

Au Creusot du 17 au 19 juin 2004 se déroulait le 50^e congrès annuel de la Business History Conference.

Représentant le CHP, Muriel Le Roux présidait la session sur « Les réseaux postaux aux Etats-Unis et en France de 1830 à 1914 » et Sébastien Richez y présentait une communication en anglais intitulée « Du transport des dépêches à la distribution du courrier : la mutation du réseau postal en France au XIX^e siècle »

Résumé

L'année 1830 marque le début d'une nouvelle ère pour l'administration des Postes, en tant que réseau de transport et réseau financier. Elle pose les jalons d'une métamorphose qui ne s'épanouit pleinement qu'à la fin de la décennie 1860.

Jusqu'à 1830, l'acheminement représente l'essentiel de ce qu'on appelle alors le service postal. Et encore, l'administration l'effectue-t-elle avec le précieux appoint d'entrepreneurs privés qui se chargent des relations secondaires ... La tâche dévolue à la Poste se répartit entre le courrier, qui en occupe la part principale, et les personnes peu nombreuses qui peuvent s'offrir le coûteux privilège de voyager par les malles-poste. Les deux trafics s'opèrent de façon concomitante sur les routes de poste du pays, reliant les grands centres urbains à Paris et entre eux. Un personnel restreint, installé dans des locaux peu nombreux, suffit à cette tâche. Parce que réalisée de façon éparse, inégale et incertaine, la distribution ne relève d'aucun processus organisé, et l'administration ne dispose de moyens humains que dans les principales villes.

Parmi les pays industrialisés se dotant progressivement de transports de plus en plus sûrs et performants, la France la première a donné un développement sans précédent à son service postal. D'une régie vouée presque exclusivement au transport des biens et des personnes, la Poste est devenue un service plurivalent destiné à assurer, du début à la fin de la chaîne de la correspondance, la collecte, le transport et la distribution du courrier partout sur le territoire. Hormis l'existence de service de distribution dans quelques grandes villes du royaume, la prise en charge totale du courrier pour tous les publics est un concept totalement neuf pour l'époque. Jusqu'alors, seules les autorités administratives du royaume peuvent communiquer dans l'exercice de leurs fonctions par un service de « messagers-piétons » bien rodé ; les élites autres qu'administratives doivent quant à elles recourir à des intermédiaires chèrement payés pour correspondre entre elles ; les plus modestes correspondent rarement.

Cette mutation constitue une véritable révolution structurelle pour les Postes. Celles-ci doivent imaginer, créer puis développer des moyens d'exploitation adéquats. Cela passe par la naissance et la croissance de nouveaux grades de personnels, la diversification et la dispersion d'infrastructures aptes à assurer les conditions du nouveau service. Le processus d'implantation de la Poste se déroule sur divers plans ; matériel et physique, puisqu'il s'agit d'accroître ses localisations et sa présence ; imaginaire et mental, puisque les Postes doivent s'imposer aux esprits au moyen de signes distinctifs propres. Cette transformation en profondeur a propulsé la Poste au rang des principales institutions liées à la modernisation de la France.

L'analyse repose sur une base archivistique variée. Les débats parlementaires permettent d'étudier les enjeux autour de la transformation de l'administration ; les archives manuscrites de l'administration (série F 90) matérialisent les modalités humaines et matérielles de développement du réseau. Les archives imprimées (Livre de poste, Annuaires des Postes) fournissent des informations quantitatives concernant les relais et bureaux.



La mutation du réseau postal s'insère pleinement dans les problématiques récentes autour de l'histoire de l'administration, de l'aménagement du territoire à travers les réseaux de communication et de transport et l'émergence de la notion française de « service public ».

Du transport des dépêches à la distribution du courrier : la mutation du réseau postal en France au XIX^e siècle.

Si la Poste en France doit d'abord s'entendre comme un réseau de transport, des hommes comme de l'information, elle recouvre également les éléments d'un vaste réseau financier, en ce sens que l'utilisation des services postaux par la population rapportait d'énormes bénéfices aux caisses de l'Etat grâce au transport des gens et à la tarification des lettres.

Au XIX^e siècle, le réseau postal français, entendu sous le sens financier et de communications, connaît une transformation.

Avant 1830, à travers les relais de poste disséminés sur les routes royales, il supporte principalement le transport des dépêches sur tout le territoire. A côté de ces relais, véritables centres actifs de la circulation de l'information dans le pays, les bureaux de poste constituent, en comparaison, des entités passives ; en effet, seuls les bureaux des grandes villes disposent de facteurs pour effectuer la distribution auprès des particuliers. Une large majorité des Français habitant à la campagne se trouvait ainsi isolée du circuit postal.

Dans cette version, le réseau vit essentiellement grâce aux personnes qui souhaitent voyager ou écrire. En aucun cas, elle ne facilite une production accrue d'échanges en allant à la rencontre des gens exclus du réseau.

L'année 1830 marque une rupture dans la conception du réseau postal français. Non seulement la croissance du nombre des relais demeure forte, mais aussi l'Etat décide désormais de faire opérer la distribution du courrier au profit de toute la population, qu'elle soit localisée en ville ou à la campagne.

Par leur branche de la Poste aux chevaux, les Postes constituent le premier macro-système relatif au transport, parallèlement à l'essor de la route et bien avant le chemin de fer¹. Par leur implantation et la fréquentation des axes routiers, elles dessinent les zones actives ou désertées de la Normandie au début du XIX^e siècle. En se superposant à elles, la Poste aux chevaux présage des zones épistolaires intra-régionales se dégageant au milieu du siècle. Par le développement et l'épanouissement de la branche de la Poste aux lettres et son adjonction complémentaire à la Poste aux chevaux, les Postes posent les bases originelles de l'entité accomplie et moderne qui perdure aujourd'hui sous la forme de l'entreprise publique. D'ailleurs la définition de l'activité postale de l'époque apparaît multiple.

En tant que régie, elle apporte, sous la tutelle du ministère des Finances, son écot financier au budget national grâce aux bénéfices de la taxe des lettres et des tarifs de voyages des personnes. En tant qu'administration, elle porte les habits d'un service de l'Etat à part entière, avec une exploitation en pleine structuration et des agents dotés de signes distinctifs. De la forme entrepreneuriale, elle en prend largement l'aspect : avec publicité et concurrence, elle procède par la mise en adjudication de relations postales

¹ F. Caron, « La naissance d'un système technique à grande échelle. Le chemin de fer en France (1832-1870), *Annales E.S.C.*, juillet-octobre 1998, n°4-5, p. 859.

routières entre de nombreux bureaux. Au cours de leur processus de croissance, les Postes s'appuient sur des entrepreneurs privés. Sans cette délégation matérielle et technique, elles n'auraient pas pu remplir leur tâche de mise en relation des bureaux de poste, à l'heure notamment où le service rural l'impose. Dans le sillage de Jacques de Turgot, de Vincent de Gournay, des physiocrates et de Jean-Baptiste Say, qui a mis en avant le rôle de l'entrepreneur², les Postes s'ouvrent en partie aux concepts de l'école du libéralisme économique à la française en entretenant tout un secteur économique essentiel au transport de l'information.

Au moment où, au XIX^e siècle, le droit administratif se met en place, l'aspect multiforme des Postes implique une législation complexe et variée, allant de l'administratif au commercial, en passant par le financier. Là encore, les Postes participent à l'élaboration du droit en général. De même, à partir de la mise en place de la Monarchie de Juillet, régime dont les historiens ont souligné la part importante dans la construction d'une France moderne, les Postes ont eu indéniablement un rôle fondamental dans ce processus. Quand la loi scolaire dite Guizot de 1833 élargit les moyens de la scolarisation, alors que la législation de 1831 sur les routes et chemins vicinaux contribuent à ouvrir les horizons, les lois successives sur le service rural et la tarification postale permettent au moins de démocratiser l'usage épistolaire.

La transformation de la structure d'exploitation des Postes est engagée par le gouvernement. Elle s'est opérée en force et dans une certaine improvisation. D'un côté, elle ne fait pas l'unanimité parmi les élites politiques éclairées de la situation de la société, laquelle n'est pas préparée au service postal universel. D'ailleurs, la communication restreinte, pour ne pas dire absente, autour de cette réforme montre combien les journaux, relais de l'information dans le pays, s'en désintéressent ; ils reflètent l'opinion du pays. D'un autre côté, la Poste compose avec la volonté des gouvernants d'imposer une réforme destinée à servir la grandeur d'un régime politique balbutiant. Le service rural est d'autant plus facile à imposer dans l'urgence qu'un modèle sous-préfectoral de traitement du courrier entre les administrations, étudié à travers la Seine-Inférieure, existe déjà. Cependant, l'extension et l'application nationale de ce modèle induisent une dimension sous-estimée par l'administration postale, d'où cette approximation manifeste au cours des deux premières décennies de gestion.

Dans la phase initiale de constitution et d'extension de sa branche de la Poste aux lettres, l'administration s'est appuyée sur une identité forte qui imprègne déjà la Poste aux chevaux. Des caractéristiques professionnelles et hiérarchiques de la paire maître de poste / postillon, qui identifient longtemps la Poste, naissent celles d'un duo voué à une grande célébrité future, à savoir directeur / facteur. L'Etat décalque les considérations politiques et stratégiques qui président à son service par le premier couple, compte tenu de sa situation privilégiée sur les principaux axes de communication, au second binôme eu égard à son imbrication au sein de la société rurale. En clair, un modèle est appliqué à un autre, ses déviances comme ses bons côtés. Il est assez évocateur de constater combien le postillon à son époque d'apogée, puis le facteur, ont occupé largement le devant de la scène. Pierre Nougaret a montré l'omniprésence du postillon dans les contes et chansons, au théâtre, dans l'iconographie³ ; le facteur a suivi un chemin identique. Les gouvernants planifient, règlent et administrent la Poste, seul système de communication rapide et de masse, de façon à ce qu'elle concoure à la sécurité intérieure du pays. Ce

² A. Beltran, P. Griset, *La croissance économique de la France 1815-1914*, Paris, Colin, p. 19-20.

³ P. Nougaret, « Maître de poste et postillon, personnages disparus », *Le Vieux Papier*, octobre 1982, p. 381.

modèle s'est appliqué par la suite à l'époque du démarrage de technologies plus modernes, comme le chemin de fer ou le télégraphe⁴.

L'année 1830 a revêtu en définitive une double signification. Elle a annoncé la mort d'une Poste monoactive, et entériné la naissance d'une administration plus polyvalente. Abandonnant son domaine d'action originel de la prise en charge du transport, la Poste se tourne désormais vers une prestation de service davantage axée sur le traitement des transactions épistolaires et financières. Les débuts du Second Empire vont confirmer cette inflexion.

⁴ J. Foreman-Peck, « L'Etat et le développement du réseau de télécommunications en Europe à ses débuts », *H.E.S*, n°3, 1989, p. 383.