs de 500 véhicules électriques. Cet appel doit permettre aux constructeurs de proposer des véhicules, des conditions de maintenance, d'entretien ainsi qu'un dispositif de recyclage des batteries au meilleur coût³³⁴. Son objectif est d'atteindre les 10 000 véhicules électriques d'ici cinq ans dans le but de devenir le premier utilisateur de véhicules propres en Europe et permettre ainsi une baisse de quatre tonnes de CO₂ par an et par véhicule dans l'environnement par rapport à un véhicule traditionnel. Cette démarche va aussi permettre d'améliorer les conditions de travail des facteurs. D'après l'un des responsables du centre Magenta, « celles et ceux qui l'ont essayée dans les rues embouteillées ne veulent plus quitter cette voiture tant la conduite est facile et apaisante... »³³⁵. Autre avantage, le « kilomètre électrique » est en 2007 six fois moins cher que le « kilomètre diesel »³³⁶. Le bilan de l'expérimentation des « Cleanova II La Poste » a démontré qu'elles étaient adaptées à la circulation en centre ville et qu'elles permettaient de respecter les plans de déplacement urbain (PDU) mis en place dans les grandes villes³³⁷.

Le groupe entre désormais dans une phase d'expérimentation. Le 20 mars 2008, il a présélectionné deux constructeurs : l'italien « Micro-Vett/Newteon » associé au groupe industriel automobile Fiat Professional et le monégasque « Venturi Automobiles » associé à PSA³³⁸. Chacun d'eux a proposé une technologie différente qui est testée durant l'été à Nantes par

³³¹ Communiqué de presse du 27 septembre 2007 du groupe La Poste consultable sur le site internet.

³³² « La Poste veut croire aux véhicules électriques » par Sylvie Touboul le 20 novembre 2004 sur le site internet « novethic.fr, le média expert du développement durable ».

³³³ « Focus sur la politique écologique de la Poste » sur le site internet Newteon, ecofriendly vehicles

³³⁴ « Les facteurs vont rouler en voitures électriques en 2008 » de P. Farcy le 18 avril 2007 sur le site internet univers nature.

³³⁵ « La fée électricité va veiller sur la tournée du facteur », Le Monde, 22 décembre 2006 par A. Constant.

³³⁶ « Environnement : La Poste opte pour les véhicules électriques » par F. Simoneschi, le 26 avril 2007, consultable sur le site internet le site des marques ».

³³⁷ Communiqué de presse « La Poste va commander 500 véhicules électriques » consultable sur le site internet du groupe.

³³⁸ « La Poste retient deux PME pour ses voitures électriques » par N. Brafman le 22 mars 2008 consultable dans les archives du site internet Le Monde.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

les experts de la direction technique de la Poste. Si cette étape est concluante, quatre à dix véhicules « tête de série » vont être livrés pour être utilisés en conditions réelles à l'automne. La Poste préserve donc son rôle de « testeur grandeur nature de véhicule ». Le groupe pourra ensuite choisir en toute connaissance de cause son partenaire et passer ensuite à une phase de commande industrielle à grande échelle³³⁹.

La Poste tente donc une nouvelle fois de trouver des solutions afin de faire face à la crise énergétique qui la touche. Mais qu'a-t-elle fait pour résoudre les difficultés internes du service automobile ?

Les revendications syndicales autour d'un service auto en danger

Durant cette période, les revendications du service automobile postal se portent sur trois problèmes majeurs : celui de l'hygiène et la sécurité des ateliers garages, le manque de structures et d'effectifs en dépit de l'augmentation du parc automobile ainsi que sur la peur de la privatisation du service. Pour pouvoir prendre conscience du climat social qui régnait alors dans les différents ateliers garages, le meilleur outil dont on dispose est le « bulletin du service auto » émis à partir de 1959 jusqu'en 1990 par la fédération nationale des travailleurs CGT-PTT³⁴⁰. Le ton est particulièrement engagé comme on peut le constater avec cet exemple significatif : « Les chauffeurs postiers ont un rôle stratégique important en ce qui concerne l'acheminement du courrier (...) qu'il pleuve, qu'il neige, qu'il y ait du verglas, le courrier doit arriver dans les délais minima. C'est ainsi que l'entendent ces bons messieurs nos directeurs, qui eux, sont bien calés dans leur fauteuil dans des bureaux climatisés. En quoi ! Ces « vilains » chauffeurs osent revendiquer (...) Vraiment ils « exagèrent » ces C.DAUI travailler et se taire, telle est la devise de l'administration ! Les chauffeurs postiers ne sauraient tolérer plus longtemps une telle incompréhension³⁴¹ ».

Des conditions de travail délabrées

La dénonciation des syndicats

« Les conditions de travail se sont améliorées au fil des années et surtout après 1968 »³⁴². D'après M. Dupuis, l'organisation syndicale a essayé de faire son travail et insistait pour obtenir des améliorations mais l'administration ne tenait pas toujours compte de ce qu'ils disaient, elle « traînait un peu les pieds ». Mais,

³³⁹ D'après le communiqué de presse « La Poste reçoit les prototypes de véhicules électriques » par D. Drujon consultable sur le site internet du groupe.

³⁴⁰ Possibilité de les consulter à la BHPT sous la cote : PC 410 P.

³⁴¹ *Bulletin du service auto*, n° 8, décembre 1965.

³⁴² Entretien de M. Dupuis, le 7 mai 2008.

avec les événements de mai 68, les organisations syndicales ont pris plus de poids dans leurs relations avec l'administration. Quelles étaient leurs revendications ?

Si l'on parcourt l'ensemble des journaux de postiers syndiqués, les contestations se portent dans un premier temps sur le problème des locaux jugés insalubres et dangereux pour le personnel, qui résultent du manque de crédits accordés à ces derniers. Ils ponctuent leur argumentaire par des phrases chocs telles que : « Ce scandale doit cesser ! »³⁴³ ; « 0 de conduite pour les patrons »³⁴⁴, « le service auto se dirigerait-il vers une voie de garage ? »³⁴⁵ ou encore cette dernière : « on ne demande pas de la moquette mais le respect de notre santé et de notre dignité »³⁴⁶. Les auteurs de ces articles sont souvent les mêmes comme Michel Chassagne, mécanicien dépanneur à la DMT à Paris ou encore François Chailloux, CDAU 1 à la DMT à Paris.

Les revendications sont telles qu'elles aboutissent à une pétition le 5 janvier 1966. La CGT l'adresse à tous les responsables et militants des garages³⁴⁷. Elle leur envoie un questionnaire dans lequel ils doivent décrire la situation de leur garage en matière de sécurité, d'hygiène, des douches, des vestiaires, des lavabos, etc. Ces témoignages ont pour but d'appuyer le mouvement syndical afin de donner des preuves de leurs contestations. Selon eux, dès le départ, « les quelques réponses que nous avons reçues à ce jour sont pour le moins assez éloquentes quant à la dégradation constante des conditions de travail au service automobile ». Après une première série de réponses parvenues à la fédération, ils vont renouveler l'opération avec une seconde enquête en juillet 1970³⁴⁸ suivie d'une troisième en avril 1971³⁴⁹. Les résultats obtenus vont être très instructifs.

À partir de ces témoignages, le journal va pouvoir publier chaque mois un article intitulé l'« écho des garages ». Il tend à mettre l'accent sur le décalage entre le texte officiel de l'instruction n° 2508^E du 29 juillet 1929 qui est très précis en matière de locaux, d'installations, de prescriptions concernant l'hygiène et la sécurité dans l'atelier... et la réalité des infrastructures. Par exemple, on peut lire qu'à Paris dans le garage Pasteur, il « manque deux bouches d'extractions des gaz au fond de l'atelier, aire de lavage non chauffée et placée dans un courant d'air. Aération défectueuse dans le magasin... Sanitaires insuffisants, vestiaires trop étroits... », or le texte prévoit que les garages doivent être « bien aérés pour permettre l'évacuation des gaz d'échappement qui sont toxiques ; (...) maintient d'une température régulière et renouvellement de l'air sont très importants... ».

Les principaux problèmes rencontrés

À la lecture de l'ensemble des réponses de ce questionnaire, plusieurs revendications sont récurrentes à savoir : le problème de la superficie des

³⁴³ *Bulletin du service auto*, n° 3, janvier-février 1963.

³⁴⁴ *Bulletin du service auto*, n° 6, septembre novembre 1984.

³⁴⁵ *Bulletin du service auto*, n° 5, octobre novembre 1987.

³⁴⁶ G. Garnier (MECD à Massy, *Bulletin du service auto*, n° 4, juin juillet 1986.

³⁴⁷ « Ateliers une seule issue : l'action unie », *Bulletin du service auto*, n° 2, février 1966.

³⁴⁸ F. Chailloux, « conditions de travail dans les ateliers », *Bulletin du service auto*, n° 1, janvier 1971.

³⁴⁹ « Condition de travail dans les ateliers », *Bulletin du service auto*, n° 5, juillet 1971.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

centres (à Niort, Laon, Boinod, Auxerre, Toulon, Vannes, Dinan, Le Mans, Lannion, Jemmapes...). Or le texte officiel souligne que « les garages doivent être de dimensions assez vastes pour permettre une manœuvre facile et rapide des véhicules ». Pour la Fédération, cette exigüité provient du fait que les ateliers ont été implantés en fonction des besoins du moment, sans se préoccuper du futur. Mais l'augmentation considérable du parc automobile aboutit en quelques années à l'asphyxie. « L'administration se veut moderne. (...) En ce qui concerne le service auto, cela s'est traduit par un afflux massif de véhicule, puisqu'en une douzaine d'années le parc a été multiplié par quatre. Quatre fois plus de véhicules à entretenir, cela aurait dû signifier quatre fois plus de personnel et raisonnablement quatre fois plus de place pour travailler. Mais là, rien ne va plus (...) OÙ la chose tourne au désastre, c'est pour les bâtiments. Ateliers exigus, bourrés de véhicules, construction en préfabriqué, construit avec cinq ans de retard sur des plans qui datent de dix ans. Ce qui donne des conditions de travail à peine artisanales³⁵⁰ ». Dans un autre article, ils mettent en avant l'exemple de Saint Etienne qui comptait au départ en 1957, trois agents, deux mécaniciens, un ouvrier d'état de deuxième catégorie pour atteindre au moment du questionnaire huit agents dans la même superficie initiale. Ce manque de place, qui est le fait de nombreux ateliers comme à Lyon ou Rouen, a pour conséquence une gêne des mécaniciens dans leur travail et des risques d'accidents augmentés³⁵¹. Selon les règles en vigueur, il faudrait par agent 50 m, soit pour un effectif de 2 000 unités, un total de 100 000 m. Pourtant, la surface des ateliers n'est alors que de 56 000 m soit la moitié des besoins³⁵² ou encore 28 650 m pour 573 unités pour la DMT or ils ne disposent que de 10 939 m de superficie en 1964³⁵³.

Le journal donne ses explications à ce problème d'espace. Pour lui : « la méthode est simple. On plante d'abord les véhicules dont on a besoin. Au début, le petit entretien est au privé. Lorsque l'on atteint 40 véhicules, on cherche un mécanicien et on charge ce dévoué serviteur de s'en occuper en lui allouant 15 m de bitume avec quelques tôles ondulées par-dessus et une caisse à outils. Pas de fosse, pas de matériel de lavage. Un outillage limité. Voilà des conditions de travail, et puis, chaque année on rajoute des véhicules. Mais le garage ? Pas de crédit et le provisoire dure, dure... Le mécano ne peut pas demander de renfort, il n'a déjà pas de place pour travailler. Dans les départements plus anciennement implantés là où il y a déjà 150 ou 200 véhicules, on fait un garage sur des plans et des crédits qui datent de cinq ans. Il est trop petit avant d'être construit. La plupart du temps, on a oublié la moitié de l'équipement (...) le personnel, quand y pense-t-on ? Les douches ? Parfois ! Le réfectoire ? Rarement. Les vestiaires, les lavabos sont calculés au compte-gouttes. Le mètre carré coûte si cher ! »³⁵⁴.

³⁵⁰ « Agissons pour des crédits de bâtiments et des effectifs », *Bulletin du service auto*, n° 2, février-mars 1965.

³⁵¹ F. Chailloux, *Bulletin du service auto*, n° 3, mars 1968.

³⁵² *Bulletin du service auto*, n° 3, mars 1966.

³⁵³ *Bulletin du service auto*, n° 5, juin 1966.

³⁵⁴ L. Chipaux, « OÙ va le service Auto ? », *Bulletin du service auto*, n° 8, novembre 1963.

Autre élément, les garages doivent être « à l'abri des intempéries et à l'abri des rayons solaires » or on peut lire qu'à Saint Briec « il pleut dans le garage en raison du manque d'étanchéité de la verrière. L'été les conditions de travail sont intenable... ».

Il y a aussi le problème du manque de chauffage à Blois, Le Mans, Landy à Paris, Rennes, Toulon ou encore à Saint Raphaël où depuis l'hiver, l'administration a accepté de mettre en place un chauffage dans l'atelier mais il n'est toujours pas en place car le devis et le coût sont différents de 1 800 F³⁵⁵ ou encore à Vannes où il y a « un chauffage avec trois poêles à feu nu ». Pire encore, l'exemple d'Albi où il y a du : « chauffage par un générateur à air pulsé installé près des urinoirs donc qui recycle les mauvaises odeurs, peu efficace et bruyant ». Puisque de nombreux ateliers ne sont pas pourvus de réseaux de captation des gaz, la commission demande une généralisation de ces derniers ainsi que des prélèvements d'air à effectuer régulièrement dans tous les ateliers.

Autre constatation récurrente, l'absence de local aménagé pour la recharge des batteries (comme au garage Robert Keller à Montrouge, Tarbes, Niort, Landy à Paris...), l'absence d'issue de secours comme à Pau, Narbonne, Dinan, Albi ou encore Saint Quentin..., l'absence de fosse de réparation et le manque d'éclairage (à Blois, Narbonne, Châteauroux, Jemmapes... etc.). Pourtant, l'administration affirme qu'elle « attachera un soin tout particulier à l'éclairage de l'atelier : de lui dépendent la sécurité, l'attention et le rendement des ouvriers ». À cela s'ajoute aussi parfois la vétusté des sanitaires. Voici quelques exemples démonstratifs : une douche placée dans une cabine téléphonique à Bourges, des WC placés dans la cour sans eau ni écoulement à Vannes, un seul WC pour huit agents à Niort, une absence de robinet d'eau chaude à Paris Boinod ainsi qu'à Jemmapes, une superficie de vestiaire à La Rochelle de 6 m pour six personnes avec un lavabo et six placards³⁵⁶ ou encore des douches et des lavabos installés par le personnel lui-même avec du matériel de récupération. Le journal fait état en 1966 en région parisienne³⁵⁷ de : « douches pratiquement en plein vent. Nous avons aussi constaté que les WC et les lavabos étaient souvent très partagés : pour soixante-cinq personnes, il y a deux WC dont un réservé et quatre points d'eau, le tout à 150 mètres du lieu de travail et souvent toutes ces installations dérisoires sont fournies par le service des lignes jusqu'au seau qui sert aux ablutions du midi et du soir ».

³⁵⁵ *Bulletin du service auto*, n° 1, janvier 1979.

³⁵⁶ « Conditions de travail aux ateliers, suite de notre enquête », *Bulletin du service auto*, n° 3, avril 1972.

³⁵⁷ *Bulletin du service auto*, n° 8, février 1966.

Au manque d'hygiène s'ajoute des manques de sécurité. Le principal danger dans un service automobile est le risque d'incendie. Pour l'éviter, ils sont censés, d'après l'instruction : « tenir le garage en parfait état de propreté, n'y laisser ni débris d'emballage, ni bidons vides » et « tout faire

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

afin d'éviter ces incendies ». Or, on apprend dans un courrier adressé au directeur départemental de l'Ain qu'au garage de Bourg en Bresse : « Récemment, un début d'incendie s'est déclaré dans l'atelier de tôlerie dont les conséquences auraient pu être très graves. Le chauffage est assuré dans les ateliers par air pulsé (...) Toutes les vapeurs d'essence, de solvant, diluant passent autour du foyer d'où un risque permanent d'incendie, voire d'explosion (...) Il apparaît, en conclusion, que la réalisation rapide du garage programmée depuis plusieurs mois ne demeure plus à l'état de projet »³⁵⁸. D'après eux, on pourrait multiplier les exemples mais tout ne peut-être cité, « le journal ne suffirait pas ». Quelles sont les conséquences de ces problèmes d'installations ?

Les conséquences : accidents, risques pour la santé et intoxications

Face à cet état de fait, la délégation syndicale met en avant dès le 27 juin 1963 la nécessité de revoir la réforme du service automobile. Mais, le directeur leur répond qu'il fait avec les crédits dont il dispose. Pour la délégation, il ne faut pas que ces manques de crédits se traduisent par la suppression des règles de sécurité et d'hygiène que le code du travail impose et qui a provoqué des intoxications graves de personnel des ateliers ainsi que des accidents qui auraient été évités avec un équipement adéquat³⁵⁹. On dénombre de nombreux accidents. Les syndicats s'interrogent et posent, avec ses mots, cette question : « le service du matériel et des transports veut-il notre mort ?³⁶⁰ ». Quelques événements alimentent ces inquiétudes. À Toulon, une enquête effectuée par le journal départemental *le Petit Varois* le 29 novembre 1967 a publié ce témoignage : « l'atelier devant être modernisé, on nous a parqués dans l'entrepôt du matériel des lignes en mars 1964 soit disant pour trois mois. Or en 1965, nous étions toujours dans ce local insalubre, situé au dessous du garage où s'accumulaient les gaz d'échappement des véhicules. Nous avons commencé par avoir des vertiges et ne savions à quoi attribuer la fatigue générale dont nous étions tous atteints. La situation était telle que le 3 mai 1965, je me suis écroulé le premier ».

Malgré l'importance de la situation, en septembre 1966 la situation perdurait en dépit des premiers incidents. De nouvelles intoxications touchaient le personnel. La direction des Bâtiments et Transports envisageait une intervention de ventilation et d'aération des locaux pour le mois de novembre et qui serait terminée pour janvier-février. C'était bien tardif tout de même alors que l'attention de l'administration avait déjà été attirée sur la situation depuis de longue date³⁶¹. Toulon n'est pas un cas isolé. En 1967, des intoxications apparaissent aussi dans l'atelier du garage régional de Lille. Un agent de ce service avait déjà été atteint, un an auparavant, par les émanations

³⁵⁸ « À Bourg en Bresse, des conditions de travail d'un autre siècle », *Bulletin du service auto*, n° 4, mai juin 1976.

³⁵⁹ *Bulletin du service auto*, n° 5, juillet 1963.

³⁶⁰ A. Maitreau (CDAU 1 à Paris), « Ça donne à réfléchir », *Bulletin du service auto*, n° 1, janvier 1965.

³⁶¹ F. Chailloux, « Le scandale des locaux », *Bulletin du service auto*, n° 7, octobre novembre 1966.

de gaz carbonique. Un examen de santé effectué sur l'agent avait révélé une teneur en oxyde de carbone supérieure au maximum toléré³⁶². Mais, le comité médical contre l'avis du médecin traitant l'avait obligé à reprendre son service avant la fin de son congé de maladie. Alors qu'il était nécessaire d'installer un système de soufflerie, l'administration avait opté pour quatre aérateurs absolument inefficaces. Cela entraîna la mise en arrêt maladie de onze agents, dont le décès dans la nuit du 29 au 30 octobre de René Duhem âgé alors de 39 ans et père de trois enfants, alors qu'un autre agent M. Duporter était mort lui aussi quinze ans auparavant³⁶³. Des intoxications se produisent ailleurs comme celles causées par les produits d'entretien, à Marseille en 1968³⁶⁴. Outre les intoxications, d'autres dangers règnent dans le service automobile. On note une violente explosion, le 19 janvier 1977, au centre automobile de Limoges due à l'éclatement du moyeu du banc de rodage qui a entraîné la projection des morceaux de fonte à plusieurs dizaines de mètres et la perforation du toit à cinq, six endroits... Cet incident n'a fait aucun blessé mais il permet d'appuyer une fois de plus les revendications du personnel en matière de normes de sécurité³⁶⁵.

L'ensemble de ces conditions de travail pousse les travailleurs à faire grève. Ainsi, le 24 mars 1977 une grève, qui a été suivie à 90 %, s'est déclenchée dans l'atelier de Marseille³⁶⁶. Elle a été reconduite les 12 et 27 octobre 1977 durant 24 heures³⁶⁷. À ce mouvement s'ajoute celui de Grenoble le 12 décembre 1977 avec 100 % de participants³⁶⁸. Après Grenoble, ce sont les agents de Tarbes qui ont cessé le travail le 15 février 1978 pour exiger des mesures immédiates pour l'amélioration des conditions de travail³⁶⁹. À Meaux, le personnel du garage a adressé une pétition au directeur du service automobile le 5 décembre 1977 suite au manque de place, à l'obligation de travailler dans des locaux non chauffés, l'absence d'eau chaude aux lavabos... Ce mouvement a permis d'obtenir l'installation de l'eau chaude, la location d'un parking et une étude sérieuse d'un projet³⁷⁰.

Il n'y a pas qu'à Meaux que la situation s'améliore, dans d'autres garages aussi pour aboutir à ce que réclame les syndicats à savoir : « nous ne verrions plus de ces taudis que sont nos garages et ateliers »³⁷¹.

D'après M. Dupuis : « Dans leurs rapports (ceux des syndicats), il y avait peut-être parfois des exagérations mais il y avait aussi des choses valables qui ont été prises en compte »³⁷². Il ajoute qu'« on le veuille ou non, l'administration était quand même consciente des dangers que le personnel encourait. Il y avait la pression des organisations syndicales certes mais l'administration ne restait pas en arrière, au contraire ». Pour étayer son propos, il donne l'exemple de l'essai, dans le service des enquêtes techniques dans les années

³⁶² « À Orléans, la santé du personnel en danger », *Bulletin du service auto*, n° 3, mars avril 1977.

³⁶³ « Intoxication à Lille, l'administration est responsable », *Bulletin du service auto*, n° 7, octobre-novembre 1967.

³⁶⁴ *Bulletin du service auto*, n° 1, janvier 1968.

³⁶⁵ « À Nantes, amélioration », *Bulletin du service auto*, n° 2, février 1977.

³⁶⁶ H. Colinet (OET), « Pour l'application de la notice 500-14 », *Bulletin du service auto*, n° 4, mai 1977.

³⁶⁷ « Que se passe-t-il aux ateliers de Marseille ? », *Bulletin du service auto*, n° 7, octobre novembre 1977.

³⁶⁸ « La lutte pour les conditions de travail doit s'amplifier », *Bulletin du service auto*, n° 1, janvier 1978.

³⁶⁹ « La santé et la vie de nos agents en danger », *Bulletin du service auto*, n° 2, février 1978.

³⁷⁰ *Bulletin du service auto*, n° 5, juin 1978.

³⁷¹ *Bulletin du service auto*, n° 2, février 1966.

³⁷² Entretien de M. Dupuis, le 7 mai 2008.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

1972-1974 des appareils pour aspirer les poussières d'amiante, lorsque les mécaniciens travaillaient sur les freins. Ces études se sont concrétisées par l'introduction de capteurs de poussières d'amiante à François Bonvin. Quelles ont été les autres améliorations ?

Des améliorations suite aux accidents

En matière d'intoxication, l'administration centrale a pris des mesures. Il est apparu qu'une teneur de 1/10 000^e en dioxyde de carbone en volume entraînait des risques certains d'intoxication et ne pouvait être admise pour un séjour d'une certaine durée. Face à ce constat, l'administration a imposé l'obligation d'effectuer systématiquement des examens d'atmosphère dans tous les garages, conséquence d'une décision prise le 12 janvier 1968. Suite à la circulaire C3 BT/C3/CM/9335 du 26 août 1968, le ministre des Postes et Télécommunications et des bâtiments et transports, M. Cleyet-Michaud invitait : « à faire procéder, dans les garages, ateliers et magasins du service automobile de votre région à des examens systématiques d'atmosphère. De tels examens doivent permettre de déceler la présence ou l'absence d'oxyde de carbone et de guider éventuellement dans le choix des mesures à prendre pour lutter contre la pollution (...) Il vous appartiendra d'acquérir un certain nombre d'appareils (on peut se baser, par exemple, sur un appareil par région et un appareil par département comportant un chef de travaux). La méthode proposée (...) n'exclut pas, bien entendu, le recourt éventuel à des laboratoires extérieurs à l'administration »³⁷³.

En ce qui concerne l'amélioration des locaux existants, le V^e plan a prévu environ 27 milliards d'anciens francs sur cinq ans. Mais pour les syndicats, les besoins réels se montent à 100 milliards. Face à cette insuffisance de crédits, l'administration a invité les directions régionales et départementales à étendre les ateliers au détriment des garages. Ce qui constitue un palliatif discutable puisque les véhicules chassés seront davantage soumis aux intempéries et menacés d'un vieillissement plus rapide³⁷⁴. En région parisienne, le directeur a précisé aux employés qu'il faisait tout ce qu'il pouvait pour agrandir les garages et les ateliers. Il a fait construire des garages préfabriqués en banlieue et un nombre restreint en dur comme celui de Bercy dont le projet initial était de 500 voitures ou celui de Jemmapes pour un coût de 700 millions d'anciens francs. Or, le projet DMT a été refusé avec à la place des bureaux pour la direction des ambulants et la direction des services radio, une salle omnisport et des logements HLM réduisant le garage à 300 places, au sous-sol, ce qui nécessite des frais supplémentaires.

Malgré tout, certains directeurs régionaux ou départementaux ont cherché à apporter des solutions plus concrètes. Ainsi par exemple à

³⁷³ « Hygiène et sécurité », *Bulletin du service auto*, n° 2, février 1969.

³⁷⁴ *Bulletin du service auto*, n° 3, mars 1966.

Toulouse, le directeur régional, conscient du problème, est venu visiter les lieux. Suite à cette visite, des améliorations ont été obtenues comme un second vestiaire, la pose de dalles plastiques, la peinture des murs, l'amélioration des WC, la pose de lavabos en mosaïque blanche et des robinets « eau tiède » et essuie-mains. Dans les ateliers, il y a eu la pose de ventilateurs d'aspiration des gaz brûlés. Ils ont aussi obtenu la création de quatre heures par jour de nettoyage des locaux et des sanitaires. Ces mesures sont un premier pas mais des problèmes persistent comme le chauffage par poêle à charbon qui reste un danger permanent, la proximité des ateliers peintures tôlerie réparation qui provoque des émanations et des bruits désagréables...³⁷⁵ À Lyon, à la suite d'une inspection générale ainsi qu'une grève de quarante-huit heures du personnel de l'atelier, il a été décidé un réaménagement de l'atelier et une extension à travers un programme sur deux ans »³⁷⁶. À Jonzac, des améliorations importantes ont été apportées avec la construction en 1970 d'un atelier neuf, bien conçu qui répondait aux besoins et aux règles d'hygiène et de sécurité. Ce dernier devrait servir de modèle aux futures constructions d'ateliers. De même à Foix, le centre répond à toutes les conformités et les agents travaillent dans des conditions normales³⁷⁷. L'atelier de réparations automobiles de Moyeuve est salué pour être « une belle réalisation »³⁷⁸. À Nantes, le projet avance de manière favorable avec la fin des « temps des fosses non ventilées, finis les ateliers mal chauffés, aux toits percés, fini le temps des espaces insuffisants pour travailler, pour ouvrir les portières, pour manœuvrer les crics » grâce à la construction d'un garage d'une surface couverte de plus de 5 000 m en 1984 »³⁷⁹.

Malheureusement, ces constructions ne sont pas le fait de toutes les villes avec la persistance de problèmes comme à Châteauroux. Voici la description que les syndicalistes en font en 1984 : « les conditions d'hygiène et de sécurité sont bafouées. Voilà plus de dix ans que le garage ne correspond plus au trafic qui s'y déroule, la superficie du garage devrait être trois fois plus grande pour l'effectif de dix-sept agents. L'atelier mécanique a peu d'éclairage naturel, qui est diminué par un manque total de nettoyage des tôles plastiques du double plafond et des portes roulantes... la station service est sans chauffage, dans les courants d'air, ou parfois il y gèle l'hiver, par contre l'été c'est la fournaise. Un magasin trop petit où toutes les pièces ne peuvent être stockées, certaines sont placées dans l'atelier et dans le couloir et gêne continuellement le passage »³⁸⁰.

Dans ces conditions, l'administration, pour pouvoir mettre en place des plans de construction, doit s'atteler à les préparer. Cela passe par la création du comité pour l'hygiène et la sécurité. À quoi correspond-il ?

³⁷⁵ M. Boularran, *Bulletin du service auto*, n° 2, février 1966.

³⁷⁶ *Bulletin du service auto*, n° 3, mars 1966.

³⁷⁷ « Conditions de travail aux ateliers, suite de notre enquête », *Bulletin du service auto*, n° 3, avril 1972.

³⁷⁸ « Nouvel atelier de carrossage », *Bulletin du service auto*, n° 5, septembre octobre 1986.

³⁷⁹ « Les échos de nos provinces », *Bulletin du service auto*, n° 3, avril mai 1982.

³⁸⁰ « Les échos de nos provinces », *Bulletin du service auto*, n° 4, mai 1984.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

La création du comité pour l'hygiène et la sécurité

Face à tous ces accidents est créée le 12 janvier 1968 une commission consultative d'hygiène et de sécurité. Elle est chargée de : « l'étude et l'amélioration des conditions d'hygiène et de sécurité dans les ateliers et garages du service automobile (article 1). Elle visite les différents ateliers garages de France. Elle doit ensuite, d'après l'article 3, faire un rapport de la situation des lieux visités, la liste des travaux d'aménagements à effectuer en précisant l'ordre de priorité des travaux. La première visite s'effectue le 9 février 1968 dans le garage régional de Rouen. Là, la situation se caractérise par : « un véritable labyrinthe où les rats, d'après le personnel, se promènent parmi les clés à molettes. On y trouve un local de 400 m pour les véhicules réformés alors que les véhicules neufs dorment dehors ! Un garage où stagne une importante épaisseur de boue dans lequel travaillent cinq mécaniciens par manque de place dans l'atelier du premier degré. Un atelier régional de 20 × 40 m où travaillent dix-neuf agents (...) un seul orifice d'environ quarante centimètres de diamètre situé à l'une des extrémités assure l'aération de l'atelier régional qui est dépourvu d'un système de ventilation forcée nécessaire à un apport de frais ; aucune baie d'aération n'a été prévue. Un troisième atelier pour les « centres rattachés », deux mécaniciens et un tôlier, local exigu avec chauffage par poêle Airflam, pas de réseau d'extraction, pas d'aération, pas de citerne à mazout. Dans ces conditions ne soyons pas surpris si les accidents se multiplient³⁸¹ ».

La commission va se lancer dans un tour de France des inspections. Le 17 mars, elle visite Boinod à Paris (18^e). Elle se rend à Amiens le 21 mars (régional), à Bordeaux le 17 avril (Régional), à Bayonne le 18 avril, à Châlons-sur-Marne le 7 mai (régional), à Orléans le 5 juin (régional), à Vichy le 16 juin, etc.³⁸² La dernière visite a lieu dans la région de Toulouse le 18 juin 1970. Elle est suivie de la mise en place d'une enquête auprès des responsables et adhérents afin d'évaluer la situation des ateliers après le passage de la commission et les réalisations obtenues³⁸³. En 1974, suite au nombre, à la gravité et aux conséquences des accidents du travail, des risques professionnels et des nuisances, il a aussi été instauré des commissions d'hygiène et de sécurité dans les services d'acheminement du courrier. En parallèle, la notice relative « aux installations et à l'aménagement des ateliers garages et magasins du service automobile » (N° 500-14) ainsi que celle sur les « règles d'hygiène et de sécurité » (notice n° 500-13) ont été réévaluées par le comité technique paritaire central de la direction générale des Postes le 12 mars 1974³⁸⁴.

Ces commissions d'hygiène et de sécurité fonctionnent à deux échelons :

³⁸¹ *Bulletin du service auto*, n° 2, février 1968.

³⁸² F. Chailloux, *Bulletin du service auto*, n° 5, juin 1969.

³⁸³ M. Chassagne, « Hygiène et sécurité », *Bulletin du service auto*, n° 5, juillet-août 1970.

³⁸⁴ M. Chailloux, « Actualisation de la notice 500-14 », *Bulletin du service auto*, n° 3, avril 1974.

national et régional. Au niveau national, elles sont placées sous la direction du chef de service du personnel. Au niveau régional, en province, elles sont sous la direction du chef de service régional des postes. En Île-de-France, la commission régionale des services d'acheminement est soumise à la présidence du délégué du directeur général des Postes et celle des centres et ateliers-garages du service automobile sous la présidence du directeur de la DMT. À cela s'ajoute, en région parisienne, des représentants de l'administration et des organisations professionnelles.

Le but des commissions est d'associer les organisations professionnelles à l'examen des problèmes qui se posent en matière d'hygiène et de sécurité. Elles ont un rôle consultatif. Les commissions régionales cherchent à étudier et améliorer les conditions d'hygiène et de sécurité du personnel. Pour cela, elles examinent sur place les services, établissent la liste des travaux d'aménagement à réaliser pour obtenir une meilleure adaptation des locaux et du matériel, fixent un ordre de priorité des travaux à entreprendre, transmettent à la commission nationale ses propositions. Elles vont lui permettre d'établir un programme national des travaux à commencer. Le 21 avril, la commission a mis au point un document qui permet de faire un bilan des visites effectuées dans les ateliers garages. Elle y a défini une politique générale en matière de besoins, de constructions et d'aménagements des installations du service automobile et émis des revendications. Ces dernières portent sur plusieurs points : la pollution, le chauffage, la ventilation et sur le fait que le lavage, le graissage et les réparations des pneumatiques doivent se faire dans des locaux clos et chauffés. La commission souhaite abaisser le plus possible la teneur en oxyde de carbone, veut placer les distributeurs de combustibles à l'extérieur des locaux et refuse de voir des véhicules en attente à l'intérieur des infrastructures. Elle a demandé à avoir une ventilation naturelle et des systèmes de captage des gaz émis par les moteurs et des examens systématiques d'atmosphère. Elle a réclamé enfin l'aménagement de cabines de peinture pour les ateliers régionaux ou départementaux qui n'en disposaient pas encore.

La commission a souhaité la création d'une documentation, sur le plan national et régional, des ateliers garages du service automobile (sur l'implantation, les surfaces, les équipements) afin de pouvoir faire des prévisions et de décider en toute connaissance³⁸⁵. Un guide de la sécurité du travail à l'usage du personnel des ateliers et garages a été mis en place ainsi qu'un cahier d'hygiène et de sécurité qui a été instauré par l'instruction du 12 août 1976. Le personnel dispose dorénavant d'un document sur lequel il peut exprimer ses doléances dans ce domaine. Ce cahier permet à chaque chef d'établissement de connaître les besoins du personnel. L'ensemble de ces livrets fait l'objet d'un bref compte rendu à destination de la commission nationale. Il est

³⁸⁵ M. Chassagne (mécanicien dépanneur DMT Paris), « Exigences des ateliers adaptés aux besoins », *Bulletin du service auto*, n° 7, septembre 1972.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

à noter que 606 mentions relatives à l'hygiène et la sécurité ont été enregistrées dans 70 % des établissements. Au final, 545 règlements soit 89,5 % des réclamations ont été établis, ce qui est loin d'être négligeable.

Enfin, elle s'est chargée d'examiner les derniers accidents par des enquêtes afin de mettre en place des mesures pour que la probabilité d'un nouvel accident soit le plus minime possible. Le 27 novembre 1981, M. Chapelle, président du comité national de l'hygiène et de la sécurité, a programmé une concertation en matière d'hygiène et de sécurité en créant des groupes de travail sur les accidents, la surveillance médicale, etc.³⁸⁶

En 1983, un arrêté ministériel a instauré de nouvelles structures de prévention, d'hygiène et de sécurité. Il a prévu la création de comités d'hygiène et de sécurité aux différents échelons de l'administration (locaux, départementaux, régionaux et centraux), la généralisation des cahiers d'hygiène et de sécurité, l'organisation d'une formation pratique appropriée, la création d'un comité d'hygiène et de sécurité au niveau des établissements comprenant environ 100 agents ou lorsque cela se justifie ainsi que la mise en place d'une nouvelle médecine préventive. Cette dernière va disposer d'un fonctionnement autonome ce qui va lui permettre d'offrir une protection plus efficace contre les risques professionnels et de généraliser la prévention. En juillet, le ministre des PTT a adressé aux directeurs généraux et de l'administration une lettre « d'encouragement » dans laquelle il pousse les gestionnaires du service public des PTT à incorporer dans le programme des dépenses, les actions de prévention associées aux risques professionnels. Mais, les crédits nécessaires au lancement de la médecine préventive n'ont pas été accordés de suite et les subventions pour le « service national de l'hygiène et de la sécurité du travail » ont dû rester en sommeil en attendant le déblocage des crédits³⁸⁷. Au niveau du service automobile, on a constaté des avancées significatives dans le domaine de l'hygiène et de la sécurité qui vont se poursuivre dans le temps.

***Le comité national de l'hygiène et de la sécurité de la Poste*³⁸⁸**

Organisation et composition du comité

Le 2 novembre 1987, l'arrêté n° 4542 signé du directeur du cabinet Marc Dandelot vient compléter la création des commissions d'hygiène et de sécurité. Il instaure la création et l'organisation d'un « comité national d'hygiène et de sécurité de la Poste ». Ce dernier a été créé auprès de la direction générale des Postes après avis du comité central technique paritaire. Il est chargé du suivi des différentes actions menées dans ces domaines. Il exerce ses missions en liaison avec le comité central d'hygiène et de sécurité. Il comprend cinq représentants de la direction générale des Postes avec le

³⁸⁶ « Compte rendu de la commission nationale pour l'hygiène et la sécurité », *Bulletin du service auto*, n° 67, octobre-novembre 1981.

³⁸⁷ « Promouvoir la santé la qualité de vie au travail », *Bulletin du service auto*, n° 1, janvier 1985.

³⁸⁸ « Création et organisation d'un comité national de l'hygiène et de la sécurité de la Poste », *Bulletin officiel* de 1987, arrêté du 2 novembre 1987, 307 PO 67, p. 241-248.

directeur général de la Poste, le directeur des services courriers, le directeur technique, le chef du service du personnel et de la sécurité. À cela s'ajoute un médecin en chef et deux membres du personnel, dont un a été désigné pour exercer la fonction de « secrétaire adjoint du comité ». Ils ont été choisis librement par les organisations syndicales de fonctionnaires pour trois années. Si besoin est, le président du comité peut faire appel à des experts à titre consultatif.

Rôles et missions du comité

Ce comité procède à l'examen des risques professionnels auxquels sont exposés les agents. Chaque année, le président fait un rapport sur l'évolution de ces dangers. Le comité peut faire procéder à une analyse des causes d'accidents ou maladies graves. Il peut proposer des changements qui lui paraissent de nature à améliorer l'hygiène et la sécurité des travailleurs. Il suggère les mesures utiles pour assurer la formation et le perfectionnement des agents dans ce domaine. Il est aussi consulté sur la teneur de tous les documents se rattachant à sa mission comme des réglementations ou des consignes. Le président formule un programme annuel de prévention des risques professionnels. Il y fait figurer la liste des actions à entreprendre, le coût, les conditions d'exécution, etc. À cela s'ajoute l'analyse du bilan annuel national réalisée à partir des informations recueillies dans l'ensemble des comités locaux.

Fonctionnement

Ce comité se réunit au minimum une fois par semestre sur convocation du président ou suite à une demande écrite de la moitié des représentants du personnel dans un délai de deux mois.

Le comité vote à main levée. Chacun des membres reçoit, quinze jours avant la séance, l'ensemble des documents nécessaires. La délibération peut avoir lieu uniquement si trois quarts des membres sont présents. Après chaque séance, un procès verbal est signé par le président et contresigné par le secrétaire et le secrétaire adjoint. Il est transmis dans les quinze jours aux membres du comité.

D'autres améliorations

L'introduction de la prime de risque

La prime de risque a été instituée par le décret n° 56-819 du 11 août 1956 pour le service automobile complétant ainsi la prime de risque accordée aux policiers et aux douaniers depuis la loi de 1947³⁸⁹. L'obtention de cette mesure a fait l'objet, ultérieurement, de nombreuses réclamations par les syndicats. En 1959, L. Chipaux revient sur le fait que, pour eux, « la prime

³⁸⁹ « La prime de risque », *Bulletin du service auto*, n° 2, février-mars 1964.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

de risque aux ateliers est un dû ». Voici ses explications: « nous avons demandé depuis 1956 la prime de risque pour les travailleurs des ateliers automobiles. Au début, l'administration contestait les risques qu'ils encouraient malgré l'évidence et contre toute logique. Aujourd'hui, elle change le ton. C'est que, tout d'abord, il est devenu impossible de contester ces risques. En effet, nous avons signalé, en 1958, que M. Burland, de Paris, brûlé par une explosion d'essence, n'était pas le premier mort en service du service automobile mais le sixième en quelques années. Quelques jours après le décès de M. Burland, un autre agent était victime d'une asphyxie par vapeur d'essence. Depuis le 1^{er} janvier, à Paris, sur moins de 350 unités, on peut dénombrer une trentaine d'accidents du travail déclarée parmi lesquels un décollement de la rétine, un doigt coupé, une brûlure de la face. (...) Un mort, trois blessés graves, des dizaines de blessés légers en moins de trois mois pour une catégorie de personnel qui n'atteint pas l'effectif de 1 000 unités »³⁹⁰.

Les indemnisations

En 1966, suite à la circulaire du 8 avril, le service automobile bénéficie désormais de la prise en charge immédiate des frais médicaux qui font suite à un accident de travail. Cette mesure avait fait l'objet de nombreuses réclamations car auparavant, avec la réglementation alors en vigueur sur les accidents de service: « les camarades victimes d'un accident se devaient de payer eux-mêmes les honoraires médicaux et les frais entraînés par l'accident ou la maladie professionnelle et demander par la suite le remboursement des frais occasionnés »³⁹¹.

La douche

Autre mesure, à partir du 1^{er} janvier 1980, « les personnels des ateliers-garages effectuant un travail « particulièrement salissant » peuvent désormais bénéficier du droit de prendre une douche. Pour cela, ils bénéficient d'une pause de vingt minutes précédant la fin de leur vacation »³⁹².

La peinture et la santé

En 1987, aux ateliers des Postes de Paris, la peinture au pistolet pose un réel problème en matière de santé. La peinture employée est dangereuse et surtout les dissolvants qu'elle renferme représentent une grande nocivité pour l'employé. Les cabines de peinture n'apportent pas une protection parfaite et deux sur trois environ ne sont pas conformes voire parfois inexistantes. Aux ateliers de Malakoff, le personnel a expérimenté une nouvelle combinaison qui n'empêche pas l'ouvrier de respirer grâce à une alimentation en air frais qui provient d'une dérivation de la ligne d'air qui alimente le pistolet. Un robinet placé à la ceinture permet à l'opérateur de régler comme il le souhaite l'admission d'air. Cet oxygène provient de l'extérieur du local et

³⁹⁰ L. Chipaux, « la prime de risque », *Bulletin du service auto*, n° 3, mai-juin 1959.

³⁹¹ *Bulletin du service auto*, n° 4, avril mai 1966.

³⁹² « Un succès important, le temps de douche reconnu officiellement », *Bulletin du service auto*, n° 9, décembre 1979.

il est filtré. Ainsi, l'employé n'est pas engoncé dans sa combinaison³⁹³. Cet outil constitue une grande avancée pour ces professionnels.

Ajuster les effectifs

Calculer les effectifs nécessaires

Pour pouvoir remplir correctement sa mission, le service automobile doit disposer, en nombre suffisant, d'un certain capital humain. Mais comment déterminer les effectifs nécessaires à l'entretien et à la réparation du parc automobile ?

L'administration postale répond à cette problématique en mettant en place des formules censées permettre de déterminer mathématiquement les effectifs exigibles à chaque atelier en fonction de sa nature (1^{er}, 2^e ou 3^e degré) et du nombre de véhicules affectés à la zone. Ces formules n'ont rien d'officiel et peuvent être critiquées. Par exemple, pour un atelier du premier degré, on compte pour la fonction de « mécanicien dépanneur », « C/ 40 » où « C » correspond au total des équivalents de l'ensemble des centres motorisés rattachés à l'atelier du 1^{er} degré. Ces normes sont apparues en 1961. Elles permettent de justifier les demandes présentées et d'égaliser sur le plan régional la charge unitaire du personnel de chaque catégorie. Elles vont devoir évoluer en raison de la baisse du temps de travail qui passe de 45 h à 42 h 30 et avec l'augmentation de la population. Quelque soit la norme, il semble que l'administration n'ait jamais pu octroyer qu'une partie, parfois faible, des créations d'emplois demandées. Pourtant, les nouveaux ateliers permettent d'améliorer incontestablement les conditions d'exécution du service même si le bilan financier est faible voire négatif. Ce calcul n'est pas entièrement viable, car il ne prend pas en compte les avantages procurés ou encore la proximité des utilisateurs. Ces derniers ne sont pas chiffrables. De même, pour ce qui concerne la réparation, l'entretien préventif et courant, il est difficile d'établir des normes précises. De ce fait, l'administration n'a pas cherché à déterminer rigoureusement le nombre de personnel strictement nécessaire pour accomplir une tâche. Elle a préféré opter pour l'effectif qui offre un rendement convenable. Ainsi pour la fourgonnette postale de type Citroën 2 CV ou Renault 4, le coefficient est de l'ordre de 1. Il va être augmenté en fonction de l'importance du véhicule et de l'intensité du service. D'après le directeur des bâtiments et transports M. Dumas-Primbault, ce sont les directeurs départementaux et régionaux qui établissent les effectifs nécessaires. C'est ensuite à partir de cette base que sont fixés les besoins nationaux. Faire une moyenne statistique est une chose, les chiffres de l'administration en sont une autre.

³⁹³ R. Guibert, « Obtention d'une combinaison pour la peinture au pistolet », *Bulletin du service auto*, n° 1, janvier février 1987.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Les chiffres : hausse du parc automobile postal contre stagnation des effectifs

Les chiffres de l'administration ne sont pas acceptables pour les syndicats. Ils ne peuvent admettre le manque d'effectif. Selon eux : « l'administration n'a pas cessé, depuis 1947, de réduire les effectifs par rapport au nombre de véhicules. Ainsi, la moyenne des véhicules par agents qui était de six en 1948 est passée à plus de dix en 1954 et tourne autour de vingt aujourd'hui (en 1963)³⁹⁴ ». Si l'on observe la courbe de l'indice du parc PTT avec celle de l'effectif du personnel de réparation, on constate un important écart. Ces deux courbes sont toutes deux ascendantes mais celle du parc connaît une croissance beaucoup plus importante. En 1955, l'écart entre les deux indices est faible avec 136 pour le parc pour 130 pour le personnel. En dix années, l'indice va être multiplié par environ 3,5 pour l'évolution du parc et 2 pour le personnel. On atteint en 1975, un indice de 1 204 pour le parc et 381 pour le personnel. Autrement dit, en vingt ans, le parc a été multiplié par neuf pour environ trois pour l'effectif. Les syndicats dénoncent cette différence. Selon eux : « au cours des ans notre service embryonnaire d'il y a une vingtaine d'années, n'a cessé de croître en importance par le nombre de kilomètres parcourus au service du public et l'augmentation du parc. La progression du nombre de personnel qualifié, d'entretien, de réparation et de conduite ne suit pas la même courbe. La situation de 1958 permettait avec de gros efforts du personnel, la maintenance du parc. Depuis la V^e République, la situation est bien différente³⁹⁵ ». Les hausses d'effectifs des plans budgétaires ne correspondent pas aux effectifs nécessaires. Si l'on observe les chiffres de la DMT pour les années 1965 et 1966³⁹⁶, on constate un déficit réel entre les effectifs obtenus et ceux prévus par le budget. En 1965, on compte une différence de dix-sept OET4 entre les besoins et les effectifs accordés. L'année suivante, il y a un écart de douze emplois. De même, sur l'ensemble du service automobile, on évalue un manque de vingt-cinq emplois en 1965 (591 contre 566) puis de dix-neuf en 1966 (592 contre 573). En contrepartie, on remarque qu'il y a beaucoup d'OET2 (au nombre de quatre-vingt-trois) et d'OET3 (au nombre de quatre-vingt-huit). Ces professions sont des mécaniciens « au rabais » dont le travail ne peut compenser celui des OET4. Enfin, on peut observer une certaine stagnation des emplois avec seulement l'ajout de sept postes supplémentaires alors que le parc de la DMT n'a cessé d'augmenter. Il est passé de 3 951 véhicules en 1962 à 5 013 en 1965 ce qui représente une hausse en trois ans de 1 062 véhicules. Entre 1964 à 1965, le parc passe de 4 783 à 5 013 véhicules soit une hausse de 230 véhicules en un an. Plus globalement, en une douzaine d'années, le parc a été multiplié par

³⁹⁴ L. Chipaux, « Où va le service Auto ? », *Bulletin du service auto*, n° 8, novembre 1963.

³⁹⁵ *Bulletin du service auto*, n° 5, juin 1966.

³⁹⁶ *Ibid.*

quatre. Selon les syndicats, « quatre fois plus de véhicules à entretenir, cela aurait dû signifier quatre fois plus de personnel et raisonnablement quatre fois plus de place pour travailler. Mais là, rien ne va plus. Les renforts d'effectifs arrivent au compte goutte³⁹⁷ ».

Ces revendications semblent se confirmer dans les faits. Le nombre de personnel supplémentaire nécessaire au bon fonctionnement du service est difficile à obtenir. En 1965, il fallait 250 emplois dans les ateliers or seulement 50 % de ce chiffre a été accordé. À Paris, il en est de même. Juste un quart des besoins a été couvert après une négociation difficile. Le directeur avait admis lui-même que la situation était devenue très sérieuse³⁹⁸. Il avait convenu que le manque d'effectifs mettait en péril le bon fonctionnement de son service³⁹⁹. Pour le personnel, cette insuffisance n'est pas seulement néfaste pour leurs conditions de travail mais il entache aussi la bonne santé du parc automobile. Les visites préventives deviennent de plus en plus difficiles à faire de manière régulière et sérieuse faute de temps et de personnel entraînant une augmentation des grosses réparations. Les années qui vont suivre vont connaître les mêmes difficultés. Le budget de 1966 prévoyait la création d'au moins 600 emplois pour répondre à l'augmentation du parc de véhicules⁴⁰⁰. Or, le recrutement a été bien loin de ce chiffre prévu par la V^e Plan. Pour les syndicats, « les plan successifs et particulièrement le dernier en date, le V^e, taille et rogne sur les budgets de fonctionnement sans beaucoup se préoccuper des résultats⁴⁰¹ ». En 1967, pour faire face aux 2 500 véhicules supplémentaires, le budget prévoyait soixante-dix emplois nouveaux. Il a fallu compter sur un seul mécanicien dépanneur et un contrôleur en plus⁴⁰². Pour M. Romanet, ingénieur général à la direction des Bâtiments et Transports, ces écarts s'expliquent par le fait que le service automobile postal n'est pas considéré comme un service « primordial » des PTT du fait qu'il est possible de faire appel à des homologues du privé⁴⁰³. Au total, on obtient au sein du service automobile parisien, entre 1961 et 1971, une augmentation de 147 points du parc automobile contre une hausse de cinquante-cinq points pour le nombre d'emplois⁴⁰⁴. Comment expliquer de tels écarts ?

Outre le problème des budgets, les résultats aux concours donnent un élément de réponse. Il n'y a pas assez de candidats admis au concours. Lors du concours de février 1972, il y avait 240 places mais seulement soixante-quinze personnes vont être admises. L'année suivante, sur quatre-vingt places (dont quarante internes et quarante externes), quarante-quatre vont être sélectionnés soit juste un peu plus de la moitié (vingt-deux externes et vingt-deux internes)⁴⁰⁵. La situation va se renouveler d'années en années. Ainsi, en février 1973, le concours offrait 240 places (160 externes et quatre-vingt internes) mais uniquement soixante-quatorze candidats ont été retenus

³⁹⁷ « Agissons pour des crédits de bâtiments et des effectifs », *Bulletin du service auto*, n° 2, février-mars 1965.

³⁹⁸ *Bulletin du service auto*, n° 3, mars 1966.

³⁹⁹ *Bulletin du service auto*, « Délégation aux bâtiments et transports », n° 3, mars 1966.

⁴⁰⁰ *Bulletin du service auto*, n° 8, décembre 1965.

⁴⁰¹ « Les effectifs et le V^e plan », *Bulletin du service auto*, n° 5, juin 1966.

⁴⁰² « Effectifs : persistance du malaise », *Bulletin du service auto*, n° 7, octobre-novembre 1966.

⁴⁰³ « Le service auto gravement menacé », *Bulletin du service auto*, n° 2, février-mars 1967.

⁴⁰⁴ « Mécaniciens Maîtres dépanneurs », *Bulletin du service auto*, n° 2, mars 1974.

⁴⁰⁵ J. Dalle (DMT Paris), « La crise des effectifs s'accroît », *Bulletin du service auto*, n° 6, juillet août 1973.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

(soixante-deux externes et douze internes)⁴⁰⁶ puis en septembre sur 150 places offertes, seulement cinquante-cinq ont été reçus (cinquante et un externes et quatre internes). De même, en 1974, en février, sur 150 places offertes (100 externes et cinquante internes), soixante-quatorze ont été pris (soixante six externes et dix-huit internes) et en septembre, sur 180 places (120 externes et soixante internes) quarante-quatre l'ont été (quarante-trois externes et un interne). Dans l'ensemble, la moitié des candidats n'est pas reçue à l'examen.

Dans ces conditions, de nombreux emplois restent vacants bien que le nombre du personnel soit déjà insuffisant par rapport au parc. Ces déficits sont inadmissibles pour les syndicats qui constatent que « depuis de nombreuses années, la quasi-totalité des concours pour le recrutement des catégories des ateliers est déficitaire alors que le nombre de candidats est considérable. Un seul exemple, celui du concours de contrôleur du 23 avril 1980 : 512 candidats externes, quatorze reçus »⁴⁰⁷. Avec pour conséquence de graves difficultés de fonctionnement au sein des ateliers-garages comme l'indique ce responsable de Massy Palaiseau pour qui : « malgré le nombre d'heures supplémentaires effectuées par le personnel de l'atelier, je n'arrive pas à faire face à la situation présente »⁴⁰⁸. Si l'on s'attarde quelques instants sur les articles du « bulletin du service auto », on peut lire une multitude de commentaires assez troublants sur le manque d'effectifs comme : « le 24 décembre, ceux de Montluçon informaient d'un manque d'effectifs avec un maître dépanneur, un ouvrier d'état de 3^e catégorie pour entretenir et réparer cinquante-trois véhicules et huit remorques⁴⁰⁹ ». À cela s'ajoute l'exemple de Grenoble, on peut lire : « quant aux effectifs, compte tenu de l'augmentation considérable du nombre de véhicules, ils s'avèrent très nettement inférieurs aux besoins, treize agents pour 280 véhicules » soit environ vingt et une voitures par agent. Pour cette même ville, après une grève en 1977, on comptait une « augmentation de 100 véhicules pour un effectif en moins » ce qui semble bien aller dans le sens contraire de ce qui devrait être fait⁴¹⁰.

Face à ce constat d'un réel déficit des effectifs, le travail au sein du service automobile devient davantage difficile pour les agents. La situation ne peut perdurer. L'administration ne doit pas rester sans rien faire. Quelles sont les solutions proposées ?

Les solutions : les plans de restructuration du personnel

Face à l'accroissement constant du parc automobile postal, les responsables de la Poste avaient pris l'initiative dans les années 1950, déjà conscients du problème des effectifs, de réduire la charge des services en supprimant la

⁴⁰⁶ « Mécaniciens maîtres dépanneurs », *Bulletin du service auto*, n° 2, mars 1974.

⁴⁰⁷ « Déficit des concours et dévalorisation des métiers », *Bulletin du service auto*, n° 2, février mars 1981.

⁴⁰⁸ « Déficit des concours et dévalorisation des métiers », *Bulletin du service auto*, n° 2, février mars 1981.

⁴⁰⁹ *Bulletin du service auto*, n° 1, janvier 1967.

⁴¹⁰ *Bulletin du service auto*, n° 1, janvier 1979.

deuxième distribution le samedi puis en allégeant cette distribution unique. Ils ont ensuite supprimé la seconde distribution de la semaine dans les villes de moins de 50 000 habitants. Mais ces mesures avaient l'inconvénient de réduire la qualité du service public ce qui se traduisait par un mécontentement du public.

Ces initiatives sont donc peu satisfaisantes et pourtant il était nécessaire de trouver une solution ! La situation est telle qu'en 1974, face à l'insuffisance de remplaçants, certains quartiers ne sont pas desservis pendant plusieurs jours. Dans ces conditions, un plan de rattrapage s'impose pour avoir une hausse des effectifs. Il est évident qu'il est nécessaire d'accompagner la hausse du trafic et du parc par une augmentation corrélative des effectifs de réparation et d'entretien. Il faut adapter l'organisation et le fonctionnement des services de distribution et d'acheminement à l'évolution quantitative et qualitative du trafic à écouler (progression constante du trafic, diversification des produits offerts, accroissement spectaculaire des courriers des entreprises et administrations...); aux modifications de la carte démographique du pays et aux changements qui affectent les modes de vie des habitants (exode rural, structure de l'habitat...). Outre ces évolutions, le service automobile postal doit faire face aux retards pris durant les années précédentes, de 1962 à 1974, des effectifs sur le trafic. La commission des PTT, en préparation du V^e plan estime dans un rapport du 21 décembre 1965 que « La Poste accumule un retard important en matière d'emplois et de bâtiments ». Or, cette détérioration ne peut que compromettre gravement le fonctionnement de la Poste et son climat social.

Dans ces conditions, il était nécessaire d'obtenir un aménagement optimal des ressources humaines, facteur essentiel de production des services de distribution et d'acheminement ainsi qu'une réorganisation des services. Ce qui passe par une restructuration des personnels avec une redistribution des fonctions tout en tenant compte de la nécessité d'assurer une présence postale à un moindre coût et une amélioration de la qualité de la desserte dans les grandes agglomérations urbaines. Pour cela, la DGP a décidé ce plan de restructuration avec la mise en place d'une réforme en 1963. Cette dernière a permis à 260 mécaniciens dépanneurs et maîtres dépanneurs d'être intégrés au nouveau grade de « contrôleur » du service automobile. À cet effectif s'ajoute cinquante nouveaux postulants, ce qui va permettre à 1/3 du corps des mécaniciens et maîtres dépanneurs d'améliorer leur carrière⁴¹¹. Quarante-vingt-dix emplois de « conducteur de la distribution » et trente emplois de « transbordement » sont devenus vacants au 31 décembre 1974 et ont été remplacés par 120 emplois de « conducteur de travaux ». Par cette mesure, la Poste s'est engagée à valoriser et à renforcer progressivement le corps des

⁴¹¹ « Où en est la réforme ? », *Bulletin du service auto*, n° 2, février-mars 1964.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

conducteurs. La Poste a aussi créé trois emplois de « conducteur de travaux » chargés de renforcer l'encadrement, d'assurer la formation professionnelle des agents affectés à la conduite dans les métropoles urbaines ainsi que de participer aux actions de prévention des accidents de la circulation. Ils se voient confier la surveillance des tournées extérieures qui appartenait jusqu'à présent aux vérificateurs. Ces derniers vont désormais s'occuper de l'organisation du service en raison de la poursuite du plan de motorisation, de la centralisation de la distribution dans les zones rurales, de la desserte dans les grands ensembles urbains ainsi que la suppression de la deuxième distribution dans certaines localités.

Pour obtenir un renforcement de la qualification du personnel, l'administration a aussi transformé dix-neuf emplois de « chef de travaux de deuxième classe » en « chef de travaux de première classe ». Plus important encore, la circulaire n° 031 du 19 avril 1970 a annoncé la création d'une nouvelle spécialité : « entretien et station-service » dans le corps des ouvriers d'état de 3^e catégorie. L'objectif consiste à transformer les OET2 « laveur-graisseur » (soit quarante-deux emplois d'« ouvrier d'état de deuxième catégorie ») et des OET3 « mécanicien-dépanneur », dans cette nouvelle catégorie. Ces ouvriers d'état doivent avoir le permis B, être capables d'effectuer des travaux d'entretien courant sur les véhicules (le lavage, le graissage, la vidange...), l'entretien des installations techniques des stations de graissage ; la réception, la distribution et la comptabilité journalière des carburants et lubrifiants, les échanges d'organes et les réglages simples, les travaux de propreté dans l'ensemble des locaux du service automobile. Pour accéder à cette fonction, ils vont passer des épreuves pratiques. Elles comportent un premier examen d'exécution sur un véhicule comme le réglage d'un carburateur... et un second à effectuer en un temps limité comme le lavage d'une fourgonnette, le graissage complet, le démontage d'un pneu... À cela s'ajoute une épreuve écrite avec l'établissement d'un état journalier de comptabilité de carburant à partir d'éléments donnés ainsi qu'une interrogation orale sur le fonctionnement du moteur à essence, sur les notions de freinages... Chaque épreuve est notée de zéro à vingt. Il faut obtenir au minimum de douze à la 1^{re} ; quinze à la 2nd, dix à l'écrit et dix à l'oral. On peut y participer au maximum trois fois. L'essai est organisé par la direction régionale des services postaux dans chaque région et par la DMT dans la région parisienne⁴¹².

Enfin, en ce qui concerne l'introduction d'effectifs supplémentaires, le directeur de l'équipement et des transports, M. Chery a envoyé à chaque région un formulaire à remplir afin d'indiquer les modifications nécessaires pour 1975. En réaction, de nombreuses lettres lui ont été adressées comme celle du 3 juin 1975 de la direction des services postaux de la région de

⁴¹² « Un nouvel emploi créé : « Entretien et station-service », *Bulletin du service auto*, n° 3, avril-mai 1970.

Toulouse écrite par le directeur régional des Postes : M. Doux. Ce dernier a indiqué : « j'ai l'honneur d'appeler votre attention sur la situation préoccupante de l'atelier. L'emploi de contrôleur est pratiquement vacant depuis plus de vingt et un mois. Dans l'immédiat, M. Laborie, MAD, assure la charge de chef d'atelier dans des conditions difficiles et ne peut se consacrer à sa tâche de mécanicien avec tout le soin désirable. Il serait souhaitable qu'un deuxième emploi de contrôleur puisse être créé rapidement ».

L'ensemble de ces réclamations a abouti à la mise en place d'un schéma directeur de la DGP qui prévoyait 136 unités supplémentaires. En 1974, elle avait obtenu 106 emplois pour une hausse du parc de 2 570 véhicules ce qui était déjà insuffisant. Or, en 1975, il y avait encore une accélération de la motorisation de la distribution ce qui a entraîné un besoin de 148 emplois alors que le schéma directeur n'envisageait d'en accorder que 136. Il en manquait douze !

Pour le personnel, la crainte est de voir un recours accru à l'industrie privée pour compenser ce manque de personnel ! Il y a, certes, une évolution de la technique des réparations, une meilleure qualité des véhicules, des cadences d'intervention plus faibles, l'adoption de plus en plus courante de l'échange standard, une diminution de l'âge moyen des véhicules, etc. Tous ces éléments permettent d'obtenir une hausse de la productivité du service mais ne compensent pas assez le manque de personnel. Comment réagit-il face à cette situation ?

La peur de la privatisation

Le recours au privé a un coût

Le personnel syndiqué ne cesse d'invoquer la volonté de l'administration de tout faire pour provoquer la mort du service automobile afin de pouvoir le privatiser. Il parle d'un « service auto gravement menacé »⁴¹³ ou encore « Où va le service auto ? »⁴¹⁴. On ressent une inquiétude, une peur que le service automobile voit son activité confiée à des entrepreneurs privés. Les messages dans le bulletin du service auto sont de l'ordre de : « luttons massivement contre la privatisation »⁴¹⁵ ou encore, plus vulgairement, « privatisation : ça craint »⁴¹⁶. En effet, ce recours à l'industrie privée n'est pas source d'économie pour l'administration, bien au contraire. Une étude effectuée dans une zone d'importance moyenne a prouvé que le coût global des fournitures et travaux assurés par l'industrie privée pendant une année était très supérieur à celui d'un atelier administratif tout en n'ayant pas les mêmes garanties de célérité et de la bonne exécution des opérations. Pour les

⁴¹³ Titre de l'article du *Bulletin du service auto*, n° 2, février-mars 1967.

⁴¹⁴ Titre de l'article du *Bulletin du service auto* par L. Chipaux, n° 8, novembre 1963.

⁴¹⁵ Titre de l'article du *Bulletin du service auto*, n° 4, juin 1987.

⁴¹⁶ *Bulletin du service auto*, n° 2, mars 1987.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

syndicats, il est évident qu'« en raison de cette pénurie déjà existante (de personnel), l'importance des travaux confiés au privé n'a cessé d'augmenter, et ces Messieurs ne travaillent pas pour rien, n'est ce pas ? »⁴¹⁷.

De plus, le personnel d'un atelier PTT est d'autant plus satisfait lorsqu'il voit rarement un véhicule dont il a eu la charge en cherchant des remises en état durables alors que le garagiste privé va chercher à la faire revenir plus souvent. La direction admet elle-même qu'« il serait beaucoup plus avantageux de donner des effectifs et des locaux que de gaspiller nos crédits par ces expédients »⁴¹⁸.

Une action volontaire

Avec ces effectifs réduits et ce manque de structures, les syndicats sont persuadés que l'administration se tourne volontairement vers le privé pour mettre fin au service automobile postal. Pour eux, c'est « dans le but d'asphyxier le service automobile afin d'accentuer sa politique de liquidation en faveur des entreprises privées »⁴¹⁹. Ainsi, en étant privé de moyens, le service automobile ne peut fonctionner correctement et c'est alors que des tâches de plus en plus importantes sont confiées à l'industrie privée malgré la différence de prix. Les syndicats expliquent que : « plutôt que de recruter le personnel nécessaire qui permettrait d'améliorer les conditions de travail, l'administration cède aux entreprises privées des travaux qu'elle effectuait elle-même (...) L'entretien et les réparations de véhicules postaux de province et même de la région parisienne sont le plus souvent effectués par les garagistes privés »⁴²⁰. Ils ajoutent, conformément à leur courant politique que : « notre administration voudrait nous faire croire que les travaux effectués par le privé reviennent meilleur marché. En réalité il s'agit de tout autre chose, ces Messieurs du ministère sont au service des grands monopoles capitalistes et de l'appareil d'état. Les travaux effectués par le privé sont facturés deux ou trois fois plus cher, ainsi une partie des bénéfices réalisés sur le dos des agents des PTT vont grossir les capitaux privés »⁴²¹.

Craintes et difficultés à se faire entendre

Pour le personnel, il est difficile de se faire entendre car l'administration peut, à tout moment, faire appel au privé : « Le prix de revient ? La qualité du travail fourni ? Là on est moins exigeant que lorsqu'il s'agit du mécanicien, du tôlier ou du peintre PTT (...) Voilà les merveilles d'un service public. Voilà la façon dont l'état gaulliste le conçoit. La politique des salaires concourt nécessairement au développement de la situation. On ne trouve que difficilement de vrais tôliers-formeurs à 650 francs par mois⁴²² ». Face à la hausse de la sous-traitance, il règne dans certains garages une véritable

⁴¹⁷ *Ibid.*

⁴¹⁸ *Bulletin du service auto*, n° 2, février-mars 1967.

⁴¹⁹ *Bulletin du service auto*, n° 2, février 1966.

⁴²⁰ « Les PTT et les entreprises privées », *Bulletin du service auto*, n° 1, janvier-février 1963.

⁴²¹ *Ibid.*

⁴²² L. Chipaux, « Où va le service auto ? », *Bulletin du service auto*, n° 8, novembre 1963.

indignation comme à Nantes, à Tulle, à Digne...⁴²³ S'y adjoint une forme de crainte de la part du personnel de voir la possibilité d'une éventuelle suppression du service automobile : « le bruit court à Toulouse que tous les véhicules des diverses administrations : Ponts et Chaussées, PTT... seraient regroupés dans un même service d'entretien sous direction préfectorale. (...) Le service automobile est l'œuvre du personnel qui l'a fait (...) Sa liquidation serait lourde de conséquences pour chacun de ses membres, quel que soit son grade ou sa fonction »⁴²⁴.

Malgré toutes ces craintes, il faut se rendre à l'évidence, le service automobile postal arrive devant une impasse. Il va faire l'objet d'une importante réforme qui va le transformer de façon très importante dans sa structure et dans son fonctionnement.

La réforme du SNAG, service national des ateliers-garages

Avec 110 000 véhicules, 3 500 mécaniciens, 300 000 m² d'ateliers... les PTT sont le premier garagiste de France⁴²⁵. Il fallait bien une structure adaptée à ce parc gigantesque ! Pour cela, le SNAG soit le « service national des ateliers garages » prend effet dès le 1^{er} janvier 1988 dans un fonctionnement original.

Le besoin d'une réforme

Une mésentente entre la Poste et les Télécommunications

« Le fonctionnement des ateliers garages a été et reste une source de litige entre la Poste et les Télécommunications »⁴²⁶. Cette mésentente s'explique par le fait que le service automobile est un service commun géré par la Poste. Or, en l'absence de comptabilité précise sur les coûts imputables à chaque branche, chacun à l'impression d'être volé. Pour étayer ce propos, l'exemple de Caen où il manquait huit emplois est révélateur. Pour l'administration postale : « Il est exclu que la Poste obtienne les effectifs pour couvrir les besoins des Télécoms » et pour les Télécoms, « le problème des garages ne me concerne pas, il concerne la Poste »⁴²⁷. Ces derniers estiment que la part de frais déterminée par la Poste est trop importante par rapport à la réalité surtout en ce qui concerne le coût de la main d'œuvre à l'heure, jugée supérieure à celui pratiqué par le privé⁴²⁸. Cette gestion du service automobile uniquement réalisée par la Poste fait suite à la réforme de 1971. À cette date, l'administration centrale a mis en place deux grandes directions

⁴²³ *Bulletin du service auto*, n° 4, mai 1984.

⁴²⁴ L. Chipaux, « le service auto en danger », *Bulletin du service auto*, n° 9, décembre 1963.

⁴²⁵ « Moins de chicanes pour 110 000 véhicules », *Message des PTT*, n° 366, mai 1987, p. 11-12.

⁴²⁶ CAC 20000508, article 3, « Le SNAG », rapport Rousseau-Bar-nabé, février 1986.

⁴²⁷ « Les échos de nos provinces », *Bulletin du service auto*, n° 3, mars avril 1984.

⁴²⁸ CAC 20000508, article 3, « le SNAG ».

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

générales : la direction générale de la Poste (DGP) et la direction générale des Télécommunications (DGT). Elle a supprimé la direction des bâtiments et des transports qui est devenue la sous-direction de la logistique (DLO) placée sous l'autorité de la DGP. Par conséquent, la DGP s'est vue confier la gestion de tous les bâtiments de la Poste, des services généraux, tout le parc automobile et tous les ateliers-garages. La DGT quant à elle dispose de sa propre direction des bâtiments mais en matière de service automobile, elle se doit de s'adresser à la DLO. Cette gestion a été confiée à la Poste car elle dispose durant cette période d'un parc beaucoup plus important que celui des Télécommunications. Or, en 1974, avec l'arrivée de Valéry Giscard d'Estaing comme président de la République, la France se doit de rattraper son retard en matière de téléphonie. Les Télécommunications vont se développer et faire le maximum pour rattraper leur retard avec pour conséquence une augmentation importante de leur parc automobile. Dans ces conditions, la DGT supporte de plus en plus difficilement la situation et porte un jugement critique sur la gestion du service automobile par la DGP. Elle se sent un peu lésée par rapport à la Poste. Elle lui reproche par exemple des délais d'immobilisation des véhicules considérés comme plus longs que ceux de la Poste. Pour la CGT, le gouvernement cherche à mettre un terme à l'alliance Poste et Télécommunications. Selon elle : « le service automobile fut durant ces dernières années la cible du gouvernement pour parvenir à la séparation de la Poste et des Télécommunications. C'est le cas notamment à Nantes, Tours, Mulhouse... où l'administration avait l'intention de construire des ateliers garages propres à la Poste ». Or, cette attitude risque de rompre l'unité du service PTT⁴²⁹.

L'aggravation des inimitiés

La situation s'aggrave dans les années 1978-1980 avec une augmentation des tensions entre la Poste et les Télécommunications. Cette mésentente se traduit par la mise en place de rapports par la DGT pour manifester son mécontentement envers le système alors en place. Le 31 octobre 1985, ils ont rédigés à l'attention des directeurs régionaux des Télécoms, le document intitulé « Principes généraux sur la gestion et l'utilisation du réseau Ateliers-Garages » sur lequel ils précisent tout ce dont ils attendent des ateliers⁴³⁰. En mars 1984, M. Le Morvan (conseillé technique du directeur général de la DGT) réalise un audit au sein du service automobile suite à la demande du directeur général des Télécoms. La question qui se pose alors : fallait-il ou non créer un service automobile pour les Télécommunications et un autre pour la Poste ?

De toute évidence, une telle mesure représente, sur le plan économique, un coût trop important qui n'est pas viable. Faire des doublons n'est pas

⁴²⁹ « Il faut stopper la scission du service automobile », *Bulletin du service auto*, n° 4, mai juin 1981.

⁴³⁰ CAC 20000508, article 3, « Le SNAG », rapport Barbabé-Rousseaux.

rentable. De ce fait, le rapport se dit favorable au maintien du *statut quo* c'est-à-dire un service automobile commun. La CFDT des PTT appuie entièrement les conclusions de ce rapport en affirmant que : « l'avenir et l'unité des PTT : un service automobile commun efficace ».

Malgré un rapport favorable à un service automobile commun, les relations entre les Télécoms et la Poste ne cessent de se dégrader. Parallèlement, on ressent déjà, selon M. Dupuis⁴³¹, la nécessité de changer le statut des Télécommunications. Pour lui, « on sentait que ça allait bouger ». Ce changement est prévu depuis longtemps et se réalisera avec la réforme de 1991 qui va transformer La Poste et France Télécom en EPIC. L'administration centrale savait qu'elle allait vers la privatisation, chaque responsable devait faire en sorte de faciliter ce passage. En effet, une telle évolution est difficile et lente à se mettre en place. Il y avait une grande inertie. Pour arriver à ce stade, il fallait réduire les coûts, la masse salariale par des suppressions de postes et le non remplacement des départs à la retraite... et la suppression des autres directions qui étaient en quelque sorte, des États dans l'État, avec notamment la DSA (direction des services ambulants) et la DMT, supprimée en 1987 pour devenir le SRTP soit le « service routier et des transports postaux ». L'administration va mettre fin progressivement à un ensemble de services : les bâtiments, les dessins, l'informatique. Le service automobile fera partie d'un des derniers services à être supprimé.

Face à toutes ces liquidations, « tout le monde était inquiet. Mais, quand on a appris qu'on allait créer le SNAG, c'était une planche de salut. On s'est dit que les ateliers garages allaient perdurer surtout les trois premières années avec la DAC. C'était voulu pour pouvoir préparer la privatisation, c'était un intermède »⁴³².

Une solution intermédiaire : le SNAG

« Compte tenu du climat qui était un peu mauvais, il y avait beaucoup d'espoir dans le SNAG avec la DAC »⁴³³. Comment va-t-il être mis en place ? M. Barnabé, la chargé de mission ainsi que M. Rousseaux, ingénieur général, rapporteurs désignés par la DGT vont réunir un groupe de travail (avec M. Delteil, directeur d'un des services comptables de la région parisienne) missionnés par M. Darrigrand le 7 février 1986. Ils vont tenir cinq séances. Ensemble, ils vont examiner le cadre de l'étude et les contraintes diverses, visiter des centres à Paris et en Province, rencontrer des responsables de l'administration et des syndicats, afin de proposer les orientations à prendre dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions du futur décret⁴³⁴. Les résultats de ces réunions sont consignés dans un rapport afin de donner les grandes lignes de la mise en place de ce nouveau service.

⁴³¹ Entretien de M. Dupuis, le 7 mai 2008.

⁴³² *Ibid.*

⁴³³ *Ibid.*

⁴³⁴ CAC 20000508, article 3, « le SNAG ».

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Dans ce rapport, G. Barnabé part du constat que « constitué de 272 établissements totalement disparates, le réseau d'entretien du matériel automobile ne présente pas plus d'unité que de cohérence »⁴³⁵. Dans ces conditions, il allait falloir mettre en place une organisation entièrement nouvelle. Il était aussi nécessaire d'expliquer la réforme à l'ensemble du personnel. Pour répondre à ce besoin, quelques mois avant l'instauration officielle du SNAG, les responsables de la direction générale de la Poste ont organisé des réunions afin d'éclairer et d'apporter toutes les réponses nécessaires au personnel. Par exemple celle du 29 octobre 1987 organisée par M. Viard, directeur technique⁴³⁶. Son discours ne se porte aucunement sur le conflit ambiant. Il préfère louer, de manière insistante, l'action positive de la Poste et de son personnel dans la gestion du service automobile depuis de nombreuses années. Il affirme que la Poste « a géré correctement le réseau avec la participation efficace du personnel administratif et technique ». Il étaye son propos en affirmant que la Poste, avec l'appui des Télécoms, a fait des efforts importants pour le service automobile avec une hausse du parc de 55 % entre 1975 et 1985, de 10 % des surfaces de réparation et de 12 % de l'effectif. Après avoir loué les mérites du service automobile et de son personnel, il poursuit sur la partie délicate de la réunion, à savoir : la réforme. Il tente de montrer la nécessité de cette dernière comme l'indique sa dernière phrase : « La Poste attend beaucoup de cette réforme et de son nouveau partenaire »⁴³⁷. Mais quelles sont les grandes lignes de cette réforme ?

Principes et le fonctionnement du SNAG

Les textes officiels

La décision de la réorganisation du service fait l'objet du décret n° 86-129 du 28 janvier 1986⁴³⁸ par le président de la république F. Mitterrand, le premier ministre L. Fabius et le ministre des PTT Louis Mexandeau. Ce décret met en place une organisation originale à savoir un service extérieur à compétence nationale placé sous l'autorité du directeur des affaires communes. D'après l'article 3 de ce décret : « la direction des affaires communes (...) est compétente dans les domaines du personnel, des affaires sociales, du budget, de la comptabilité et de l'entretien des matériels de transport automobile. Elle a une mission générale d'élaboration, de coordination, de conseil et de contrôle dans les domaines relevant de sa compétence (...) Elle est compétente pour les principes applicables en matière d'organisation et de fonctionnement des centres et ateliers d'entretien des matériels de transport automobile. Elle définit et met en œuvre les applications informa-

⁴³⁵ CAC 20000508, article 3, « Le SNAG », rapport Barnabé-Rousseau,

⁴³⁶ CAC 19940703, article 2, compte rendu de la DGP suite à la réunion du 29 octobre 1987, 23 p.

⁴³⁷ *Ibid.*

⁴³⁸ Bulletin officiel des PTT, « Organisation de l'administration centrale du ministère des PTT », document 56 cabinet 1 permanent, 1986, p. 1-12.

tiques liées à son domaine de responsabilité. Elle définit les moyens nécessaires à son fonctionnement, élabore son budget et en assure l'exécution ».

L'arrêté n° 635 du 5 mars 1986⁴³⁹, signé du ministre des PTT Louis Mexandeau, donne un complément d'informations sur les attributions de cette DAC. D'après l'article 1 : « La DAC exerce sa compétence en matière de personnel, d'action sociale, de budget, de compatibilité, de documentation générale, d'organisation et de fonctionnement des centres et ateliers d'entretien des matériels de transport automobile ». Dans l'article 8, on peut lire : « pour la mise en œuvre des principes d'organisation et de fonctionnement des centres et ateliers d'entretien des matériels de transport automobile, l'ensemble des services spécialisés sont placés sous l'autorité du directeur des affaires communes. Les directions générales informent la DAC des projets d'évolution qualitative et quantitative de leurs parcs, de leur politique d'acquisitions, d'entretien et de ventes, de manière à lui permettre de planifier la gestion des ressources affectées à l'entretien des matériels de transport automobile et d'adapter aux besoins la capacité de production des ateliers garages. La DAC fournit aux directions générales toutes les notes de facturation s'appuyant sur les données détaillées relatives aux prestations rendues ».

Le décret n° 87-371 du 2 juin 1987⁴⁴⁰ signé notamment par Jacques Chirac et Gérard Longuet, ministre délégué auprès du ministre de l'Industrie, des Postes et Télécommunications et du Tourisme vient officialiser sa création. L'article 1 stipule : « Il est créé au ministère des Postes et Télécommunications un service extérieur à compétence nationale dénommé le « service national des ateliers-garages ». Ce service est placé sous l'autorité du directeur des affaires communes. Les centres et ateliers d'entretien ou d'équipement du matériel de transport automobile lui sont rattachés ». La SNAG est chargé, d'après l'article 2 « de la planification de l'entretien de l'ensemble des matériels de transport automobile qui lui sont confiés par la direction générale de la Poste, des Télécommunications et services généraux ; de la gestion des moyens affectés à sa mission et de toutes les questions relatives à l'organisation, au fonctionnement, et au contrôle des ateliers d'entretien des matériels de transport automobile ».

Pour des raisons budgétaires et pratiques, la mise en vigueur de ce dernier prend effet à partir du 1^{er} janvier 1988⁴⁴¹.

La structure du SNAG

Le service automobile devient un « prestataire de service »⁴⁴² pour la Poste et pour Les Télécommunications (qui deviennent, durant cette même

⁴³⁹ Bulletin officiel des PTT, document 91, cabinet 4 permanent, 1986, p. 51-58.

⁴⁴⁰ Bulletin officiel des PTT, 141 Cabinet 12, 1987, p. 47-49 par Jacques Chirac, G. Longuet, A. Madelin, E. Balladur, Hervé de Charette, C. Cabana, A. Jupé. JO du 6 juin 1987.

⁴⁴¹ CAC 19940703, article 2, « conditions de travail du personnel ».

⁴⁴² « Le service auto se dirigerait-il vers une voie de garage ? », *Bulletin du service auto*, n° 5, octobre 1987.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

année 1988, « France Télécom »). Il dispose de son propre budget et fonctionnera en « autonomie »⁴⁴³. Ce budget va lui permettre de bénéficier de la plénitude de ses moyens en prenant en charge tous les frais de fonctionnement et d'investissement des ateliers garages. Il va faire l'objet d'une discussion renouvelée chaque année entre les directions générales des branches et la direction des affaires communes en fonction des besoins exprimés par chacun des responsables des services extérieurs concernés en s'appuyant sur les contrats passés entre les utilisateurs et les ateliers⁴⁴⁴. Mais cette autonomie fait l'objet de critiques de la part des syndicats. Pour eux, « C'est une absurdité de le prétendre : un service autonome aurait la gestion du parc automobile des PTT et l'exclusivité de l'entretien et de la réparation de celui-ci. Or c'est tout le contraire que propose l'administration (...) la DGT et la DGP seront autonomes et se serviront du SNAG selon leur bon plaisir »⁴⁴⁵.

Atelier-garage du SNAG à Nantes en 1988



© Coll. L'Adresse Musée de La Poste, Paris / La Poste

Le SNAG regroupe et coordonne l'activité de 272 garages automobiles de l'hexagone répartis en vingt-trois régions (vingt-deux en Province et Paris). Pour cela, il dispose d'une structure administrative spécifique : une direction nationale, quatre échelons déconcentrés (Lille, Lyon, Toulouse et Paris) et vingt-deux réseaux régionaux organisés autour du centre automobile régional. La cellule d'administration centrale est réduite mais de haut

⁴⁴³ « Le SNAG : son organisation », *Bulletin du service auto*, n° 6, novembre 1987.

⁴⁴⁴ CAC 20000508, article 3, « Le SNAG ».

⁴⁴⁵ « Pourquoi la CGT seule n'a pas voté pour la création du SNAG ? », *Bulletin du service auto*, 30 mars 1987.

niveau. Elle se charge de la définition des principes et du contrôle de leurs applications. À cette cellule est associée un service extérieur à compétence nationale, chargé de l'essentiel des responsabilités de mise en œuvre (organisation et fonctionnement des ateliers, gestion des budgets et détermination des coûts... etc.)⁴⁴⁶. Ce service ne peut entretenir de relations directes avec tous les établissements répartis sur tout le territoire. Il a donc été créé des réseaux régionaux structurés, situés au chef lieu de région, qui remplace la tutelle des directions régionales et départementales. On parle désormais de « CERAR » soit des « centres d'entretiens et de réparations d'automobiles régionaux », de « CERAD » c'est-à-dire des « centres d'entretiens et de réparations d'automobiles départementaux » ou encore de « CERAL » soit des « centres d'entretiens et de réparations d'automobiles locaux » auxquels sont rattachés des ateliers secondaires appelés « AERA » soit un « atelier d'entretiens et de réparations automobiles ». Les chefs d'établissement ont autorité sur leur centre et sur les AERA qui leurs sont rattachés. Il y a donc une forte déconcentration des pouvoirs au niveau régional. Dans ces conditions, il a été nécessaire de mettre en place un système de contrôle qui assure la liaison entre la direction et les établissements.

Un contrat est signé entre les chefs de service départementaux et les représentants locaux du SNAG soit les responsables des ateliers situés dans les chefs lieux de région. Il met l'accent sur ce qui est attendu dans les ateliers à savoir : une bonne qualité de travail, des délais raisonnables et des prix définis dans le cadre de la facturation systématique. Ce dernier prend effet pour trois années, mais il est révisable tous les ans⁴⁴⁷. La Poste peut changer le nombre de véhicules et le nombre annuel d'heures d'intervention qu'elle s'engage à garantir au SNAG et le montant des crédits des pièces détachées mis à la disposition du SNAG. En revanche, la Poste s'engage, lorsqu'elle fait réparer son automobile dans un garage privé, à faire part, à l'atelier garage de rattachement, des travaux qui ont été effectués. Le SNAG se charge aussi des activités de distribution du carburant avec l'obligation de faire figurer les tarifs complets du litre de carburant afin de pouvoir faire des choix économiques. Il se charge aussi de l'approvisionnement des ingrédients et lubrifiants⁴⁴⁸. Le choix existera donc entre le recours aux pompes privées ou le ravitaillement au SNAG. Les Télécommunications ont décidé que leurs véhicules ne se ravitailleraient plus aux pompes du SNAG. Seule la Poste les utilisera comme une station service privée⁴⁴⁹.

Côté gestion et organisation, le siège se situe à Toulouse. Le choix s'est porté sur cette ville suite aux exigences faites, selon M. Dupuis, par M. Gringabert (du Comité du Midi)⁴⁵⁰. Pour la direction technique c'est-à-dire la gestion et l'achat des stocks des pièces détachées (le gros marché) ce

⁴⁴⁶ CAC 20000508, article 3, « le SNAG ».

⁴⁴⁷ CAC 19940703, article 2, « conditions de travail du personnel », lettre de J. Viard, directeur technique.

⁴⁴⁸ CAC 19940703, article 2, « conditions de travail du personnel », d'après J. Viard, directeur technique.

⁴⁴⁹ CAC 19940703, article 2, « conditions de travail du personnel », compte rendu de la DGP suite à la réunion du 29 octobre 1987, « réponses aux questions », 23 pages.

⁴⁵⁰ Entretien de M. Dupuis, le 7 mai 2008.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

qui correspond à 1/4 du budget, ce sera à Nancy⁴⁵¹. En tout, on compte pour les deux sièges, environ 160 personnes. À cela s'ajoute une antenne en Île-de-France avec une trentaine de personnes qui s'occupe de la coordination des ateliers de cette région. Entre ces directions et les ateliers garages, on trouve une dizaine de « PASSE » c'est-à-dire du « personnel administratif supérieur des services extérieurs » appelés aussi « consultants ». Ils assurent la liaison entre les établissements, la direction et les gestionnaires du parc de leur zone de rattachement. Leur rôle consiste à assister, contrôler, entrer en contact auprès des échelons de direction des branches d'exploitations. Ils doivent aussi rapporter les problèmes évoqués par les chefs de garage, les faits du terrain... à un responsable de section au niveau de la direction du SNAG. Ils sont donc l'intermédiaire entre les responsables des ateliers-garages et la direction du SNAG.

La séparation entre la gestion du parc et celle des ateliers garages

Un cadre nouveau est mis en place conformément au décret de 1986. Désormais, il y a une distinction entre la gestion du parc et celle des ateliers garages. La gestion du parc soit l'affectation des véhicules neufs, le suivi des véhicules, la gestion des réserves, les réformes, l'approvisionnement en carburant, le paiement des vignettes, le traitement des contentieux accidents sont dévolus à chacune des branches d'exploitation par l'intermédiaire de leur direction régionale ou départementale. La fonction de gestion du réseau des ateliers garages soit l'établissement et le suivi des budgets des ateliers, la gestion du personnel affecté aux ateliers, la réalisation des travaux qui lui est confiée et la fourniture de factures détaillées incombe désormais à la DAC. C'est le délégué du directeur général de la Poste pour l'Île-de-France qui a été chargé, en collaboration avec le directeur du matériel de transport, du pilotage, de cette réorganisation en liaison avec la DAC⁴⁵². Les chefs de service régionaux des Postes de province et d'outre-mer ont été invités, par une lettre du 7 mars 1986⁴⁵³, à mettre en place une distinction entre le personnel chargé de la gestion du parc et celui des ateliers garages. Mais il convenait de conserver l'emploi de « chef de travaux » au sein de chaque direction départementale dans le but de créer en cette personne un lien entre les gestionnaires du parc et les ateliers chargés de la réparation. Cette interface a permis de préserver un service automobile opérationnel.

Le SNAG n'effectuait, sur les véhicules qui lui étaient confiés par les exploitations, que les entretiens et réparations expressément demandés. Ce sont les directions générales qui assumaient la gestion du parc. Tous ces travaux étaient effectués sur rendez-vous (sauf si le temps de réparation est inférieur ou égal à une heure). Les mécaniciens avaient le devoir de s'en tenir

⁴⁵¹ « Moins de chicanes pour 110 000 véhicules », *Message des PTT*, n° 366, mai 1987, p. 11-12.

⁴⁵² CAC 20000508, article 3, « le SNAG », lettre du 29 septembre 1986, PO.DG.AP.149, relevé de décision n° 33.

⁴⁵³ CAC 20000508, article 3, « le SNAG », lettre du 7 mars 1986, PO.DLO.A1/ T90/C 95.

aux réparations sollicitées par l'ordre de réparation. Ce dernier décrivait succinctement les travaux demandés. Il a été au préalable consigné par le supérieur hiérarchique du conducteur. À la fin de l'intervention, une facture détaillée était établie. Elle devait comporter la liste complète des pièces détachées et les heures de travail correspondantes, classées par nature. Cette dernière était ensuite adressée à la direction départementale de la Poste ou à la direction régionale. Un double était remis au conducteur ou au chef d'établissement⁴⁵⁴.

Autre grande modification, la déconcentration de la gestion du parc automobile en Île-de-France. La réunion le 20 juin 1986⁴⁵⁵ avait permis d'étudier la question du projet de rattachement de la gestion du parc automobile en Île-de-France à chaque service d'exploitation de la Poste. En effet, en 1987, la DMT avait été supprimée. Le service avait été transféré en un seul service commun en matière de transport postaux : le SRTP soit le « service routier des transports postaux ».

La facturation pour la clarté

Dans son rapport, G. Barnabé affirmait que les structures administratives du SNAG devraient permettre « la direction, l'animation et le contrôle d'un réseau hétérogène et diffus dont les méthodes de gestion, simplifiées au maximum, seront basées sur la connaissance des coûts. Une telle organisation repose sur l'utilisation importante de moyens informatiques »⁴⁵⁶. Pour répondre à ce besoin, la réforme met en place un système de facturation, de compétitivité et l'usage de l'informatique.

L'objectif du SNAG est de permettre une parfaite transparence entre la Poste et France Télécom pour éviter les conflits. G. Barnabé souligne le fait que « l'insuffisance des moyens d'évaluation des coûts a largement perturbé les relations Poste et Télécoms »⁴⁵⁷. Pour y remédier, l'ensemble du patrimoine des ateliers a été, selon M. Vielh⁴⁵⁸, transféré au SNAG et non loué afin d'obtenir une meilleure clarté des comptes et des rapports entre les services. Mais plus important encore, c'est la mise en place d'un système de facturation après chaque intervention sur un véhicule. Déjà, lors d'une journée d'étude en 1985, M. Dupeyron évoquait le fait que la transformation du service reposait essentiellement sur la généralisation de la facturation pour l'ensemble des travaux réalisés sur les véhicules des Postes, des Télécoms et des services généraux. Pour lui, si l'on respectait ces principes : « on devrait pouvoir assister en premier lieu à une amélioration des relations entre la Poste et les Télécommunications »⁴⁵⁹. En effet, la facturation permet d'exercer un contrôle étroit sur les prestations rendues par le SNAG, de surveiller les conditions d'utilisation des véhicules et le gestionnaire peut ainsi

⁴⁵⁴ CAC 19940703, article 2, « conditions de travail du personnel ».

⁴⁵⁵ *Ibid.*

⁴⁵⁶ CAC 20000508, article 3, « le SNAG ».

⁴⁵⁷ CAC 20000508, article 3, « le SNAG ».

⁴⁵⁸ CAC 1994 0703, article 2, « Conditions de travail du personnel », intervention le 29 octobre 1987.

⁴⁵⁹ *Ibid.*, journée d'étude du 19 novembre 1985 de la DGP, 89 p.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

connaître précisément le coût de l'intervention évitant ainsi toutes contestations possibles.

Le service émet donc une facture « pro-forma » qui décrit et valorise les opérations effectuées. Tout sera détaillé : le prix des pièces détachées, le taux horaire de la main d'œuvre, le temps passé à l'atelier... comme pour une facture faite par un garagiste privé. Le coût de la main d'œuvre est déterminé localement par référence au coût horaire retenu par la chambre syndicale de la réparation automobile du département ou en fonction du coût moyen des principaux concessionnaires du département. Le prix des pièces de rechange est celui figurant sur le catalogue du constructeur diminué de la remise obtenue par le SNAG auprès de ces fournisseurs soit environ 20 %. La facture permet au gestionnaire du parc de connaître précisément le coût de l'intervention. Ces dernières sont ensuite adressées aux directions de la Poste et des Télécoms. Elles ne donnent pas lieu à un paiement car le SNAG dispose, en début d'exercice, d'un budget attribué par la DAC qui est financé par les branches d'exploitation. Elle permet, par contre, de déterminer le coût théorique de l'entretien du parc automobile. La comparaison du total des facturations du SNAG avec l'ensemble de ses dépenses, pour une même période, va permettre de donner le résultat de l'écart qui existe entre les prestations des ateliers garages et celles du secteur privé. En 1988, le dépassement des dépenses du SNAG sur sa facturation était de l'ordre d'environ 11 %. Mais, en dépit de ces premiers chiffres, après deux ans d'existence, le SNAG est devenu l'interlocuteur majeur pour ses fournisseurs et clients. Le SNAG a réussi à instaurer des liens très forts avec les exploitations. Elles apprécient les facilités que procure ce service nationale exclusif aux deux branches comme la facturation centralisée, l'harmonisation des procédures et la réduction des coûts des approvisionnements ainsi que le maintien du sentiment d'appartenance à un même service public. Il est donc devenu un instrument indispensable⁴⁶⁰.

L'aide informatique

Entre 1983 et 1985, tous les ateliers départementaux de province ont été équipés d'ordinateurs⁴⁶¹. On comptait en province, avant la réforme, une centaine de PC « Bull Micral 80 » opérationnels pour la gestion des magasins de pièces détachées et parfois la commande automatique pour la reconstitution des stocks. Mais ce matériel n'était pas encore assez performant. En région parisienne, la DMT disposait d'un centre de calcul qui a été installé dans les locaux du garage « chemin vert ». Grâce à plusieurs logiciels, le centre a réussi à gérer plusieurs applications comme les consommations de carburant avec « l'Intertechnique 5 000 », les pièces détachées avec le « Sagem L40 » ou encore la facturation avec le Sagem « pétales »⁴⁶². La

⁴⁶⁰ « Le SNAG », *La Poste Information et Documentation*, n° 96, octobre 1990.

⁴⁶¹ CAC 19940703, article 2.

⁴⁶² CAC 20000508, article 3, « le SNAG ».

réforme a cherché à aller plus loin en harmonisant l'ensemble de ces systèmes afin que tous les centres et ateliers soient en mesure d'établir une facture. Il était indéniable que l'aide informatique était indispensable pour avoir un service compétitif. D'après M. Dupuis⁴⁶³, les responsables de l'étude sur la réforme du SNAG comme M. Barnabé ont opté pour un système informatique semblable à celui qu'ils ont découvert chez Renault. C'est ainsi qu'un centre informatique, qui comprend un ensemble interconnecté pour la gestion des magasins, des citernes, la comptabilité, le prix de revient, les ordres de travaux, la facturation, a été mis en place. Les ordinateurs et leurs programmes permettaient de gérer les pièces détachées de différentes marques : Peugeot, Renault...

Lorsqu'un mécanicien effectuait une réparation, il devait remplir un ordre de réparation en précisant son numéro. Lorsque le travail sur le véhicule était terminé, l'ordre était acheminé vers le service de comptabilité du garage. Il enregistrait alors l'ordre et les bons de pièces détachées à partir desquels il éditait une facture. Pour les syndicats, cette aide informatique constitue aussi un bon moyen de contrôler les mécaniciens. En effet, en plus d'établir une facture, l'ordinateur permet à partir de l'enregistrement du numéro, du nom, du numéro de l'ordre de réparation, de la date de la facture et du temps facturé, de connaître en quelques minutes, « le bonus ou la malus de chacun d'entre nous à la journée, à la semaine ou au mois ». Christian Rivet, employé au centre automobile de Bordeaux, avait l'impression que les mécaniciens étaient désormais « fichés comme des délinquants »⁴⁶⁴. Cette critique contraste entièrement avec l'apologie faite par un responsable de l'amicale des chefs d'établissement du service automobile dans le magazine *Télépost* de septembre-octobre 1988. Il vente le système informatique de gestion du personnel et de la facturation clients mise en place pour le SNAG. Pour lui, cette dernière est vraiment une chose positive car elle permet de justifier l'activité des services automobiles. La concurrence et le chiffre d'affaire vont devenir la clé de voûte du système ce qui va permettre de rentabiliser le SNAG⁴⁶⁵.

Se confronter à la concurrence et devenir compétitif

Avec cette réforme, à partir de 1988, les garages privés peuvent venir concurrencer le SNAG car il est désormais géré comme une entreprise privée. Mais, pour Guy Barnabé, chargé de mission pour la mise en place du SNAG, cette mise en concurrence ne constitue en rien un problème : « notre sérieux et notre savoir-faire sauront l'affronter et nous pourrions peut être même conquérir de futurs marchés auprès d'autres administrations »⁴⁶⁶. Ce savoir-faire s'appuie sur un personnel très compétent avec des mécaniciens qui

⁴⁶³ Entretien de M. Dupuis, le 7 mai 2008.

⁴⁶⁴ « Le SNAG serait-il passé à la clandestinité puisque tous les agents sont fichés comme des délinquants ? », *Bulletin du service auto*, n° 2, février mars 1988.

⁴⁶⁵ *Bulletin du service auto*, n° 1, janvier 1989.

⁴⁶⁶ « Moins de chicanes pour 110 000 véhicules », *Message des PTT*, n° 366, mai 1987, p. 11-12.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

suivent des stages chez les grands constructeurs automobiles et qui peuvent réparer aussi bien des moteurs essence, diesel ou fonctionnant au gaz. Ils disposent d'une qualification bien supérieure aux agents du privé, ils savent tout réparer ! Mais le personnel, quant à lui, accepte difficilement cette situation. En effet, nombre des agents des ateliers viennent du privé. Ils ont choisi de se tourner vers l'administration des PTT pour avoir un emploi stable et une meilleure égalité dans leur carrière en fonction de l'ancienneté. Le privé, les agents des ateliers savent ce que cela signifie et certains connaissent ce qu'est le chômage. Ils ne veulent pas de ça. Les syndicats n'apprécient pas non plus ce tournant vers la privatisation. Comme l'avait évoqué G. Longuet : « La concurrence n'est pas compatible avec le statut »⁴⁶⁷. Le service automobile ne doit donc pas être comparé. Ils ajoutent que le personnel s'investit et travaille beaucoup malgré la mauvaise rémunération, l'avancement difficile et les conditions de travail. Face à la mise en concurrence, tous ces efforts perdent leur sens : « À quoi bon vanter les mérites des agents du service automobile, l'infrastructure en générale, si c'est pour les livrer à la loi de la concurrence, féroce appétit financier au détriment de la qualité »⁴⁶⁸.

Malgré ces constatations, avec le SNAG, le service automobile doit devenir compétitif. Il est soumis à résultats. Il va lui falloir essayer d'équilibrer son chiffre d'affaire. Pour cela, des modifications importantes vont être apportées avec notamment la fermeture de pompes à essence et des ateliers non rentables⁴⁶⁹. Des activités vont être supprimées ou réorientées. Au sein même des régions, une certaine compétition va se mettre en place à partir des résultats du prix de revient kilométrique des véhicules. Ils veulent figurer parmi les mieux placés⁴⁷⁰.

Les difficultés menant à sa dissolution

La difficulté des reconversions

Pour éviter une telle rupture, le reclassement du personnel a été anticipé au fil des années. Pour M. Dupuis, « Ça, ça n'a pas été simple ». Selon lui, les responsables des garages avaient, dès les années 1997, dans leurs objectifs, le suivi du reclassement du personnel.

Ce transfert a eu pour conséquence le fait d'entraîner le déplacement d'environ 2 100 emplois de la Poste vers les services généraux à l'échelon national⁴⁷¹. Pour pouvoir effectuer la prise en charge par la DAC du réseau des ateliers-garages, une enquête a été effectuée par la DLO auprès de tous les services régionaux de la Poste. L'objectif consistait à recenser les emplois pour établir le cadre réglementaire du service automobile. Cette enquête a abouti à

⁴⁶⁷ *Bulletin du service auto*, n° 1, décembre 1987-janvier 1988.

⁴⁶⁸ *Bulletin du service auto*, n° 1, décembre 1987-janvier 1988.

⁴⁶⁹ « Le SNAG : son organisation », *Bulletin du service auto*, n° 6, novembre 1987.

⁴⁷⁰ Entretien de M. Dupuis, le 7 mai 2008.

⁴⁷¹ CAC 20000508, article 3, « le SNAG », note à l'attention de M. Roulet par Fernand Vieilledent le 22 avril 1986.

trois tableaux sur lesquels figuraient les emplois des ateliers de province et des DOM transférables à la DAC (au nombre de 1 571); les emplois de la DMT et ceux de la direction des ateliers (840)⁴⁷². Pour ce qui concerne la fonction des agents chargés de la gestion du parc, une consultation a été organisée. Ils ont été informés des points d'implantation des nouveaux postes afin de leur permettre de choisir les postes pour lesquels ils se portent volontaires⁴⁷³. Cette réforme a nécessité une ventilation fonctionnelle des emplois entre les deux activités : la gestion du parc et celle des ateliers⁴⁷⁴. En ce qui concerne plus particulièrement les emplois de la DMT, la Poste a opté pour le non transfert de soixante et un emplois à destination de la DAC. Cela représente douze CTAX à redéployer en Île-de-France pour participer à la gestion du parc dans les directions régionales et départementales. Les quarante-neuf autres emplois ont été supprimés dans le cadre du budget de 1987⁴⁷⁵. Pour disposer de toutes les fonctions pour la gestion du parc, il a ensuite été nécessaire de créer des emplois à savoir douze CTXA, vingt-sept CT/AEX et neuf IN⁴⁷⁶.

La fin du SNAG

Face à la privatisation qui s'annonce, la comptabilité saine et rigoureuse du SNAG a-t-elle suffi à assainir les relations entre la Poste et France Télécom ?

En 1990, un article qui évoque les perspectives d'avenir veut croire au pouvoir du SNAG. On peut y lire que : « Demain, le SNAG changera peut être de statut juridique, mais ses liens avec les exploitations devront encore se resserrer pour constituer un service commun conjointement géré par la Poste, France Télécom et le ministère des PTT, qui permettra à chacun des exploitants de bénéficier des prestations d'un réseau d'ateliers efficaces et compétitifs, instrument indispensable pour toute entreprise disposant d'un parc automobile important »⁴⁷⁷.

En dépit de cet enthousiasme, le SNAG ne reste qu'une étape pour amorcer le passage vers la privatisation. Tout le monde a bien conscience qu'il est nécessaire de réformer la Poste et France Télécom. En avril 1989, le ministre Quilès affirme que « le *statu quo* n'est pas possible dans la mesure où il se traduirait par un déclin inéluctable et par l'abandon du service public ». Dans ces conditions, le 1^{er} janvier 1991 marque le changement de statut de La Poste et de France Télécom qui deviennent des exploitants autonomes de droit public, des établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC). Le SNAG quant à lui devient, dans les années 1995-1996, un GIE soit un « groupement d'intérêt économique » c'est-à-dire une structure, à mi-chemin entre l'association et la société, qui permet à une structure indépendante et déjà constituée de mettre en commun des moyens pour favoriser son

⁴⁷² CAC 20000508, article 3, « Le SNAG », lettre sur la gestion des ateliers garages des PTT suivie par M. Ratinaud par le directeur des Postes.

⁴⁷³ *Ibid.*

⁴⁷⁴ *Ibid.*, lettre du 8 juillet 1986 de M. Ceas et Ratinaud.

⁴⁷⁵ *Ibid.*, lettre du 20 novembre 1986 de M. Rouze de la part de M. Capelle.

⁴⁷⁶ *Ibid.*, lettre de H. Capelle le 4 décembre 1986.

⁴⁷⁷ *La Poste, Informations et Documentations*, « Le service national des ateliers garages », informations générales, n° 96, octobre 1990.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

développement. Il appartient à la fois à La Poste et à France Télécom. Il est dirigé par un conseil d'administration présidé par un cadre supérieur de France Télécom. Normalement, cette présidence devait s'effectuer en alternance, chaque année, entre un directeur de France Télécom puis un de La Poste mais, selon M. Dupuis, il n'a pas souvenir que cela ait été respecté⁴⁷⁸. Dans les faits, France Télécom va de moins en moins solliciter le SNAG que ce soit pour des raisons économiques ou de proximité. Or, la structure restant inchangée cela a provoqué une baisse des revenus. Cet abandon progressif du SNAG par France Télécom s'est soldé par une externalisation complète de son parc en 1998. Cette situation a affaibli le SNAG. D'un autre côté, la Poste envisageait aussi d'externaliser son parc. Elle a laissé faire France Télécom pour voir comment cela évoluait. À partir du 1^{er} janvier 2001, La Poste a pris le même chemin que France Télécom en externalisant à son tour le financement et la gestion du parc automobile. Les ateliers-garages ont été fermés, le personnel a été reclassé et tout a été vendu. En ce qui concerne le parc automobile, c'est le groupe bancaire BNP Paribas qui a racheté pour 1,2 milliards de francs les 27 000 véhicules postaux de moins de cinq ans.

Pour pouvoir poursuivre son activité, La Poste loue désormais annuellement, pour 400 millions de francs, des véhicules à la banque. Pour la gestion du parc, elle a passé un contrat avec quatre sociétés (Temsys, Overlease, Hertz et Fraikin-Locamion). Elles entretiennent et gèrent 47 200 véhicules de moins de 3,5 tonnes. Ce système de location lui permet d'éviter de nombreux investissements et d'employer moins de personnel. Elle économise ainsi une centaine de millions de francs en frais d'entretien et baisse de 35 % ses frais de gestion.

Pour des raisons économiques, La Poste a dû mettre fin à la régie du service automobile postal qu'elle avait mis en place tout au long de ces années. Elle s'est tournée vers ses premiers modes de fonctionnement à savoir : faire appel à des prestataires. Pour les anciens membres du personnel du service automobile postal, cette situation suscite la nostalgie. En exemple, les propos de M. Dupuis qui a passé trente-sept années dans les ateliers-garages des PTT : « Je ressens une profonde amertume, partagée, je suis sûr, par tous les anciens du service auto. Mais il faut se rendre à l'évidence, La Poste a évolué et est concurrencée. Des impératifs financiers lui dictent des choix, se consacrer entièrement à son métier l'oblige à sous-traiter la logistique »⁴⁷⁹.

C'est la fin d'un pan entier de la riche et complexe histoire commune entre automobile et Poste. Mais assurément, les considérations relevant du développement responsable, et l'ère qui s'ouvre vers l'apogée du véhicule électrique, permettent d'imaginer que dans l'avenir « la fée électricité devrait veiller sur la tournée du facteur »⁴⁸⁰.

⁴⁷⁸ Entretien de M. Dupuis, le 7 mai 2008.

⁴⁷⁹ Bulletin semestriel de l'ANR des Deux-Sèvres de mars 2001 par J. Dupuis.

⁴⁸⁰ *Le Monde*, 22 décembre 2006, Alain Constant.

Sources

Les fonds sont constitués des documents de la direction générale des Postes (ministère des PTT) classés en deux séries : la série F90 (Postes et Télégraphes) conservées aux CARAN (Centre d'accueil et de recherches des archives nationales, Paris, III^e arrondissement) où l'on trouve des documents du XIX^e siècle et de la première moitié du XX^e siècle et la série F90Bis (Postes, Télégraphes et Téléphones) conservées au CAC de Fontainebleau (77) pour la documentation postérieure à 1958. Bien que ce fond soit théoriquement consacré à la période postérieure à 1958, il est fréquent d'y trouver des documents antérieurs notamment en ce qui concerne le transport des dépêches, déposés là à l'occasion de versements massifs et longtemps reportés. De ce fait, les sources sont entièrement constituées par des séries F90Bis.

Au centre des archives contemporaines (CAC, Fontainebleau)

19780259 article 246, F90Bis 725 : rapports généraux.

19780259 articles 259 et 260, F90Bis 732 : commande de véhicules 2 CV entre janvier 1962 à décembre 1963.

19790308, article 49 : Inspection générale : rapports annuels (1950-1968).

19790505 article 129, F90Bis 1200 : Plan de démarrage du plan décennal (41-48) ; desserte des gros usagers dans Paris (46) ; budget « matière » des Télécommunications, documentation sur le transport des dépêches ; organisation de l'atelier central François Bonvin de la DMT ; examen de conduite en 46 (CACVA) ; cours de perfectionnement des chauffeurs ; utilisation abusive des voitures ; exemple de l'atelier garage de Dijon en 46 ; organisation et fonctionnement du service automobile par Rachapt et rapport sur le service automobile du *Post Office* par le chef de service M. W.C Burns en octobre 1945 ; garages, proposition de la DMT en 46 ; organisation du service régional ; rapports annuels sur le service automobile régional.

19790505 article 130, F90Bis 1201 : Plan de création de l'atelier garage central de boulevard Brune en 1936 ; concours pour la fourniture de 100 fourgonnettes en 1939 ; dossier sur le transport des dépêches.

19790505 article 131, F90Bis 1202 : Marchés et fournitures (véhicules, accessoires, carburant, lubrifiant...) ; projet d'organisation du service automobile de l'administration des Postes en 1934 ; fonctionnement du service automobile des services techniques en 1929 ; correspondance interne en ce qui concerne le marché SIMCA ; problème de comptabilité en 1933.

19790505 article 132, F90Bis 1203 : Fichier carburant en 34-39 ; évolution des prix ; circulaires...

19790505 article 133, F90Bis 1204 : Attribution des facteurs conducteurs pour le relevage et distribution du courrier en 1947-1948 ; le retrait du permis de conduire ; fiches véhicules (prix de ventes ; réparations...)

19790505 article 134 : service automobile : transport des dépêches, achat de véhicules, emplois, budget, prix de revient (1933-1976).

19800292 article 2, F90Bis 2007 : prévention des accidents.

19800292 article 3, F90Bis 2007 : création de la DMT en 1942, études et enquêtes sur l'acheminement.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

- 19800292 article 4, F90Bis 2007 : dossier n° 6, réorganisation administrative à Paris (1941-1943).
- 19810652 article 6, F90Bis 2743 : reprise de la CGAP (1946-1948).
- 19860521 article 1, F90Bis 7691 : le parc automobile des PTT.
- 19870760 article 1, F90Bis 8296 : sur les accidents de la circulation (direction de la logistique) 1945-54.
- 19890634 article 5, F90Bis 9986 : création du SNAG : rapport de mission sur les ateliers garages de M. Barnabé et Rousseaux (13 p.) d'août 1986 ; commentaires de M. Jacques Dondoux à l'attention du directeur des affaires communes concernant ce rapport en septembre 1986 ; rapport du premier ministre en janvier-mars 1987, décret du 2 juin 1987.
- 19900384 article 1 : formation du personnel en économie d'énergie (septembre octobre 1979)
- 19900384 article 2 : dossier 8 sur le service automobile.
- 19900384 article 3, 4 et 6 : conditions de travail, commission nationale d'hygiène et de sécurité (acheminement).
- 19940329 : la sécurité du service automobile (prévention des accidents, formation à la conduite), gestion de l'équipement et du personnel (41-88).
- 19940703 article 1 : contrôle des consommations d'énergie (1979-1987) ; challenge de 1963 ; remboursement des frais de permis de conduire ; transfert d'attributions de la DMT à la direction départementale de Seine et Marne ; CACVA (1965-1989) ; CIDEX, revendications syndicales...
- 19940703 article 2 : gestion des voitures, formation, conditions de travail du personnel, rapports d'essais des véhicules de la Poste (1948-1989).
- 19940703 article 3 : essais de véhicules et de pièces de rechanges pour déterminer s'il est possible de faire des économies d'énergie par leurs utilisations.
- 19950497 article 37 : rapport de stage d'élèves étrangers de l'ENSPTT en mars 1973 sur la « gestion des magasins du service automobile » et rapport du séminaire sur le service des Transports : « Quel est l'intérêt de mettre en œuvre ses propres ateliers ? ».
- 1997 0105 article 10 : dossier personnel du responsable Roger Le Nir (Biographie).
- 19980499 article 1 : fonctionnement du SNAG, inspection générale, 1987.
- 20000508 article 3 : DMT, Aubervilliers, SNAG (les structures).
- 20000508 article 24 : dossiers sur les accidents de la Poste (1975-90).
- 20000508 article 26 : gestion de l'énergie.

Au CARAN (Centre des archives et de recherches des archives nationales, Paris)

- F90 20509 : « dossier personnel de M. Le Mouel Jean » (Biographie).
- F90 22108 : « inspection générale, motorisation de la distribution dans les départements du Jura et du Doubs », 1951-1956.
- F90 22108 : « inspection générale, motorisation rurale des départements de la Gironde, des Landes, de l'Aisne et du Tarn », 1951-1956.
- F90021098 : « le parc automobile, les garages et les ateliers de réparation des services publics » par le comité central d'enquête sur le coût et le rendement des services publics, 1966.

Sources “amiantées”

- 19820723, articles 9 à 16 (F90Bis 3715-3722) sur le service automobile : organisation et activité de 1941 à 1969.

étude du prix de revient (1962-1977)

motorisation de la distribution rurale 1948-1955.

documents techniques de divers matériaux automobiles (1970-1982)

- 9830035, articles 16, 29, 30 (F90 Bis 4196-4209 et 4210) : véhicules automobiles 1928-1971.

relation avec les entreprises de construction automobile 1960-1970.

- 19830475, articles 1 à 7 (F 90 Bis 4759-4763) : service automobile des PTT : création, organisation, comptabilité analytique, prix de revient de 1924 à 1981 dont l'article 7 (F 90 Bis 4763) avec photos.

Sources imprimées

Elles représentent un intérêt très important pour le sujet. Les instructions, les rapports et les publications périodiques donnent un apport considérable au travail. La plupart de cette documentation a été consultée à la BHPT (Bibliothèque historique des Postes et Télécommunications) à Ivry sur Seine sous la direction d'Anne Dauga. Cette bibliothèque dispose d'un fond très riche (ouvrages généraux, toutes les revues, les instructions, les Bulletins officiels...) en raison d'une création très ancienne à savoir 1878 par le 1^{er} ministre des Postes et Télégraphes, Adolphe Cochery. On dispose aussi du fond de la bibliothèque du musée de la Poste (créée en 1946) constitué aussi des ouvrages généraux, des périodiques, un fond ancien avec les instructions générales de 1792 à 1987, la littérature administrative, les Bulletins officiels de 1855 à nos jours, les circulaires, la collection de l'UPU... À cette richesse, s'ajoute la photothèque qui dispose d'un important crédit photo. Enfin, le Comité pour l'histoire de la Poste, né en février 1995, possède, outre cette même documentation, nombre d'ouvrages issus de concours auto-graphiques et un ensemble de travaux universitaires.

Instructions et productions administratives

Instruction n° 2508 du 29 juillet 1929 relative à l'organisation du service automobile, 41 p.

Instruction à l'usage des conducteurs d'automobiles, 1952, 85 p.

Instruction à l'usage des conducteurs d'automobiles, 1987, 76 p.

Instruction à l'usage des conducteurs automobiles (N° 500-11), 1977, 1987 et 1998 : instruction, gestion des véhicules dans les établissements et service de la Poste.

Instruction concernant le service des préposés à la distribution postale.

Instruction générale sur le service de la Poste et de Télécommunications, fascicule I, 1982, « Le Cidex », pp. 59 à 111 et fascicule VI de 1979, Annexe 6, pp. 253 et 254.

France télécommunications (direction générale), production (direction), « instruction à l'usage des conducteurs de véhicules automobiles, Paris, direction générale des télécommunications, 1988, 60 p.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

1973-1975 : préparation aux concours d'agent d'exploitation : service général, service de la distribution et de l'acheminement, recette distribution, 1695.

Service automobile : instruction : recueil de références, 1983.

À Bonne, technique supérieure de conduite automobile avec le concours de « La prévention routière », centre de recherches et d'applications de Monthéry, Paris, 1965.

A. Cimbe, *Le régime juridique des accidents de la circulation survenant aux véhicules de l'Administration*, « cours d'inspecteurs principaux adjoints. Services administratifs », édité par France, Poste et télécommunications (ministère). Personnel (direction), Paris, direction des services d'enseignement des PTT, 1960, 30 p.

Devillard, *Travaux pratiques sur le service automobile*, « cours d'inspecteurs principaux adjoints, service administration », 1959.

R. Gérard, *Conférence sur le service automobile*, direction de l'enseignement supérieur administratif des PTT, « Institution Nationale des cadres administratifs », 1973, 86 p.

Labre, *Conférence sur le service automobile*, direction de l'enseignement supérieur administratif des PTT, « cours d'inspecteurs principaux adjoint », 1960 et 1963, 87 p.

J.-A. Mazères, « véhicules administratifs et responsabilité publique », Paris, librairie générale de droit et jurisprudence, 1962, VI-639 p.

G. Singlat, *Conférence sur le service automobile*, direction de l'enseignement supérieur administratif des PTT, « cours d'inspecteurs principaux adjoint », 1967, 88 p.

R. Valentin, « cours administratif à l'usage des contrôleurs du service automobile », cours professionnels techniques, 1964-1965, 163 p.

E. Vergnenegre, (directeur régional de Lille), bulletin de liaison des chefs d'établissement, direction des services postaux de Lille, 1967 à 1973.

Statistiques postales par années, ministère des PTT, direction générale des Postes-1^{er} bureau, 1950 à 1964.

Direction du matériel de transport service des études techniques, carnet de silhouettes des principaux véhicules en service à l'administration, direction du matériel de transport, service des études techniques, Paris, 1969.

Ministère des Postes et Télécommunications, « circulation et stationnement des véhicules dans les bâtiments », DMT, service des études techniques, Paris, ministère des PTT, 1965.

Circulaire du 1^{er} avril 1954, n° 15, III B. 4072/B 415, du ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones à l'attention des directeurs départementaux au sujet de la « propagande en vue de l'installation des boîtes aux lettres particulières dans les circonscriptions rurales », non publiée dans le BO.

Bulletins officiels

Le Bulletin Officiel (B.O.) est un recueil des textes législatifs et réglementaires concernant les PTT qui apparaît en 1857. Il est remplacé en 1991 par le « Bulletin de la Poste » et « le bulletin des ressources humaines » rebaptisés « Bulletin la Poste » (B.P.) et « Bulletin des Ressources Humaines de la Poste » (B.R.H.) en décembre 1996.

Sources

- 10 mars 1899, décret portant règlement relatif à la circulation des automobiles promulgué au JO du 14 avril 1899 par le direction de l'exploitation postale, 2^e bureau, Émile Loubet et circulaire du ministre des travaux publics aux préfets par C. Krantz, ministre des travaux publics concernant l'application du décret du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles (inséré dans le JO 14 avril 1899)
- mai 1903, n° 5, p. 107, circulaire du 1^{er} avril 1903 relative à l'extension de l'utilisation des automobiles pour le service postal, par le sous-secrétaire des Postes et des Télégraphes Alex Bérard.
- 1924, n° 19, circulaire n° 2051 E.P du 26 mai 1924 relative à l'utilisation des services publics d'automobiles par le service postal, organisés par les départements ou les communes avec la subvention de l'État. Loi du 21 août 1923 suivit du décret 24 mars 1924, pp. 578-585.
- 1924, n° 24, note relative à l'utilisation par le service postal des services publics d'automobiles organisés par les départementaux ou les communes avec la subvention de l'État, p. 705.
- 1926, n° 25, note relative à la révision des marchés de transport des dépêches : « invoquant la hausse survenue dans les prix des essences et des pneumatiques », pp. 637-638.
- 1928, n° 11, circulaire n° 2402 E.P du 18 mai 1928 relative à l'utilisation d'un véhicule automobile par les facteurs des Postes pour l'exécution de leur service, p. 478.
- 1928, n° 25, note du 21 décembre 1928 relative à l'obligation pour les entrepreneurs de transport des dépêches de munir les coffres de leurs voitures de serrures de sûreté automatiques, p. 1025.
- 1930, n° 14, Exploitation Téléphonique, ordre de service n° 2891 du 27 juin 1930 relatif à l'adaptation du service automobile, à l'organisation départementale définie par les arrêtés du 22 novembre 1929, p. 564.
- 1930, n° 13, ordre de service du 6 juin 1930 relatif aux prescriptions à observer en ce qui concerne les projets de création de services publics d'automobiles subventionnés par l'État, p. 533.
- 1930, n° 12, note du 6 octobre 1930 relative à l'utilisation de voitures électriques pour le transport des dépêches postales, p. 919.
- 1931, arrêté du 24 mars 1931 fixant les conditions de recrutement des chefs de garage des services automobiles régionaux par le ministre des PTT M. Guernier, p. 292. Modifications avec l'arrêté du 28 mai 1931 (p. 441); 10 novembre 1931 p. 934; n° 8 le 11 mars 1935 par le ministre des PTT M. Mandel, p. 222; le 1^{er} septembre 1937, n° 25 par Jean Lebas, pp. 617-619; le 21 mai 1938, n° 15 par Jules Julien, p. 333.
- 1931, arrêté du 24 mars 1931 fixant les conditions de recrutement des mécaniciens-dépanneurs p. 294. Modifications de ce statut, le 10 novembre 1931, p. 934; le 17 novembre 1932, p. 858; le 1^{er} novembre 1935, n° 31, p. 690; le 1^{er} septembre 1937, n° 25, pp. 619-621 par Jean Lebas; le 2 mai 1938, n° 15, pp. 334; le 18 août 1939, p. 645 par Jules Julien.
- 1935, n° 8, arrêté du ministre des PTT M. Mandel en ce qui concerne le changement de dénomination des chefs de garages, p. 825. Leur recrutement est modifié par Jean Lebas, n° 25 par l'arrêté du 1^{er} septembre 1937, pp. 617-619; le 2 mai 38, n° 15, p. 333 par le ministre des PTT M. Julien; arrêté du 11 juillet 1938 par Jules Julien modifié le 1^{er} août 1938, n° 22, p. 521; le 14 juin 1939, n° 19, par J. Julien pp. 501-502 et le 18 août 1939, par J. Julien, pp. 644-646.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

- 1937, n° 1, note relative à la modification de la clause de révision inséré dans le cahier des charges afférents aux entrepreneurs de transport des dépêches.
- 1938, n° 2, 11 janvier 1938, fait par le ministre des PTT Jean Lebas : arrêté fixant les conditions de recrutement des facteurs des Postes chargés de la conduite des véhicules automobiles et ceux des contrôleurs du service automobile (N° 22, le 1^{er} août 1938, p. 521) p. 46.
- 1^{er} août 1938, n° 22, arrêté fixant les conditions de recrutement des contrôleurs du service automobile par Jules Julien, p. 521.
- 1942, n° 30, 31 octobre 1942, direction des Bâtiments et des Transports, note du 22 octobre 1942 relative aux marchés de transport de dépêches : dépôt des soumissions, appel d'offres, par entente directe, approbation des marchés, p. 718.
- 1943, n° 5, 20 février 1943, note BT5 du 15 février 1943 relative à la surveillance des livraisons de carburant et au contrôle de leur consommation, p. 96.
- 1943, n° 15, 31 mai 1943, note Po 3 du 19 mai 1943 relative à l'organisation de la distribution dans les villes évacuées en raison des bombardements aériens, p. 474.
- 24 février 1943, n° 6, note sur la création de la DMT, p. 120.
- N° 6, note du 9 décembre 1943 relative aux mesures de sécurité à prendre pour éviter les vols dans les garages, p. 1040.
- 1944, n° 22, arrêté du 8 août 1944 fixe les conditions de recrutement des contrôleurs principaux du service automobile, p. 628.
- 10 avril 1944, n° 10, direction des bâtiments et des transports, note BT 5 du 1^{er} avril 1944 relative au paiement par avances à régulariser, des dépenses de carburants et de produits divers nécessaires au fonctionnement du service automobile, pp. 297-300.
- N° 27 10 mars 45, note BT1 du 21 février 1945 relative à la mise en service du nouveau modèle carnet n° 8 Auto, p. 227.
- N° 17, note BT1 du 16 juin 1945 relative aux consignes à appliquer par les conducteurs de voitures automobiles en cas d'accident de la circulation, p. 465.
- N° 32, 20 novembre 1945, arrêté du 8 novembre 1945 portant sur la création d'une commission d'études du service automobile des PTT par le ministre des PTT Eugène Thomas p. 650.
- N° 35, circulaire BT1, 4 décembre 1946 relative à l'instruction des agents chargés de la conduite et de l'entretien des véhicules automobiles, pp. 848-852.
- N° 19, 10 juillet 1946, note Pe 1 A du 27 juin 1946 relative à la fixation des attributions des contrôleurs et des agents régionaux du service automobile, p. 477.
- N° 7, arrêté du 26 décembre 1946 fixe les conditions de recrutement des maîtres dépanneurs du service automobile par le ministre Eugène Thomas, p. 175.
- N° 7, 10 mars 1947, note Pe 1 du 27 février 1947 relative aux attributions des conducteurs d'automobiles, p. 168.
- Circulaire du 18 novembre 1949, P 161, document 483, relative à la nomination des conducteurs d'automobiles dans la branche postale, p. 1021.
- Circulaire du 15 juin 1949, Doc 90-273, relative aux attributions des conducteurs d'automobile, p. 544.
- 1950, note du 17 janvier : remboursement des frais de leçon de conduite automobile, Doc 1004-2, p. 3Z.

Sources

- 1952, tome II, décret n° 52-832 du 12 juillet 1952 sur le statut particulier des corps du service automobile des PTT par Antoine Pinay, président du conseil des ministres, ministre des Finances et Affaires économiques ; ministre des PTT Roger Duchet, secrétaire d'État au budget Jean Moreau et secrétaire d'État à la présidence du conseil Guy Petit, p. 443.
- Tome I « Organisation et fonctionnement du service automobile ». Circulaire du 8 juillet 1952 pour attirer l'attention des chefs de service régionaux et départementaux sur certains points p. 15Z.
- Circulaire du 8 août 1953, application de la feuille de route, carnet de bord ou carnet de location pour les véhicules automobiles de l'administration des PTT suite aux dispositions de l'arrêté du 13 décembre 1952, p. 27Z.
- 1954, contrôle et détermination des consommations totales mensuelles de carburant par la circulaire 26 juillet 1954, p. 43Z.
- Circulaire du 30 décembre 1954. Vérifications effectués par le fonctionnaire du service automobile mise en service d'un nouveau modèle de compte rendu de vérification n° 18 Auto.
- 17 août 1955, remplacement de la circulaire n° 346 (en date du 4 décembre 1946) par une instruction le 17 août 1955 pour les agents chargés de la conduire et l'entretien des véhicules automobiles, p. 81Z.
- Circulaire du 19 novembre 1955 sur le remboursement des frais de permis et leçons de conduite automobile, p. 115Z.
- Circulaire du 10 mars 1956 met en service un nouveau modèle de bon de commande n° 1961 Auto, p. 5Z.
- Circulaire du 9 août 1956 sur l'ordre de sortie concernant les véhicules automobiles administratifs, p. 13.
- Instruction du 22 octobre 1956 sur le rôle du receveur et le chef de centre en matière de service automobile, p. 23.
- Circulaire du 1^{er} août 1958 en ce qui concerne le remboursement des frais de permis pour tous fonctionnaires appelé à conduire une automobile administrative.
- Circulaire du 29 août 1961 concernant la prévention des accidents de la circulation et l'éducation du personnel conducteur, p. 7Z.
- BT 3, note du 13 septembre 1967 relative à l'association de la Prévention Routière avec la Poste pour mener une campagne de prévention.
- Instruction du 10 juillet 1987 sur la prévention des accidents de la circulation et la formation du personnel conducteur.
- Création du comité pour l'hygiène par Marc Dandelot le 2 novembre 1987.
- P47, cabinet du ministre, décret n° 87-371 du 2 juin 1987 concernant la création du SNAG.

Rapports annuels de l'inspection générale des PTT

- 16 mars 1953, « Utilisation de véhicules automobiles pour la distribution rurale », p. 14.
- 19 mai 1954, « Distribution des paquets par automobile », p. 12-15. « Recherche d'un mode de répartition entre les régions des crédits de fonctionnement du service automobile », p. 38-42.
- 1955, « Distribution des paquets », p. 13. « Avantages de la motorisation dans la distribution urbaine », p. 68. « Garage et entretien des véhicules automobiles de la distribution postale dans les campagnes » [même article dans les archives CAC F90Bis725 19780259].

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

- 1956, « La distribution postale dans les départements de la Seine (hors Paris) et Seine et Oise » p. 9-12.
 « Extension de la « motorisation » de la distribution postale dans le service de province », p. 14-16. « Service automobile, réforme des véhicules et choix des pneumatiques », p. 54-55.
- 1957, « Transports postaux autonomes », p. 15. « PAR et distribution motorisée », p. 16. « Contrôle des consommations de carburant », p. 79-80.
- 1958, « la distribution postale en province », p. 19. « Lutte contre l'alcoolisme », p. 97. « Décentralisation sur les départements du service automobile régional », p. 103-104.
- 1965, « utilisation des véhicules automobiles du parc des PTT », p. 62-64.
- 1966, « la centralisation de la distribution postale », p. 64-66. « Les accidents de trajet ».
- 1967, « les imprimés du service automobile », p. 54-57 [même article dans les archives CAC n° F90Bis 988 19790308].
- 1968, « la prévention des accidents de travail dans les PTT ».
- 1973, « mesures de déconcentration et de décentralisation ».
- 1976, « stages pratiques complémentaires des contrôleurs et des mécaniciens-dépanneurs du service automobile débutants », p. 37.
- Rapport de M. Vaillaud et J. Rondeau, secrétariat général des PTT, « *Essais d'utilisation de carburants de remplacement dans les services techniques des PTT* ».

Les périodiques

L'administration émet plusieurs magazines qui abordent tout les sujets qui touchent à la Poste. Ces articles émanent en général des responsables des services postaux à destination des employés des Postes. C'est une véritable mine d'informations !

Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones

Organe mensuel publié par une commission nommée par le ministre des Postes et Télégraphes. Cette revue apparaît en 1910 jusqu'en 1939.

Septembre 1911, n° 1, Paris, publié par la commission nommée par le ministre des Travaux Publics, Postes et des Télégraphes, 2^e année, informations et variétés : « les transports des dépêches postales dans Paris par automobiles », pp. 134-135.

1913-14, n° 3, « emploi de voitures automobiles par le Post-Office », pp. 480-481.

Juillet-août 1922, « amélioration et extension du service postal dans les campagnes par l'emploi rationnel de l'automobile » par M. Marty (inspecteur général des Postes et Télégraphes), pp. 778-791.

Novembre 1922, n° 11, p. 961, « état actuel du service automobile des services techniques des Postes et Télégraphes ».

Mai 1928, « La Poste automobile rurale », V. Pignochet, p. 353-368.

La revue Atlas « Véhicules postaux d'hier et d'aujourd'hui » V1 et V2, 2006

Cette revue ne provient pas de l'administration et elle n'est pas destinée au personnel mais à un public plus divers. Elle évoque des aspects de l'histoire de l'automobile postale de façon simplifiée et accompagne son magazine d'une miniature sur un modèle d'automobile postal.

- N° 3, « quand le facteur pris le volant » p. 10 et sur la « Juvaquatre ».
- N° 4, « les Fourgons La Buire ».
- N° 6, « la PAR ».
- N° 9, « les garages ».
- N° 10, « Peugeot VLV ».
- N° 11, « le gazogène » et « La Poste dans la grande guerre ».
- N° 19, « la Peugeot 202 ».
- N° 24, « ateliers » pp. 4-5, « le courrier militaire entre 14-18 » pp. 6-7.
- N° 26, « naissance de la PAR ».
- N° 28, « la poste roule à l'électricité », 2004, pp. 10-11.
- N° 29, « la CGAP », p. 4.
- N° 33, « le relevage des boites aux lettres ».
- N° 35, « les femmes et l'administration postale », renvoie au témoignage de Josette Le Naour, factrice en 1971 dans un petit canton rural de Haute-Marne.
- N° 36, « véhicules automobiles postaux d'hier », p. 10.
- N° 39, « le transport du courrier ».
- N° 44, « les conducteurs », p. 4.

Bulletin d'informations des PTT

- Cette revue bimensuelle naît en 1955 jusqu'en 1963. Elle sera remplacée par le périodique « Postes et Télécommunications » jusqu'en 1976 puis « Messages » jusqu'en 1984.
- 1957, numéro spécial, « Spécial emprunt. Parc automobile : 1 500 véhicules chaque année », p. 8
- 1957, n° 23, « informations générales : pour 250 francs par mois, la PAR va vous chercher votre pain chez le boulanger », 8 p.
- Août 1958, n° 32, « plaidoyer pour un facteur » extrait d'un reportage de Henri Rozes avec la participation de la « *Dépêche du Midi* ».
- Février 1959, n° 38, « facteur au pays de Bitche ».
- Septembre 1959, n° 45, « courrier plus rapide grâce à la motorisation de la distribution ».
- 1960, n° 52, « bureaux de poste automobile dans la banlieue de Rouen », 5 p.
- Octobre novembre 1960, n° 58-59.
- 1960, n° 57, biographie de Rachapt.
- Août 1961, n° 68, « 2 500 fourgonnettes des PTT participent à la prévention des accidents de la route », p. 15.
- Octobre 1961, n° 70, « une femme au volant, la factrice de Marly-la-Ville ».
- Février 1962, n° 74, « 10^e anniversaire des 1^{res} tournées rurales motorisées », pp. 3-4.
- 1962, n° 84, « le programme d'action des PTT en 1963 » (transports : un parc automobile de plus de 18 000 voiture à la fin 1963), 16 p.
- Janvier 1963, n° 85.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Bulletin d'information, n° 2, février 1933, « *Un exemple de l'effort accompli par l'administration des Postes pour améliorer les relations postales dans les campagnes* » par Duges.

Bulletin officiel des P.T.T., 1953, n° 1018-1, Z, « *Publicité et propagande* ».

DGP Actualité

Janvier 1976, « Le Cidex », p. 14 à 17.

N° 33, 35 et 38 sur le Cidex.

Mai 1978, « le redéploiement du parc automobile et l'utilisation des cyclomoteurs à la distribution postale », p. 20 à 22.

Information et documentation

Revue mensuelle éditée par l'administration postale

Novembre 1971, n° 10, « Le cidex I : caractéristiques générales ».

Janvier 1972, n° 11, « Le cidex II : l'expérience de Plouarzel ».

Mars 1972, n° 12, « Le cidex III : suburbain et estival ».

Mars 1975, n° 75, « L'entretien et le ravitaillement des véhicules des PTT-les ateliers garages ».

Avril 1978, n° 45, « La distribution postale dans les zones rurales ».

Septembre 1979, n° 52, « Utilisation de l'énergie à La Poste ».

Juin 1980, n° 56, « Les commissions d'hygiène et de sécurité des services d'acheminement du courrier et des ateliers garages du service automobile ».

Juin 1990, n° 96, « Le service national des ateliers garages » (SNAG).

Revue Juris

Revue juridique qui naît en 1985 jusqu'en 1999.

Salvat Robert, *Juris PTT*, n° 3, « Jurisprudence, conduite des véhicules administratif et alcoolémie », 1985, p. 22-23.

Roche Louis, *Juris PTT*, n° 14, « Jurisprudence, état d'imprégnation alcoolique : exclusion du bénéfice de la législation sur les accidents de service », 1988, p. 33-37.

Messages

Revue bimensuelle à l'usage du public qui naît en 1976 jusqu'en 1995 par le ministère des PTT, Service de l'information et de la communication. Elle fait suite à la revue « *Postes et Télécommunications* ».

N° 17, 1957, « Motoriser 10 000 facteurs ».

N° 53, 1960, « La motorisation de la distribution du courrier ».

N° 58-59, 1960, « Courrier plus rapide avec statistiques 1954-1961 ; tournées motorisées ».

N° 102, 1964, « Voitures postales d'Europe ».

N° 110, 1965, « Coût des transports PTT ».

N° 142, 1967, « Tournées motorisées graphique ».

N° 152, 1968, « L'automobile et les PTT ».

Sources

- N° 153, 1968, « L'automobile et les PTT : les mécaniciens ».
- N° 159, 1969, « Le Cidex ».
- N° 168, 1969, « De nouvelles ressources pour le budget des PTT grâce à la publicité commerciale sur les véhicules postaux ».
- N° 175, 1970, « La motorisation des facteurs (poste automobile rurale et urbaine) ».
- N° 186, 1971 « Le point sur le CIDEX ».
- N° 190, 1971, « Le CIDEX ».
- N° 201, 1972, « Le CIDEX ».
- N° 204, 1972, « Le CIDEX ».
- N° 211-215-218-219-221-221-222-224-225-226-227, 1974, « Le CIDEX ».
- N° 214, 1973, « La course automobile (le parc automobile des PTT) ».
- N° 229 et 230, 1975, « Le Cidex à Sée (Orne) ».
- N° 237, 1975, « Le Cidex en Haute Loire ».
- N° 246, juillet 1976, « 1/10^e de service : une vie », PIV-VI (non spécifique à la Poste).
- N° 246, 1976, « Le CIDEX » (installation).
- N° 261, octobre 1977, « Les PTT économisent l'énergie » p. 10-11.
- N° 288, janvier 1980, « Le gaz part des montagnes » p. 6-7 et « le GPL : une expérience à Grenoble ».
- N° 343, février 1985, « Une tournée avec le facteur de Jussac (Cantal) par -26 », p. 17.
- N° 344, mars 1985, « La prévention routière aux PTT », « le premier patron des préposés » p. 22 et « L'accident on ne peut pas s'empêcher d'y penser » p. 26-28.
- N° 349, 1985, « Conduite à droite des 4L postales dans l'Ardèche ».
- N° 353, février 1986 « Prévention des accidents des 4 roues »
- N° 354, mars 1986, « Les facteurs dans la *Burle* p. 13 et « La voiture électrique du facteur » p. 36.
- N° 366, mai 1987, « Moins de chicanes pour 110 000 véhicules », p. 11-12.
- N° 368, août 1987 « La nouvelle écurie Poste », p. 34-36.
- N° 378, septembre 1988 « Batteries de tests pour tops modèles », p. 30-32.
- N° 386, juillet 1989, « L'homme qui fait tourner les sièges », p. 36-37.
- N° 423, avril 1993, « Les « pros » de la sécurité » et « La Poste se branche sur la Volta ».

La Poste

- Décembre 1978, n° 15, « La distribution et la vie moderne : le Cidex à la campagne ».
- Coupez N., « La Poste d'aujourd'hui » (la fourgonnette Acadienne aux gaz de pétrole liquéfiés), direction générale des Postes, Paris, 15 avril 1980, p. 14.
- 15 juin 1980, « Le Cidex en Indre-et-Loire ».
- 15 avril 1981, n° 26, « Les économies d'énergies : la formation à la conduite économique », pp. 14-15.
- 15 octobre 1981, n° 31, « acquisition de véhicules postaux réformés », pp. 10-11.

Postes et Télécommunications

Revue bimensuelle qui précède le « *Bulletin d'Information des PTT* » et qui sera suivie par « *Messages* ». Elle paraît de 1963 à 1976.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

- Janvier-février 1947, « La Poste Automobile Rurale vient d'avoir 20 ans », Sahuc.
 Octobre 1961, n° 70, « Les femmes conductrices d'automobiles postales ».
 Décembre 1961, n° 72, Biographie de Rachapt.
 1962, n° 5, « Les causes et la prévention des accidents de la circulation », p. 14-25.
 Août 1962, n° 80, Biographie de Rachapt.
 1965, n° 112, « La prévention des accidents de travail à l'honneur », p. II.
 Février 1965, n° 110, « Les PTT : une des premières entreprises de transports de France » p. 4-6.
 Août 1966, n° 118, Hommage à Jean Le Mouel, « spécial personnel », p. I.
 Octobre 1967, n° 142, « La sécurité sur la route, un problème qui nous concerne tous ».
 Juin juillet 1968, n° 150-151, Biographie de Rachapt.
 Août 1968, n° 152, « De la 2 CV au poids lourd les conducteurs des PTT conduisent tous les types de véhicules » et « La formation des conducteurs des PTT » p. 3 à 5.
 Septembre 1968, n° 153, « Du pilote d'essai au mécanicien-dépanneur, les PTT possèdent leurs orfèvres en mécanique ».
 Décembre 1968, n° 156, « Le 6 novembre à Montlhéry : la finale du challenge de sécurité de la circulation ».
 1969, n° 159, « Bureaux de Poste » (en 1969, un parc de plus de 30 000 véhicules).
 Mars 1969, n° 159, « Le CIDEX ».
 Août 1969, n° 164, « Près de 50 % des accidents de service dus à la circulation », pages spéciales, I-II.
 Décembre 1969, n° 168, « Une expérience de publicité commerciale sur les véhicules des PTT » et un encadré sur le « cidex ».
 1970, n° 173, « Accidents : les séminaires sur la sécurité », pages spéciales I-II.
 Février 1971, n° 182, « Accidents : la sécurité d'abord : Comment améliorer la prévention des accidents parmi le personnel des services postaux ? », pages spéciales, II-IV.
 Mai 1971, n° 185, « Attitude commerciale ».
 Septembre 1972, n° 201, « Le CIDEX ».
 Février 1973, n° 206, « Ce qu'il faut savoir de vos droits en matière d'accident de travail », pp. I-II.
 Octobre 1973, n° 214, « Le parc automobile des PTT ».
 Décembre 1974, n° 228, « Sur la route, mieux vaut prévenir que guérir », pp. VIII à XI.
 Avril mai 1975, n° 232, Biographie de Roger Le Nir.

PTT Information

- N° 305, avril 1961, « La motorisation de la distribution postale »
 N° 308, juillet 1961, « La motorisation de la distribution postale »
 Septembre 1981, n° 529 ; novembre 1981, n° 531 et décembre 1981, n° 532, « La politique d'énergie à la Poste, conseils aux automobilistes pour les économies d'énergies ».
 Septembre 1982, n° 540, « Où en est le Cidex ? ».

Références de la Poste

Revue trimestrielle de communication externe de La Poste émanant de la direction de la communication.

Juillet-août 1992, n° 41, Meuse « La fourgonnette jaune est verte », p. 28.

Janvier-février 1993, n° 44, « le plus court chemin de la sécurité » par J.-P. Vriignaut et « La Renault 4 prend sa retraite », pp. 27-29.

Mai-juin 1993, n° 46, « Paris, jaune électrique ».

La Revue des PTT de France

Revue bimensuelle éditée par l'administration à partir de 1946 jusqu'en 1982.

Mai à décembre 1946, « Le service automobile dans l'administration des PTT » par M. Rachapt, chef de bureau à la direction des bâtiments et transports et M. Cazottes, inspecteur détaché à la direction des bâtiments et des transports, pp. 13 à 16; p. 25 à 36; et p. 45 à 49.

Janvier-février 1947, n° 1, Sahuc L., « La PAR vient d'avoir 20 ans » Paris, p. 46-50.

Mars-avril 1953, n° 2, Chapart M., « La motorisation des services postaux. Utilisation des véhicules à moteurs pour l'exécution de la distribution postale à domicile », p. 22-36.

Janvier-février 1955, n° 1, « Exécution du programme de motorisation postale: amélioration de la desserte des régions rurales (PAR) ».

Septembre-octobre 1956, n° 5, M. Pélissier, ingénieur à la direction des Bâtiments et des Transports, « Quelques considérations géométriques sur la circulation et le garage des véhicules automobiles ».

Juillet-août 1957, n° 4, M. Bizet, inspecteur-rédacteur à la direction générale des Postes « l'organisation des transports postaux dans la région parisienne ».

Septembre-octobre 1957, n° 5, M. Étourneau, administrateur à la direction des bâtiments et transports, « Le parc automobile de l'administration des PTT », Paris, p. 21 à 38.

Mars-avril 1957, n° 2, « Distribution rurale motorisée en Camargue ».

Mars-avril 1960, n° 2, « Le premier stage de formation des inspecteurs principaux chargés du service automobile ».

1960, n° 4, M. Labre, administrateur à la direction des bâtiments et des transports, « Le prix de revient de l'utilisation des véhicules automobiles dans l'administration des PTT. Utilisation de ces prix de revient », principes généraux, Paris, imprimerie nationale, 15 p.

Septembre-Octobre 1962, n° 5, M. Cimbe, administrateur à la direction des bâtiments et des transports, « Les causes et la prévention des accidents de la circulation », p. 14-25.

Janvier-février 1965, « véhicules et matériels annexes ».

Novembre-décembre 1967, Marcel Brenet, administrateur à la direction des bâtiments et transports, « Le parc automobile des PTT », p. 43 à 54.

Mars-avril 1968, n° 2, André Cimbe, administrateur à la direction des Bâtiments et des Transports, « Les causes des accidents de la circulation », p. 33-39.

Mai-juin 1965, n° 3, Biographie de Jean Le Mouel.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

- Juillet-août 1968, n° 4, Biographie sur Rachapt.
- Janvier-février 1969, n° 1 à 5, « Véhicules PTT ».
- Janvier-février 1969, n° 1, M. Maurice Pohu, administrateur à la direction générale des Postes, « La motorisation de la distribution postale ».
- Novembre-décembre 1969, n° 6, Victor Molloff, « Le service automobile dans la région d'Orléans », p. 32-54.
- 1970, n° 1, p. 62-65 ; n° 3, p. 40-41 ; n° 4, p. 54-55 ; n° 5, p. 50-51 ; n° 6, p. 70-71, « Les véhicules des PTT ».
- Juillet-août 1970, n° 4, Daniel Jarreau, ingénieur à la direction des bâtiments et des transports, « Élaboration et interprétation des statistiques du service automobiles », Paris, pp. 43-48.
- 1971, n° 3, « La revue à 25 ans. Véhicules des PTT d'hier et d'aujourd'hui », p. 74-77.
- Juillet-août 1971, n° 4, « Le Cidex ».
- 1972, n° 3, Raymond Bussière, inspecteur général des PTT en retraite, « La sécurité routière un problème qui nous concerne tous ».
- 1973, n° 1, René Plantin, attaché d'administration, direction générale des Postes, « Les garages des PTT à l'heure de l'électronique » et « les distributeurs automatiques de carburant et de lubrifiant », p. 31 à 36.
- 1975, n° 5, André Cimbe, administrateur à la direction de l'Équipement et des Transports, direction générale des Postes, « La prévention routière dans l'administration », p. 45-52.

La Revue des Téléphones, Télégraphes et TSF

Revue qui apparaît en 1923 jusqu'en 1940.

- 1931, n° 98, « services postaux. La banlieue parisienne va bénéficier de la Poste automobile », p. 952-953.
- Juin 1932, n° 104, « L'avenir du service automobile postal », p. 510-512.
- Juin 1933, n° 115, « L'avenir de l'automobile postale », p. 508-522.
- Octobre 1933, n° 118, « L'automobile », p. 781-784.
- 1934, n° 123, « L'extension de la PAR », 192 p.
- 1934, n° 125, « Services postaux. Le bilan de la PAR », p. 418-421.
- 1934, n° 126, « Information. Le développement de la PAR », 152 p.
- 1937, n° 154, « Grande-Bretagne: le premier bureau de poste automobile », 23 p.

L'Union Postale Universelle (UPU)

En septembre 1874 est signé à Berne un traité « Union Générale des Postes » qui entre en vigueur le 1^{er} juillet 1875 où chaque administration garde le montant des affranchissements qu'elle a reçus moyennant quoi elle distribuera, sans autre rémunération, les lettres lui parvenant de l'étranger. Cette solution va permettre une augmentation des échanges entre les pays. Il s'ouvre ensuite à Paris, en 1878, un congrès qui devient l'« UPU » dans le but de perfectionner le système. Ce rapprochement entre les pays se concrétise aussi par la mise en place d'une publication « L'Union Postale » à partir de 1875 dont les articles sont traduits en plusieurs langues.

Sources

- 1^{er} mai 1912, n° 5, 37^e volume, « Le transport des dépêches postales dans Paris par automobiles » (même texte que dans *Annales des PTT* de 1911), Berne.
- 1^{er} novembre 1915, n° 11, 60^e volume, « Les transports postaux par automobiles en Autriche » (extrait de la Statistique des postes et des télégraphes d'Autriche de 1913), Berne, p. 161-164.
- 1^{er} mars 1922, n° 3, 67^e volume, « Le service des automobiles postaux en Suisse », Berne, p. 71-75.
- Avril 1934, n° 4, LIX^e volume, « Le développement du service postal des automobiles en Finlande » par M. E. Wienola, rapporteur à l'administration des Postes et Télégraphes de la Finlande), Berne, p. 82-86.
- Février 1936, n° 2, 61^e volume, « Le transport postal par automobiles en Nouvelle-Zélande (article fourni par l'administration des postes de Nouvelle Zélande) Berne, p. 50-54.
- Février 1937, n° 2, LXII^e volume, « Le transport postal automobile » conférence de M. Le Capitaine A. Hudson, M.B.E, M.I.A.E., directeur du transport automobile de Grande Bretagne. Berne, p. 41-72.
- 1950, « Poste automobile aux États-Unis » et « Ambulants automobiles sur route », étude d'entreprise par l'administration postale des États-Unis d'Amérique, collection d'études postales, Berne.
- 1950, « Utilisation des véhicules à moteur pour le transport des correspondances à l'intérieur des grandes villes » collection d'études postales, fascicule 2, étude entreprise par l'administration postale de Grande Bretagne, Berne.
- Mars 1951, n° 3, 76^e année, « Études techniques », « Utilisation des véhicules à moteur pour le transport des correspondances à l'intérieur des grandes villes », Berne, p. 36-39.
- 1952, Bureau interne de l'U.P.U, « Utilisation de l'automobile pour les transports postaux dans les relations à moyennes et à courtes distances (à l'exclusion des transports urbains) », Berne, collection d'études postales fasc. « Bureaux de poste automobile Suisse », n° 5, 1954, p. 75-79.
- 1956, fascicule 20, « La distribution postale urbaine », étude par la France, Italie, Pays Bas et Suisse à la demande de la commission exécutive et de liaison de l'UPU, Berne.
- 1957, « L'organisation du service postal rural », entreprise par une sous commission (EU, Australie, France suisse, URSS), Berne.
- 1964, « Organisation du service de relevage des correspondances dans les localités urbaines », étude B9, conseil de la gestion de la commission consultative des études postales, bureau international de l'union postale universelle, collection d'études postales.
- Juillet 1968, n° 8, II PD 00002, « Nouveaux films postaux : l'histoire de l'entretien des voitures, « *The Vehicule Maintenance Story* », p. 222.
- Janvier-juin 1965, « Motorisation de la distribution urbaine et rurale », étude de la CCEP, résumé du rapport général du groupe de travail B13 établi par la Belgique, pp. 165-173.
- 1972, « Organisation du transport des envois postaux par véhicules à moteur appartenant aux administrations postales », étude B 126, rapport général, Berne, 37 p.
- Janvier 1976, n° 2, « Nouveaux films, économie de carburant dans le service postal des EU d'Amérique, *The great U.S Postal Service gas save-in* », p. 54.
- G. Anizon, janvier 1976, n° 2, « Le Cidex », pp. 31 à 34.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

La Vie Scientifique : 1901, V1-2

Revue qui précède « *Sciences, arts, nature* ». Elle existe de 1898 à 1902.

N° 1, « Les automobiles électriques postales », p. 340.

N° 2, « Les automobiles électriques postales d'Allemagne », p. 219.

N° 2, « Automobile postale italienne », p. 340.

« Les automobiles postales à Paris », p. 360.

« Les automobiles postales aux États-Unis », p. 420.

Autres

5 juillet 1902, *Sciences, arts, Nature*, n° 36, « La Poste automobile à Bordeaux », revue hebdomadaire illustrée sous la direction de Léon Lefevre, V2, Paris, pp. 145-146.

Direction générale de la Poste et Télégraphes Suisse, « Le centenaire des Postes alpestres suisses », Genève, l'art en Suisse, 1932.

Sinais Bertrand, « Le service postal des convois automobiles pendant la guerre de 14-18 », *Philatélie*, n° 90, octobre 1975, pp. 27-29.

Cahier d'histoire de La Poste et des Télécommunications, n° 2, numéro spécial, « Boîtes aux lettres » sur le Cidex, 1987, pp. 41 à 43.

Jeudy Jean Gabriel et Mielleron Dominique, « Des véhicules de la Poste », Hors série, *Charge utile magazine*, n° 12 et n° 14, histoire et sélections, Paris, 1998-1999.

Janvier 2001, « La vie de facteur d'Oscar Oberlé », *Diligence d'Alsace*, n° 64, Histoires de vie, pp. 58-63.

Mai 2003, Yves Lecouturier, « 1953 : les PTT adoptent la 2 CV », *La dépêche Bulletin de la Société d'Histoire de La Poste et de France Télécom en Basse-Normandie*, n° 32, pp. 18-25.

Septembre 2006, « La fantastique histoire de l'automobile 1886-2006 », Hors-Série *Capital*.

Suisse PTT, direction générale, *Véhicules de l'administration des postes, télégraphes et téléphones suisses*.

Gartmann Joos, « Le service postal Suisse des voyageurs a 75 ans », *PTT Zeitschrift*, Berne, 1981, p. I à VIII.

Richez Sébastien, « La place de la femme dans l'histoire de la Poste », Journée internationale de la femme le 8 mars 2005 (consultable sur le site internet du Comité pour l'Histoire de La Poste).

Autobiographie, biographie

J.-M., Binot (Dir.), *100 ans, 100 socialistes*, B. Leprince, 2005, 463 p.

D. Crafton, *Émile Cohl, Caricature and film*, Princeton University Pr., Édition Reprint, en Anglais, 1990, 430 p.

L. Groc, *Souvenirs d'un vaguemestre*, F. Rouff, collection « La Patrie », 1918, 32 p.

D. Lefebvre, *Marcel Sembat, socialiste et franc-maçon*, Paris, édition Bruno Leprince, 1996, 186 p.

J. Le Naour, « La Poste était sur mon chemin », *Travail et intimité. Les PTT au féminin*, Comité pour l'histoire de La Poste, mémoire postale, 2002, pp. 309-353.

Sources

- J. Piat, *Jean Lebas, de la Belle Époque à la Résistance*, Maison du livre, Roubaix, 1994 ou *Jean Lebas : 1978, centenaire de la naissance de Jean Lebas*, hommage de la Ville de Roubaix, Roubaix, Association Roubaix-Information promotion Roubaix-Nord, 56 p.
- Francis de Tarr, *Henri Queuille en son temps (1884-1970) : biographie*, éditions de La Table Ronde, Paris, 1995, 822 p.
- B. Vanneste, *Augustin Laurent ou tout une vie pour le socialisme*, Éd. de Beffrois, Collection Documents, Dunkerque, 1983, 165 p.

Journal

« *Le Bulletin du service automobile* », de la CGT, de 1959 à 1990. Ce journal permet d'avoir une autre vision du service automobile postal. Il permet de recueillir des anecdotes et de nuancer l'optimisme de certains dirigeants. Malgré tout, il est aussi à prendre avec une certaine distance puisqu'il s'agit d'un journal issu d'un mouvement syndical.

Bibliographie

I. Instruments de recherche

Dictionnaires

Genet J., *Le jargon des Postiers*, La maison du dictionnaire, Broché, Académie de La Poste, janvier 2000, 118 p.

Jolly Jean, *Dictionnaire des parlementaires français : notices biographiques sur les ministres, députés et sénateurs français de 1889 à 1940*, Paris, PUF, 1960-77, 8 vol, 3236 p.

Larousse Pierre, *Grand dictionnaire universel du XIX^e siècle*, réimpression de l'édition de 1866-1876, Lacour, Nîmes, 1991, t. 19, V^e, p. 1497.

Prevot M., Roman d'Amat, Tribout de Morembert H. (Dir.), *Dictionnaire de biographie française*, Paris, 19 tomes, librairie Letouzet et Ané, 1933-1982.

Rey Alain (Dir.), *Le nouveau Petit Robert : dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*, Paris, 40^e éd., Le Robert, 2006, 2837 p.

Yvert Benoît, *Dictionnaire des ministres (1789 à 1989)*, Paris, Perrin, 1990, 1028 p.

Aide à la recherche en Histoire

Delsalle P. (dir.), *La recherche historique en archives XIX^e-XX^e siècle*, Documents Histoire Ophrys, 1996, 305 p.

Darteville R. et Hildesheimer F., *Les archives Aux sources de l'histoire des entreprises*, les éditions de l'épargne, Paris, 1995, 143 p.

Le Roux M., Oger B., *Pour une histoire de la Poste aux XIX^e et XX^e siècle. Guide du chercheur*, Le Bulletin du Comité pour l'histoire de la Poste, Apostille, Numéro Hors Série, hiver 1998/1999.

Nougaret P., *Guide des services d'archives des entreprises et organismes du monde du travail*, Association des archivistes Français, CNRS Éditions, Paris, 1998, 275 p.

Nougaret P., *Les sources de l'histoire postale. Guide des recherches*. Paris, Musée d'histoire de la Poste, 1992, 2 tomes, 957 p. et 350 p.

Débuter dans la recherche historique, Premières recherches, Boutique de l'histoire/ Histoire au présent, Paris, Juin 1996, 229 p.

II – Histoire générale du XX^e siècle

Asselain J.-C., *Histoire économique du XX^e siècle*, vol. 2, *La réouverture des économies nationales (1939-1989)*, Paris, Presses de la FNSP, Dalloz, 1995, 480 p.

Berstein S., *La France de l'expansion, I : La République gaullienne 1958-1969*, Paris, Nouvelle histoire de la France contemporaine, Le Seuil, 1989, 375 p.

Berstein S, Rioux J.-P., *La France de l'expansion, II : L'apogée Pompidou 1969-1974*, Paris, Nouvelle histoire de la France contemporaine, Le Seuil, 1995, 332 p.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Bezançon X., *Les services publics en France de la Révolution à la Première guerre Mondiale*, Paris, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1998, 368 p.

Bouvier J., Bloch-Lainé F., *La France restaurée (1944-1954), Dialogue sur les choix d'une modernisation*, Paris, Fayard, 1986, 338 p.

Braudel F., Labrousse E. (dir.), *Histoire économique et sociale de la France*, vol. 4-2, 1914-1950 ; vol. 4-3 1950-1980, Paris, PUF, 1980-1982.

Caron F., *Histoire économique de la France, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, A. Colin, U. Histoire, 2^e éd., 1995.

Caron F., *Les deux révolutions industrielles du XX^e siècle*, Paris, Albin Michel, 1997, 526 p.

Chevallier J., *Le Service Public*, PUF, Que-sais-je ?, Paris, 2005, 127 p.

Duby G. (dir.), *Histoire de la France, de 1852 à nos jours*, référence Larousse Histoire, 1994, 685 p.
« L'entrée dans l'ère de l'automobile », p. 34-35.

Duby G. (Dir.), *Histoire de la France urbaine*, Vol. 4, *La ville de l'âge industrielle*, Vol. 5, *La ville aujourd'hui*, Paris, Le Seuil, 1983-1985, pp. 665-668.

Duby G. et Wallon Armand (Dir.), *Histoire de la France rurale*, Vol. 4, *Depuis 1914*, Paris, Le Seuil, 1977, 755 p.

Dupeux G., *La société Française, 1789-1970*, Paris, Colin, 1972, 272 p.

Gauron A., *Histoire économique et sociale de la V^e République*, Vol 1, *Le Temps des modernistes*, Paris, La découverte-Maspero, 1983, 211 p.

Guglielmi G., *Histoire et service public*, PUF, Politique d'aujourd'hui, 2004, 443 p.

Griset P., *Les révolutions de la communication, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Hachette, 1991, 255 p.

Guillaume P., *Histoire sociale de la France au XX^e siècle*, Paris, Masson, 1993, 242 p.

Gueslin A., *L'État, l'économie et la société, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Hachette, 1992, 236 p.

Lévy-Leboyer M., Casanova J.-C. (Dir.), *Entre l'État et le marché. L'économie française des années 1880 à nos jours*, Paris, Gallimard, 1991, 704 p.

Margairaz M., *L'État, les finances et la direction de l'économie, histoire d'une conversion, 1932-1952*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2 Vol., 1991, 1456 p.

Mendras H., *La Seconde révolution française, 1965-1984*, Paris, Gallimard, 1994, 456 p.

Morsel H., Caron F., Cardot F. (Dir.), *Histoire de l'électricité en France*, Paris, Publication par l'Association pour l'Histoire de l'électricité en France, Fayard, 3 vol., 1991-1996.

Musso P., « Aux origines de "l'autonomie" des Télécommunications françaises : la loi de 1923 », *Réseaux*, Juillet-Août 1994, pp. 99 à 117.

Parias L-H (Dir.), *Histoire du peuple Français*, Vol. 4 « De la III^e à la IV^e République (1875-1947) », Vol. 5 « Les IV^e et V^e Républiques (1947-1984) », Vol. 6 « Les 25 ans qui ont transformé la France », Paris, Nouvelle Librairie de France, 1986-1989, 668 p.

Rioux J.-P., *La France de la Quatrième République, I: L'ardeur et la nécessité, 1944-1952*, Paris, Nouvelle Histoire de la France contemporaine, Le Seuil, 1980, 309 p.

Rioux J.-P., *La France de la Quatrième République, II: L'expansion et l'impuissance, 1952-1958*, Paris, Nouvelle Histoire de la France contemporaine, Le Seuil, 1983, 382 p.

Rioux J.-P., Sirinelli J.-F., *Histoire culturelle de la France, 4. Le temps des masses : le vingtième siècle*, Paris, Le Seuil, 1998, 409 p.

Rioux J.-P. et Sirinelli J.-F., *La France d'un siècle à l'autre 1914-2000*, t. 2, « Les révolutions techniques », Pluriel, Hachette Littératures, Paris, 2002, 864 p.

Roussio H. (Dir.), *De Monnet à Massé. Enjeux politiques et objectifs économiques dans le cadre des quatre premiers plans (1946-1965)*, Actes de la table ronde tenue à l'IHTP le vendredi 13 décembre 1985, Paris, Édition du CNRS, 1987, 230 p.

III – Histoire des transports et de l'automobile

AHICF (Association pour l'Histoire de l'électricité en France), *Électricité et chemin de fer : cent ans de progrès ferroviaire en France par l'électricité*, Actes du colloque organisé par l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France et l'association AHICF, Paris, 1997, 528 p.

Beltran A., *Un siècle d'histoire industrielle en France, industrialisation et sociétés 1880-1970*, chapitre III « Industrialisation et transformations techniques » et chapitre IV « Tableau de l'industrialisation par branches et par régions, Sedes, Paris, 1998, 174 p.

Bobrowski E., *Aéropostale*, 1980, 289 p.

Brouard J.-Y., *Les véhicules du Service Public de chez nous*, Éditions MDM, 1996, 144 p.

Caron F., *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau : la compagnie du chemin de fer du nord, 1846-1937*, Paris, La Haye, Mouton, 1973, 619 p.

Caron F., *Histoire des chemins de fer en France, 1740-1883*, tome 1, Paris, Fayard, 1997, 700 p.

Caron F., *Histoire des chemins de fer en France, 1883-1937*, tome 2, Paris, Fayard, 2005, 1029 p.

Conte A., *L'épopée des chemins de fer français*, Paris, Plon, 1996, 414 p.

Daniel R., *L'aéropostale 1927-1933*, 1989, 334 p.

Demory J.-C., *Les routes de chez nous, de la voie romaine à l'autoroute*, Boulogne-Billancourt, Étai, 2005, 192 p.

Dupuy D., *Les territoires de l'automobile*, collection Villes Anthropos, 1995, 216 p.

Flonneau M., *L'automobile à la conquête de Paris : chroniques illustrées*, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, Paris, 2003, 300 p.

Fridenson P., *Histoire des Usines Renault, 1 : Naissance de la grande entreprise, 1898-1939*, Édition Seuil, Paris, 1972, 358 p.

Goubert J.-P., *L'aéropostale : une aventure du XX^e siècle*, Portet-sur-Garonne, F. Loubatières, 2002, 176 p.

Griset P., Larroque D., *L'odyssée du transport électrique*, Cliomédia, Broché, Paris, 2006, 159 p.

Heimermann B. (Dir.), *L'aéropostale : la fabuleuse épopée de Mermoz, Saint-Exupéry, Guillaumet*, Paris, Arthaud, 2001, 200 p.

Kletzlen A., *L'automobile et la loi : comment est né le code de la route ?*, Paris, L'Harmattan, 2000, 210 p.

Laederich P., *Histoire du réseau ferroviaire français*, Valignat, Éd. de l'Ormet, 1996, 192 p.

Lecouturier Y. et Proust P.-S., *La poste automobile et les véhicules des PTT 1870-1970*, Les feuilles marcophiliques Caen, 1998, 214 p.

Livet G., *Histoire des routes et des transports en Europe, des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2003, 608 p.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

- Loubet J.-L., *Histoire de l'automobile française*, Seuil, Paris, L'Univers historique, 2001, 576 p.
- Neiertz N., *La coordination des transports en France, de 1918 à nos jours*, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris, 1999, 798 p.
- Prior, *Les années d'or : l'automobile*, Paris Atlas, 1991, 143 p.
- Puiboube D., *L'âge d'or de l'automobile*, Chamalières, Poxima, 2000, 159 p.
- Puiboube Daniel, *Un siècle d'automobile en France*, Bagneux, sélection du Reader's Digest, 2006, 216 p.
- Studenty C., *L'invention de la vitesse en France, XVIII^e-XX^e siècle*, Bibliothèque des Histoires, NRF Éditions Gallimard, 1995, 406 p.
- Reverdy G., *Histoire des grandes liaisons françaises*, Paris, Revue générale des routes et des aérodromes, 2 Vol., 1981-1982.
- Reverdy G., *Histoire des routes de France*, Paris, Que-sais-je ?, 1995, 127 p.
- Sabates F., *La 2 CV de mon père*, 2001, 119 p.
- Sauvy J., *L'automobile*, Nathan, 2005, 159 p.
- Schor Ralf, *Histoire de la société française au XX^e siècle*, Belin Histoire, Paris, 2004, 479 p.
- Wolgensinger J., *La 2 CV. Nous nous sommes tant aimés*, La Découverte, Gallimard, Novembre 1995, 112 p.
- Les grands dossiers de l'Illustration : Histoire d'un siècle (1843-1944)*, Bagneux, Le Livre de Paris, 1987.
- Les grands succès de l'automobile : 1935-1965, ces voitures que nous avons tant aimées*, Sélection du Reader's Digest, Paris, 1996, 160 p.
- L'automobile : histoire d'un siècle, 1843-1944*, Bagneux, Le livre de Paris, 1987, 191 p.

IV – Histoire de la Poste

Ouvrages généraux

- Allaz C., *La grande aventure de la Poste et du fret aériens du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, ITA, 1998, 715 p.
- Barreau J., *La réforme des PTT. Quel avenir pour le service public ?*, Paris, La Découverte, 1995, 275 p.
- Berneron-Couvenhes M.-F., *Les messageries Maritimes, L'Essor d'une grande compagnie de navigation française 1851-1894*, PUPS, Histoire Maritime, 2007.
- Bertho C., *Revue Française d'administration publique*, « Histoire de l'administration des Télécommunications : une succession de crises et de réformes », n° 2, octobre-novembre 1989, p. 25-36.
- Bertin F., *La Poste, du messenger à cheval au courrier électronique*, 1999, 141 p.
- Blin Éric, *Repenser le réseau postal*, Rouen, Publication de l'Université de Rouen, 1994, 252 p.
- Carnevale-Mauzan M., *Histoire de la Poste en milieu rural*, 1994, 140 p.
- Charbon P., *Quelle belle invention que la Poste !*, Découvertes Gallimard sciences et techniques, 1991, 144 p.
- Charbon P., *Au temps des malles-poste et des diligences : histoire des transports publics et de poste du XVII^e siècle au XIX^e siècle*, Paris, J.-P. Gyss, 1979, 171 p.
- Charbon P., *Sur les routes de France, à pied, à cheval et en voiture de Poste*, 1989, 276 p.

Bibliographie

- Charbon P., Marchand P., Oger B., Rabbier P., *Le Patrimoine de La Poste*, Charenton-le-Pont, Flohic éditions, 1996, 480 p.
- Charbon P. et Nougaret P., *Le facteur et ses métamorphoses*, Barembach, 266 p. Et *Tiens voilà l'facteur !*, J.-P. Gyss, 1997.
- Chauvigny P., *Les grands moments de la Poste*, Paris, France-Empire, 1988, 169 p.
- Darrigrand A. (Dir.), *La Poste : enjeux et perspectives*, Paris, PUF, Que sais-je ?, 1996, 127 p.
- Duparc L., *La Poste aujourd'hui et de demain*, ministère des PTT, 1989.
- Fnarh, *Histoire de la Poste et des Télécommunications*, Brûlons le Mans, 3 vol., 1991, Actes de colloque international de juillet 1991.
- Jalabert P. et Plagnes R., *Trésors des Postes et Télégraphes*, Association PTT cartophilie, Paris, 1991, p. 186 et suivantes.
- Kandaouhoff-Béka D., *L'aventure de la Poste à travers le temps*, Librairie académique Perrin, 1984, 266 p.
- Knepper Pochet M. C., *La Poste et le rail, 150 ans de véhicules ferroviaires postaux, La vie du Rail et des transports*, Paris, 1999, 207 p.
- Labrousse A., Thomas E., *Encyclopédie des Postes, Télégraphes et Téléphones*, tome 1, Éd. Rombaldi, Paris, 1956, 417 p.
- Le Roux M. (Dir.), *Histoire de la Poste de l'administration à l'entreprise*, Comité pur l'histoire de la Poste, Édition rue d'Ulm, 2002, 184 p.
- Le Roux M. (Dir.), *Postes d'Europe, XVIII^e-XXI^e siècle, Jalons d'une histoire comparée*, Comité pour l'histoire de la Poste, 2007, Français et Anglais, 475 p. (français) 920 p. (le livre français et anglais).
- Marchand P., *Le maître de Poste et le messager. Les transports publics en France au temps des chevaux*, Paris, Belin, Histoire et société, 2006.
- Oger B., *Histoire de la Caisse nationale d'épargne. Une institution au service du public et de l'État, 1881-1914*, Paris, L'Harmattan, 2006, 327 p.
- Paul M., *Histoire des PTT pendant la Seconde Guerre mondiale 1939-1945*, ministère des PTT, 1967.
- Pérardel C., *Postes et Télécommunications françaises. Une chronologie du XX^e siècle*, 2004, 608 p.
- Proust P-S., *La Poste illustrée par les cartes postales : 1900-1925*, Paris, Union Marcophile, 1996, 239 p.
- Rouxel R., *Le monde des Postes, Télégraphes et Téléphones à la belle époque*, Marly-le-Roi, R. Rouxel, 1983, 174 p.
- Rouxel R., *Le monde des PTT au cours des années Folles : 1919-1930*, Marly-le-Roi, R. Rouxel, 1986, 187 p.
- Rouxel R., *Le monde de la Postes et des Télécoms dans la tourmente : 1939-1944*, Marly-le-Roi, R. Rouxel, 1992, 187 p.
- Vaillé E., *Histoire des Postes françaises depuis la révolution*, PUF, Que-sais-je ?, 1947, 128 p.
- Salais J. (Dir.), « Le service postal », *Réalités industrielles*, numéro spécial, janvier 1995, 121 p.
- DR, littérateur postal occasionnel, *La Poste et les Postiers dans la littérature française et étrangère des XIX^e et XX^e siècles*, 1999.

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Travaux Universitaires

Bataille O., *Naissance d'une administration moderne. La fusion des services postaux et télégraphiques français au XIX^e siècle*, thèse sous la direction de Philippe Nelidoff, université de Toulouse I, 2002, avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Berque D., *La Poste aux lettres à Paris. Personnel et organisation, 1738-1750*, maîtrise sous la direction de Jean-François Dubost, Paris 12, 2005, avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Berneron-Couvenhes M.-F., *La compagnie de navigation française des Messageries Maritimes de 1851 à 1914 : entreprise de transport public et service public*, thèse sous la direction de D. Barjot, Paris 4 Sorbonne, 2002. Avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Bouget V., *La grève des PTT à l'automne 1974 et les médias*, maîtrise de Paris 1 Sorbonne, sous la direction de C. Chevandier, 2001, Avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Bras B., *La Poste entre le service public et le marché. Le cas de la distribution*, thèse sous la direction de L. Thevenot, université Paris 10, 1995.

Cartier M., *Trajectoires sociales et professionnelles des préposés à la distribution : rapport à l'espace local et positionnement social*, Thèse sous la direction de F. Weber, université EHESS, 2001. Avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Cermak A.-L., *La Poste pneumatique, un système original d'acheminement rapide du courrier : l'exemple du réseau de Paris des origines à sa suppression : 1866-1984*, maîtrise sous la direction de J.-P. Chaline, 2003. Avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Cluzel-Metayer L., *Le service public, l'exigence de la qualité*, thèse, Paris, 2006, 634 p.

Deluermoz Q., *Les facteurs de ville en France de 1871 à 1914*, maîtrise sous la direction de Y. Lequin, université Lyon II, 1998. Avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Join-Lambert O., *Le receveur des Postes entre l'État et l'usager (1944-1973)*, thèse sous la direction de P. Fridenson, Université EHESS, 1999 puis ouvrage de 317 p., Belin, 2001.

Jouanny B., *La Poste et la mobilisation pendant la Seconde Guerre mondiale*, maîtrise sous la direction de M. Lescure, Paris 10 Sorbonne, 2005, Avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Laborie L., *La France, l'Europe et l'ordre international des communications (1865-1959)*, sous la direction de Pascal Griset, 2006, Avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Langlois O., *Contribution à l'histoire du service public postal (de la Révolution au tournant libéral du Second Empire)*, Thèse de droit sous la direction de J.-M. Poughon, université de Strasbourg 3, 2003, 538 p. Avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Laparra N., *La distribution postale à domicile dans le Cantal : 1830-1914*, maîtrise sous la direction de C. Bertho-Lavenir, université de Clermont-Ferrand II, 2001.

Le Briand E., *Une histoire (technique) de la Poste pneumatique à Paris : 1866-1984*, sous la direction de T. Lefebvre, Paris 7, en 2003. Avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Massat E., *L'évolution de la distribution postale dans le Couserans de 1840 à nos jours*, maîtrise sous la direction d'A. Fine, université Toulouse-Le-Mirail en 1997. Avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Massat E., *Hommes et femmes dans la Poste en milieu rural languedocien depuis 1900 jusqu'à 1980*, DEA

sous la direction d'A. Fine, université Toulouse Le Mirail en 1999. Avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Miquet M., *L'analyse du système de messagerie dans les provinces du Nord sous l'ancien régime et la période révolutionnaire*, DEA sous la direction de D. Rosselle, Lille 3, 1997. Avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Pensiot C., *La distribution rurale à domicile : perspective nationale, réalité locale*, maîtrise sous la direction de C. Bertho-Lavenir, Clermont-Ferrand 2, en 2000. Avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Quantin G., *La Poste aux chevaux et ses maîtres de poste en Côte d'Or sous la révolution (1789-1799)*, maîtrise sous la direction de C. Lamarre, université de Bourgogne, 2002. Avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Raine C., *La Poste aux chevaux et la Poste aux lettres en Bordelais, de la fin de l'Ancien Régime jusqu'au milieu du XIX^e siècle*, maîtrise sous la direction de J.-P. Jourdan, Bordeaux 3, 2003. Avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Richez S., *Acculturation, implantation et développement des personnels et infrastructures postaux à travers l'exemple normand : 1830-1914*, Thèse sous la direction de J.-P. Daviet, université de Caen, 2002. Avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Rouquet F., *Une administration française face à la Seconde Guerre mondiale, les PTT*, thèse de doctorat d'histoire, université de Toulouse 2, 1988, Vol. 1 263 p. et Vol. 3 318 p.

Rivoire L., *Les agents des PTT et leur carrières dans la seconde moitié du XX^e siècle* sous la direction de S. Schweitzer, Lyon 2, en 2002. Avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Schepens N., *L'emploi, à la Poste, des grands blessés de guerre de 1914 à 1939*, sous la direction de J.-P. Chaline, Paris 4 Sorbonne, en 2003. Avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Schmitt C., *Transformation d'un métier de service public : le facteur à Paris et à Berlin*, DEA sous la direction de M. Freyssenet, EHESS/ENS, 1998.

Sekkai S., *La profession de facteur sous l'Occupation : aspects professionnels et aspects sociaux, contraintes militaires et conséquences sur la circulation du courrier*, maîtrise sous la direction de M. Margairaz, université Paris 8, 2000. Avec le concours du Comité pour l'histoire de La Poste.

Séminaires

Séminaire « De l'histoire des Transports à l'histoire de la mobilité », à l'École des Ponts (Paris), sous la direction de Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno :

* Le 8 mars, « Police et sûreté dans les transports » avec l'intervention de Fabrice Hamelin (Inrets) et Dominique Linhardt (ENSM).

* Le 10 mai 2007, « Les carburants de synthèse, entre science et industrie », intervention de Jean-Philippe Passaqui et Mathieu Flonneau (Paris 1, Panthéon-Sorbonne).

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Documentaires/Films

Les actualités françaises, 16/10/1952, 49s, INA, présentation de l'arrivée de moyens de transports motorisés pour les facteurs ruraux. Visualisation d'un facteur circulant sur un scooter Vespa à Champigny (Seine), remettant le courrier. Visualisation d'une 2 CV Citroën des PTT, le facteur en descend pour déposer le courrier dans une boîte aux lettres accrochée à un arbre. Il constate ensuite qu'un de ses pneus est à plat. Il se met alors à la réparer et la gonfler. Vu d'un facteur rural chargé de colis faisant sa tournée à pied, s'essuyant le front.

Jour de fête de Jacques Tati en 1949.

Ouvrages publiés par le CHP

Auteurs	Titres	Prix €	Quantité
Collectif	<i>Mémoires d'Algérie – Une génération de postiers raconte</i>	13,72	
Jean Manac'h Albert Vignau	<i>Mémoire postale – Une vie de receveur</i>	7,62	En ligne
Pierre Le Saux	<i>Mémoire postale – Un postier parmi d'autres</i>	13,72	En ligne
L. Raffa-Lonati E. Lhomet C. Fourrier J. Le Naour	<i>Mémoire postale - Travail et intimité, les PTT au féminin (Réédition 2006)</i>	14	
Nicolas Verdier	<i>Un député obstiné – Alexandre GLAIS-BIZOIN 1800- 1877</i>	15	
Louis Boulet	<i>Ma Poste, ombres et lumières</i>	16	
J-Michel Bourquard Muriel Demorieux Francis Pizzato	<i>Si Paris RP m'était conté</i>	22	En ligne
Muriel Le Roux (dir.)	<i>Postes d'Europe, XVIII^e-XXI^e siècle Jalons d'une histoire comparée</i>	27	

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930**Les Cahiers pour l'histoire de La Poste**

Numéro	Auteurs	Titres	Prix €	Quantité
n° 1	V. Bouget	<i>La grève des PTT de l'automne 1974 et les médias</i>	6	En ligne
n° 2	G. Quantin F. Desroches	<i>D'une Révolution à l'autre. Maîtres de poste et réseau postal en Côte-d'Or, 1789-1848</i>	6	En ligne
n° 3	A. Le Ber N. Schepens	<i>Le rôle de la Poste au cours de la Première Guerre mondiale</i>	6	En ligne
n° 4	C. Tretsch	<i>La vie à l'hôtel des Postes de Paris de 1801 à 1830</i>	6	En ligne
n° 5	M. Marguerit C. Da Fonseca	<i>Être facteur dans le Nord (1830-1940)</i>	6	En ligne
n° 6	A-L. Cermak E. Le Briand	<i>Le réseau avant l'heure : la Poste pneumatique à Paris (1866-1984)</i>	6	
n° 7	A. Antiste B. Oger N. Salanon	<i>Une autre banque : histoire des CCP au XX^e siècle</i>	6	
n° 8	M. Roux	<i>Les PTT à Marseille. Aux origines d'un réseau de communications</i>	6	
n° 9	F. Pacoud	<i>La naissance du syndicalisme postal</i>	6	
n° 10	N. Grégoire	<i>Du secours à l'entraide. Genèse de la Mutualité postale (1879-1930)</i>	6	
n° 11	N. Laparra	<i>Des P&T à la campagne. L'exemplarité de l'Auvergne avant 1914</i>	6	
n° 12	D. Boïco	<i>Présence postale en banlieue. La Seine-Saint-Denis de 1960 à 1990</i>	6	
n° hors série	Comité pour l'histoire	<i>Guide de recherche sur l'histoire de la Poste en France, des origines au premier Empire</i>	15	
n° hors série	Comité pour l'histoire	<i>Guide de recherche sur l'histoire de la Poste en France, à l'époque contemporaine (XIX^e-XXI^e siècles)</i>		En ligne

Nom :	Prénom :	Date :
Adresse :		Ville :
Code postal :	Pays :	
Total (sans frais de port) :		

Certains ouvrages, plus diffusés, sont consultables gratuitement en ligne sur www.laposte.fr/chp.

Commandes et chèques (à l'ordre de La Poste) à expédier au :

Comité pour l'histoire de La Poste, 44 boulevard de Vaugirard –

Case postale F 502 – 75 757 Paris Cedex 15 / Tél. : 01 55 44 02 75

Ouvrages publiés avec le concours du CHP

Le receveur des Postes, entre l'État et l'utilisateur (1944-1973)

Odile JOIN-LAMBERT

Éditions Belin – 2001

19,67 euros

Histoire de la Poste – De l'administration à l'entreprise

sous la direction de Muriel LE ROUX

Éditions ENS rue d'Ulm – 2002

16 euros

La plume et la toile. Pouvoirs et réseaux de correspondance dans l'Europe des Lumières

Études réunies par Pierre-Yves BEAUREPAIRE

Artois Presses Université – 2002

20 euros

Les facteurs et leurs tournées, un service public au quotidien

Marie CARTIER

Éditions La Découverte – 2003

25 euros

Histoire de la Caisse nationale d'épargne. Une institution au service du public et de l'État 1881 – 1914

Benoit OGER

Éditions L'Harmattan – 2006

29,5 euros

L'invention du contrôle de gestion à la Poste (1923-2003)

Laurence MORGANA

Éditions L'Harmattan – 2008

32 euros

Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930

Postes et postiers en Normandie. Témoins des transformations nationales (1830-1914)

Sébastien RICHEZ

Éditions L'Harmattan – 2009

31 euros

Les centres de tri de la région parisienne dans la tourmente de l'histoire (1946-1989)

Bruno MAHOUCHE

Éditions L'Harmattan – 2010

21 euros

À commander dans toutes les bonnes librairies



COMITÉ POUR L'HISTOIRE DE LA POSTE

44 boulevard de Vaugirard
Case postale F 502
75 757 Paris Cedex 15



Prix : 6 euros

ISSN : 1287-4612

ISBN : 978-2-918336-01-3

Novembre 2010