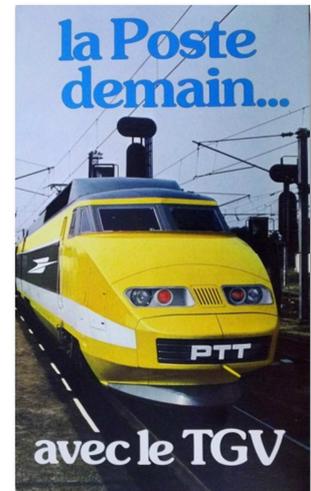


# 1984 : Le TGV postal sur les rails

---

Le TGV postal fête en 2014 ses trente années d'existence. Trente années qui montrent aujourd'hui que le TGV postal fait partie de l'histoire, et plus précisément de l'histoire de la Poste française. Cet anniversaire débouche quasiment sur une mise en retraite puisque le TGV postal stoppera en juin 2015 pour laisser la place à un nouveau mode de transport ferroviaire. Digne successeur des ambulants – ces « seigneurs de la Poste » comme ils aimaient à se nommer –, ce TGV est un produit typique d'une ère postale où technologie, innovation et services se mêlent à la perfection.



Symbole fort de la vitesse postale et donc du temps postal, il a vécu brillamment sa carrière pour finalement symboliser dans ses dernières années un paradoxe : un objet rapide et « vert » mais obsolète, les usages postaux étant en pleine évolution. Il n'a plus sa raison d'être, aux dires de La Poste : encombrant, coûteux, « trop rapide », difficile à gérer... ; une page se tourne.

Trente et un ans de service, mais quarante années d'histoire. Le projet remonte à 1975 : il aura fallu près de dix ans pour le mettre sur les rails. Élément indispensable de la nouvelle chaîne d'acheminement postal sur le territoire dans les années 1980/1990, il est la vitrine d'une organisation multimodale (routier, ferroviaire et aérien) efficace et moderne, au service du public. Il est la réponse adéquate à l'automatisation des centres de tri postal et à la volonté d'autonomie de la Poste.

## L'organisation du réseau d'acheminement postal français

Depuis 1845, le service des bureaux de poste ambulant est le service principal d'acheminement postal en France. Il est issu d'une volonté des Postes de profiter du chemin de fer naissant, dont le réseau se développe sur tout le territoire<sup>1</sup>. Il revêt une double fonction originale : celle de tri et celle de transport. En effet, des « brigades » d'agents dits ambulants, sont chargées, dans des wagons-poste adaptés, de trier le courrier qu'ils reçoivent à chaque station et

---

<sup>1</sup> CARON (F.), *Histoire des chemins de fer en France*, Paris, Fayard [Tome 1 (1740-1883), 1997, 700 p., tome 2 (1883-1937), 2005, 1029 p.].

de rendre celui déjà trié au même moment. Très vite le système se complexifie avec l'augmentation du volume de courrier et l'apparition nécessaire des centres de tri, le plus souvent situés dans l'emprise même des gares traversées.

140 ans plus tard, le système reste théoriquement le même. En pratique, il s'est vu adjoindre de sérieux concurrents : la voiture et l'avion depuis les années 1950. Le système est relativement complexe de par son organisation en « réseaux ». Comme le décrit Camille Henri dans sa thèse, il existe une multitude de réseaux combinés les uns aux autres. Il nomme ce système d'acheminement postal « une structure réticulaire multiforme » pour la période 1969-1994<sup>2</sup>.

Pour simplifier, il y a un réseau de concentration (via le réseau de collecte du courrier) et un réseau de dispersion (via le réseau de distribution du courrier) liés par un réseau d'acheminement : on appelle l'ensemble la chaîne d'acheminement. Le courrier collecté dans un département est dirigé vers une plateforme de tri. Chaque plateforme couvre une zone géographique donnée (souvent un département). Si le courrier reçu est intra-départemental, il est aussitôt mis à la charge du réseau de distribution. S'il est à destination d'une autre zone, il est confié au réseau d'acheminement. C'est à ce moment qu'intervient le réseau ferroviaire : c'est un réseau d'acheminement intersites, entre une plateforme de tri et une autre. Une fois arrivé dans sa plateforme de destination, le courrier rejoint le réseau de distribution.

Le réseau ambulant est divisible en deux catégories : une fonction « transport du courrier » et une fonction « transport et tri du courrier ». Le transport unique se fait au moyen de wagons appelés « allèges », un type de wagon de marchandises où les sacs (ou conteneurs de sacs) se trouvent entassés. La fonction transport et tri se fait dans des « wagons-poste » aménagés avec des bureaux



Figure 1 : bureau de tri d'un wagon poste dans les années 1980

de tri où les agents peuvent travailler de la même façon que dans une centre de tri. Ces wagons sont intégrés à des trains de voyageurs : ce sont des trains dits « postalisés ».

<sup>2</sup> HENRI (C.), « La Poste et les transports : la messagerie ou l'apprentissage de la concurrence (1969-2003) », thèse de doctorat d'histoire réalisée sous la direction de Michel Savy, Université Paris- Est, 2014, 681 p. Voir également : SAVY (M.), *Le transport de marchandises*, Paris, Eyrolles, 2007, 371 p.

Le service ambulant compte près de 580 wagons-poste et allèges dans les années 1980 et comptabilise plus de 45 millions de km parcourus. Il est le mode de transport postal dominant à cette époque, malgré une concurrence de plus en plus importante de la voiture. La Poste est à cette époque tournée vers une restructuration de son organisation pour la rendre plus efficace. La première étape est une grande campagne d'automatisation des centres de tri pour augmenter leur rendement. Une des conséquences se trouve être la disparition de plusieurs « ambulants » (brigades de tri) puisque le courrier est déjà trié avant de prendre le train. La deuxième étape est la création de Trains-Poste Autonomes (TPA) en 1976, puis de Rames Automotrices Postales (RAP) en 1978, pour permettre une plus grande autonomie de sa chaîne d'acheminement ferroviaire dont les contraintes techniques et financières sont lourdes.

### **« La France n'a pas de pétrole mais elle a des idées »<sup>3</sup> : genèse d'une grande vitesse postale (1975-1984)**

Les années 1970 sont marquées par un contexte difficile qui va amener la Poste à réfléchir à un nouveau mode de transport ferroviaire. En effet, cette décennie se trouve être celle des chocs pétroliers de 1973 et 1979, qui ont pour conséquence de limiter l'usage du service automobile de la Poste. Elle décide de se tourner vers le mode de transport ferroviaire qu'elle avait peu à peu délaissé face à la voiture, figure même de la liberté et de la complète autonomie d'un réseau. Dans le même temps, une ligne ferroviaire fondamentale pour le réseau postal est en plein bouleversement avec la prochaine arrivée du Train à Grande Vitesse. Il s'agit de la ligne du Paris-Lyon-Méditerranée (PLM). Dès 1972 sont annoncés les premiers essais du TGV 001. Ce nouveau matériel est destiné en premier lieu à la ligne du PLM, réduite pour l'occasion de 90 km. Pour la SNCF, il y a le désir d'améliorer les relations ferroviaires avec le midi et de remédier à la saturation de la ligne. Une suppression des trains classiques est prévue, ce qui signifie la fin des trains postalisés. La Poste se doit de réagir rapidement.

La ligne du PLM représente à elle seule près du tiers du courrier postal français transporté (environ 20 000 sacs) et elle ne dessert pas moins de 40 % de la population française. Le complexe de Lyon Perrache est également un des plus importants du réseau et rencontre des difficultés pour assumer ses fonctions. Cet axe essentiel est également celui du plus grand nombre de contentieux entre les PTT et la SNCF (environ 35 % des contentieux). La SNCF affiche la

---

<sup>3</sup> Slogan utilisé dans les années 1970 par Valérie Giscard d'Estaing.

volonté dès les années 1960 de « dépostaliser » progressivement les convois voyageurs et désencombrer les gares. Le report du courrier sur les trains de messagerie n'est pas une solution acceptée par la Poste en raison d'une vitesse trop réduite pour répondre au J+1 tant convoité.

Les crises pétrolières amènent la Poste à s'interroger sur la consommation de carburant pour transporter le courrier. Les premières études de faisabilité montrent que le TGV peut répondre à cette difficulté. La comparaison en Tonne Equivalent Pétrole (TEP) et le coût de transport d'une tonne, entre un avion (le Transall) et le TGV est impressionnante :

- Transall (capacité : 14,3 tonnes) : 0,12 TEP à la tonne de courrier (3 000 F)
- TGV postal (capacité présumée : 75 tonnes) : 0,02 à la tonne de courrier (600 F).

Les études sont nombreuses et complexes. Elles portent évidemment sur l'organisation d'un nouveau réseau avec TGV : comment l'intégrer dans la chaîne d'acheminement et quelles sont les conséquences sur le réseau ambulant ? Le matériel est aussi au centre des préoccupations et les ingénieurs se penchent sur les différents aménagements à faire : emplacement des portes, systèmes de contrôle de charge, d'équilibre, etc. Les gares existantes sont reconnues comme inadéquates à l'accueil du TGV postal : de nouvelles infrastructures dédiées sont dessinées. Les arrêts à choisir sont sujets à d'amples débats. Il y en aura trois : Paris-Charolais, Mâcon-Vinzelles et Lyon-Montrochet.

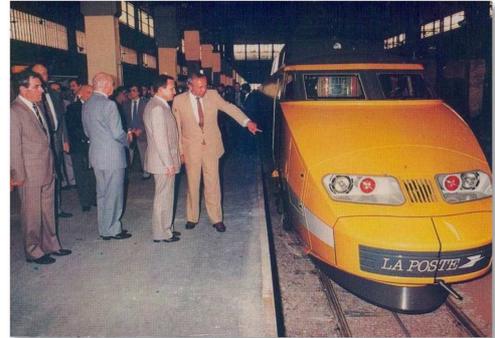
Si le projet séduit la Poste, cela ne l'empêche pas de se concentrer également sur des solutions alternatives. Supprimer les services ambulants et ne garder que des Trains-Poste Autonomes pourrait être une solution, mais probablement seulement à court terme. Ces deux projets sont étudiés jusqu'au moment de décision de l'un ou l'autre. Le TGV ne remporte donc pas le « marché » dès le début.

La machine se trouve lancée le 29 septembre 1981, date du discours du ministre des PTT Louis Mexandeau à Lyon : « Encore une fois la SNCF a montré le chemin en concevant le TGV, et en utilisant ainsi une technique de pointe dans les transports publics. Mais également encore une fois, la Poste est présente comme l'a toujours été lorsqu'il s'agit d'utiliser un nouveau moyen de transport, moderne et rapide. [...] Dans cette perspective d'étroite collaboration, je tiens à annoncer l'acquisition par la Poste de deux rames TGV ainsi que d'un réserve en pool avec la SNCF de façon à pouvoir assure



la continuité du service. [...] C'est pourquoi la Poste se devait d'être présente sur le TGV, moyen qui doit faciliter les conditions de travail et donner plus de fiabilité aux organisations une telle politique doit également redonner aux postiers, le sentiment d'appartenir à un service public moderne ». Il s'agit d'un lancement retentissant aux lourdes conséquences : budget très important, projet d'envergure, délais courts, etc.

Tout s'enchaîne très rapidement. Le 24 septembre 1982 est signé le contrat de commande entre les PTT et la société Alstom : deux rames complètes et une demi-rame de rechange, pour assurer un entretien régulier. Le lancement en octobre 1984 intervient moins de deux ans pour les études finales, les aménagements spécifiques sur la rame, les tests, la construction des infrastructures, la formation des personnels, etc.



**Figure 3 : Présentation de la rame par Louis Mexandeau (21/06/84)**



**Figure 4 : Plateforme de Lyon-Montrochet (1984)**

Les aménagements sont d'ampleur car un tout nouveau matériel nécessite de nouvelles infrastructures. Les gares sortent de terre pour s'adapter : connexion directe entre quai ferroviaire et quai routier, complexe lyonnais multimodal (Route, TGV, TPA), gare de Mâcon avec un toit court équivalent à la longueur des deux wagons à transborder... Les rames du nouveau TGV postal sont sujettes à de nombreux aménagements : suspensions réglables afin d'obtenir toujours la même hauteur de plancher, appareil de freinage adaptable selon la charge, portes louvoyantes, coulissantes et chauffantes (en cas de froid), détecteur de déséquilibre des charges, etc.

C'est à cette époque qu'une communication interne dédiée au projet TGV se met en place. Elle a pour but de familiariser le personnel à un nouveau matériel et donc à de nouvelles méthodes mais aussi de rassurer les agents ambulants sur leur avenir. Le reclassement de tous les agents se trouve être le résultat de négociations avec les syndicats. D'après les documents syndicaux, les agents se trouvent être favorables au projet du TGV postal pour assurer un

meilleur service au public : « priorité au fer pour des raisons de sûreté, de rapidité, d'économie, et de coût nettement inférieur au transport routier. » Dans ce contexte, la rame est présentée aux agents le 21 juin 1984.

Malgré quelques difficultés inhérentes à tout grand projet, le TGV postal voit le jour à temps pour son lancement en grandes pompes, à renfort de communication philatélique importante, le 1er octobre 1984 à Paris. Il devient un maillon dans une chaîne d'acheminement multimodale sur l'axe le plus important du réseau postal ferroviaire. Les conséquences directes sont la suppression d'un certain nombre de bureaux ambulants, mais aussi la création supplémentaire de liaisons routières.

## La Poste à toute allure.

### Premières années et projets (1984-1994)

Dès son premier voyage, le TGV postal est surveillé attentivement. Statistiques, rapports journaliers, il est passé au crible et les PTT sont alors en mesure de régler les problèmes efficacement. Cette réussite amène l'administration à se pencher sur une généralisation du système avec d'autres TGV postaux, celle-ci finalement ne verra pas le jour mais nous apprend l'intérêt porté à cet objet hors du commun.

Les deux rames effectuent un aller-retour quotidiennement du lundi au vendredi, au départ de Paris à 19h41 et 22h30. Elles sont de retour sur la capitale à 2h25 du matin pour la première et 12h44 pour la deuxième n'ayant pas le temps pour faire le retour de nuit avant la fermeture des voies par la SNCF. Tout est chronométré comme par exemple l'arrêt à Mâcon qui n'est que de dix minutes hors freinage et accélération du train. Le TGV transport essentiellement de la presse, du courrier en J+1, et un peu de colis.

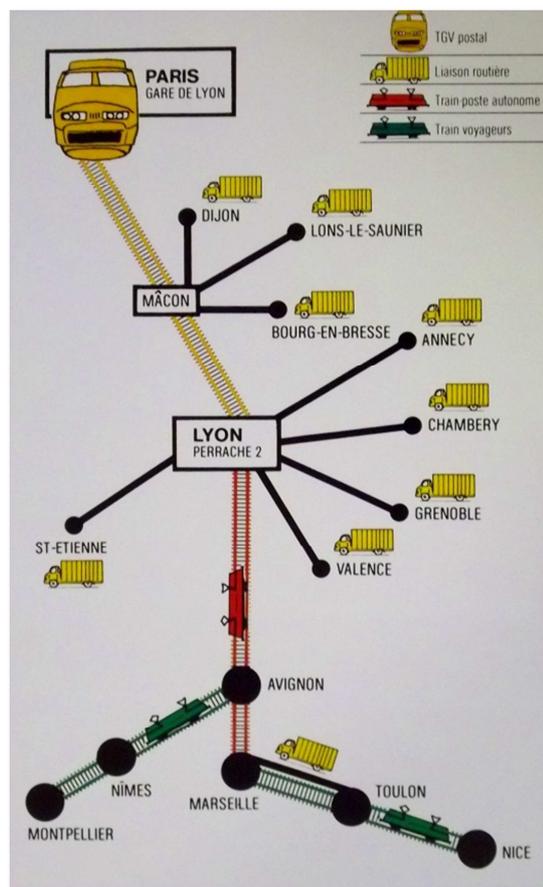


Figure 5 : Plan du nouveau réseau d'acheminement du Sud-Est en 1984 (Source : PTT)

Le premier bilan est somme toute positif avec 485 allers-retours la première année, près de 210 000 km parcourus et 48 000 tonnes de courrier transportés à plus de 260 km/h. Les jours de fort trafic, notamment au départ de Paris, les rames sont remplies à 90 %. Les conséquences de ce nouveau mode de transport se ressentent rapidement, via une amélioration significative du service et de la régularité sur certaines relations grâce à l'arrêt de Mâcon.

On observe un grand nombre de petits incidents techniques (problème de portes, de sangles des conteneurs, etc.), mais pris à temps, ceux-ci sont rapidement résolus. De nouvelles liaisons routières sont créées dans un contexte où la rapidité du TGV est sans commune mesure. Le personnel, satisfait par le reclassement, fait part de son mécontentement face aux nouvelles conditions de travail. À Lyon, le personnel n'est apparemment pas en capacité de traiter deux rames trop proches l'une de l'autre.

Dès 1986, le TGV postal revient sur le devant de la scène : puisqu'il y a réussite, ne peut-on pas le décliner ailleurs ? Le futur TGV Atlantique de la SNCF est un bon prétexte à réflexion ; un groupe de recherche se monte alors. Le projet s'avère d'emblée plus compliqué que celui du PLM. Le réseau est beaucoup plus vaste et concentre un volume de courrier moindre. Différents plans sont envisagés : projet utilisant uniquement le TGV ou projets faisant intervenir différents moyens de transport : TPA, RAP, avion, etc. Ce nouveau TGV postal se démarque du précédent : aménagement d'un bureau de tri dans le wagon de queue, possibilité de demi-rames. D'anciens membres des groupes ayant travaillé sur le TGV Sud-est sont partie prenante et permettent d'accélérer les procédures. Les principales nouveautés sont les suivantes :

- équipement humain conséquent (réfrigérateur, chauffe plats, sanitaires, etc.) pour le bureau de tri et tablettes de tri repliables pour y placer des conteneurs ;
- des rames composées d'une motrice, de trois wagons et d'un quatrième wagon comprenant un poste de conduite ;
- jusqu'à huit circulations (allers-retours) par jour.

Dès le début du projet, bien qu'il soit séduisant, l'administration n'est pas entièrement convaincue de la possibilité ni de la rentabilité d'un tel système. Il est revu à la baisse avec la confirmation d'un Train-Poste autonome pour les ramifications les plus lointaines où le courrier n'est pas très important (Bretagne par exemple). Le projet est abandonné quelques années plus tard, l'investissement trop lourd et la rentabilité trop faible en étant les raisons principales.

En parallèle et ce dès 1988, ces différents groupes de recherche travaillent sur le projet d'un autre réseau pour le TGV postal : le réseau nord. Il se démarque profondément de celui du TGV postal Atlantique puisqu'il a pour ambition une dimension européenne. Le contexte européen y est favorable, on y prépare d'ailleurs l'espace Schengen dans les années 1990 permettant une circulation plus aisée des marchandises entre pays membres.

Différents plans pour le TGV postal sont prévus : un Paris-Londres-Bruxelles, voire un ambitieux Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam et un plus modeste Paris-Lille-Bruxelles. Ce projet est d'autant plus novateur qu'il n'existe pas à l'époque de liaisons postales ferroviaires internationales en Europe. Pour le passage d'une frontière, il existe ce que l'on nomme un « bureau d'échange », infrastructure située dans la zone frontalière et où les deux services nationaux d'ambulants échangent leurs dépêches internationales.

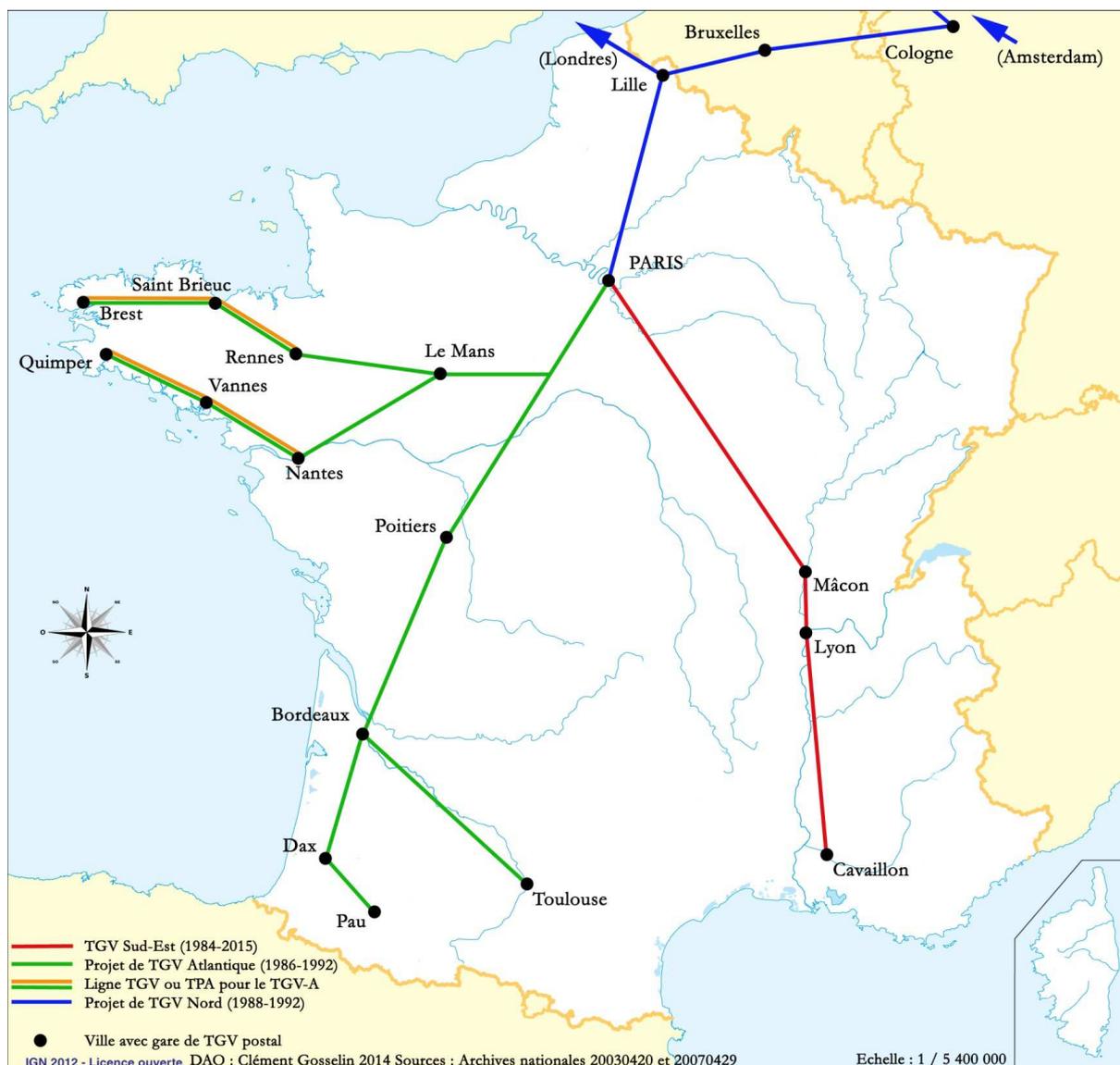


Figure 6 : Réseau rêvé par l'administration des PTT au début des années 1990

Il faut avoir à l'esprit qu'un tel projet naît de considérations politiques mais aussi techniques : les questions de normalisation ferroviaire à l'échelle européenne sont extrêmement complexes (écartement des rails, signalisation...). L'arrivée d'un nouveau mode de transport sans concurrent est un moyen efficace de mettre en place un système européen uniforme. Pourtant, ce projet ne verra pas plus le jour que celui du TGV postal Atlantique.

En novembre 1994 a lieu l'extension de la ligne Paris-Lyon jusqu'à Cavallion : l'objectif de disposer de l'axe complet du PLM est enfin atteint. C'est aussi la mise en circulation d'une troisième rame de TGV postal et l'abandon de la plateforme de Lyon. Cet axe Paris-Marseille

semble être le seul où le TGV postal trouve sa place en termes de volume de courrier et d'utilité de la vitesse.

## Le TGV postal aujourd'hui

Le TGV postal est confronté à un changement de la situation postale depuis plusieurs années. En effet, le volume courrier est en baisse régulière et le taux de remplissage moyen d'un TGV postal est descendu à 80 %. Pour palier à ce manque de courrier, il sert également au transport de conteneurs vides. Âgées de trente ans, les rames doivent être impérativement remises à niveau et le coût peut monter jusqu'à la moitié d'une rame neuve. L'augmentation progressive du coût des sillons (créneaux horaires où un train peut circuler) ne fait que complexifier le problème. En 2009, la Poste passe de huit à six circulations quotidiennes. La politique postale autour de l'abandon progressif du J+1 et de la mise en avant de la lettre verte montre un TGV postal qui n'est plus adapté, dont la vitesse n'est plus nécessaire.

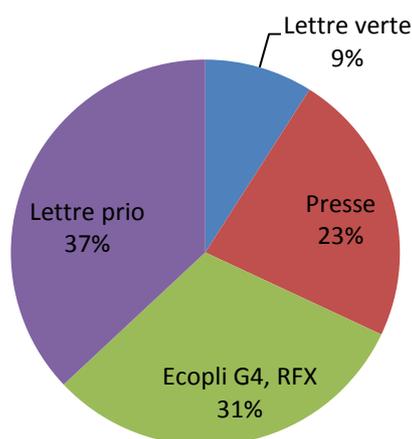


Figure 7 : Répartition du trafic transporté par le TGV postal en 2013

Toutefois, l'abandon programmé du TGV postal en juin 2015 ne signe pas pour autant la fin de l'histoire postale ferroviaire. Avec la création de la plateforme multimodale de Bonneuil-sur-Marne (Val de Marne) en 2017, il est annoncé une augmentation de 30 % de courrier transporté par fer.

Parallèlement à cette situation, le projet Euro Carex à la fin des années 2000, s'inspire de l'expérience du TGV postal pour lancer un appel à la création d'un réseau de fret à grande vitesse. Début 2012 a lieu le voyage officiel du TGV postal jusqu'à Londres à grand renfort de publicité.

Le réseau imaginé pour son lancement est sensiblement le même que le réseau rêvé pour le TGV postal Nord au début des années 1990 ; mais est-ce un hasard ? Ce projet n'est à ce jour plus actif et aucune raison officielle n'est donnée pour son abandon. Mais il montre l'importance que revêt le TGV postal comme exemple unique de transport de fret à grande vitesse.

Si l'on peut reconnaître les raisons pour lesquelles le TGV postal doit s'arrêter définitivement, il ne faut pas pour autant oublier son rôle social, trop souvent mis de côté. L'Opération Pièces Jaunes est peut-être la plus significative dans ce domaine. Cette action donne une image positive de la Poste via son TGV postal de 1997 à 2008 par son implication sociétale dans une œuvre caritative. La Fondation lutte contre la douleur et l'isolement des plus jeunes et



**Figures 8 et 9 : Opération Pièces Jaunes 2007 (chargement du TGV)**

fait appel à la solidarité des enfants avec la fameuse grande tirelire jaune en carton. C'est donner une dimension nouvelle à un simple moyen de transport postal. Cette opération est aussi l'occasion d'un moment de convivialité pour les agents participants.

Outre cet aspect social, son côté « vert » est toujours d'actualité et il est évidemment un argument souvent utilisé contre son abandon. Il s'inscrit parfaitement dans son temps en étant économique et écologique aux yeux du public.

Signe de modernité à une époque où la Poste cherche à améliorer son réseau d'acheminement grâce à l'innovation, le TGV semble devenu aujourd'hui obsolète, bien que ses caractéristiques soient toujours dans l'air du temps. Près de dix ans sépare le début du projet et la mise en circulation effective, montrant l'ampleur de l'investissement de la Poste. Des aménagements importants sont mis en place pour un service au public toujours plus rapide et efficace. Il est peut-être un des plus emblématiques représentants d'une technologie « à la française » des années 1980/1990 et de l'idée que l'on se fait du progrès à la Poste. Sa réussite

incontestable pendant deux décennies et les projets parfois un peu trop ambitieux sont marqueurs de l'attention d'une administration devenant entreprise, à l'égard d'un moyen de transport pourtant peu visible.

Tournant la page des ambulants, il devient un objet socio-culturel fort mais souvent oublié via son Opération Pièces Jaunes et son image du « train jaune » unique au monde. Reste encore la question du devenir des plateformes, mais surtout des rames jaunes devenues emblématiques à l'heure où le patrimoine et le débat autour de sa conservation sont omniprésents dans notre société.

Figure 10 : Le TGV postal en gare de Paris-Charolais

