



**G R O U P E L A P O S T E**

## **RESUMÉS DES COMMUNICATIONS**

## Natalia PLATONOVA

### Les services postaux dans la Russie du XVIII<sup>e</sup> siècle

Après un bref bilan de l'état des recherches menées en histoire postale en Russie, notre communication se propose d'éclairer quelques aspects peu connus du fonctionnement de la poste russe de l'époque moderne. Il s'agit, d'abord, d'analyser le mouvement de la mise en place des réseaux postaux et leur géographie historique, qui s'est échelonné sur la période du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle, mais connu des phases importantes d'évolution liées à la politique de réformes et l'expansion territoriale de l'Etat sous les règnes de Pierre Le Grand et de Catherine II. Ces interrogations seront complétées par l'étude de l'organisation, des fonctions et des catégories du personnel des bureaux postaux au XVIII<sup>e</sup> siècle, ainsi que des moyens et des pratiques qu'ils employaient afin d'assurer le transport rapide des messages et des lettres à travers le royaume. Cette double approche nous permettra d'arriver à une série de conclusions qui dégageront non seulement la fonction et la place occupées par les services postaux dans l'Etat et dans la société russe à l'époque moderne, mais aussi mentionneront les traits communs et spécificités de la gestion postale en Russie par rapport à ses homologues européens.

## John WILLIS

### L'échelle de la communication en Nouvelle France

Cette communication s'inspire de l'historiographie canadienne, s'appuyant entre autres sur les travaux récents de Harrison, Friesen et de Banks, notre propos s'efforcera de rétablir la dimension humaine dans la préparation et exécution de stratégies de communication au cours de l'histoire de la Nouvelle France. Il s'agit d'un ensemble de stratégies qui tiennent compte de cette nécessaire complémentarité entre l'oral et de l'écrit au sein d'une société à peine alphabétisée. Notre approche tiendra compte également de la diversité des échelles d'analyse sur laquelle la communication opère. Nous verrons que l'équilibre entre l'oral et l'écrit semble fluctuer selon l'échelle dont on parle.

Dans un premier temps, le transport *transatlantique* constitue le cordon ombilical entre France et Nouvelle France. Marchands et marins sont les fidèles serviteurs et utilisateurs de ce système qui par la transmission de messages écrits, lie Bordeaux et La Rochelle aux lointaines destinations de Québec et Louisbourg. La correspondance d'un certain Abraham Gradis nous servira de guide.

Deuxièmement, sur l'échelle *continentale*, l'Amérique française est traversée de routes d'eau, pistes et portages bien connues des peuples autochtones. Qu'il s'agisse de porter le courrier ou de transmettre de vive voix les plus récentes nouvelles entendues au pays d'en haut, comme en Acadie, on ne peut se priver de ces messagers autochtones qui sont chez eux en roulant sur les principaux axes du continent. Nous nous proposons d'examiner ce phénomène à l'aide d'une carte.

Enfin, troisièmement, la Nouvelle France est constituée d'un corridor d'établissements alignés côte à côte le long du Saint-Laurent et de ses affluents, sur quelques centaines de kilomètres à la manière de ce que Kalm surnomma le village-rue. Les nouvelles se propagent rapidement le long du chemin royal comme au sein d'un village. Québec et Montréal sont de véritables carrefours de communications. Y convergent quantités de lettres, de rumeurs, des discours, de cérémonies publiques. En ville l'ancien régime communique par écrit, par discours et par rituel. Nous aborderons la discussion à l'aide de quelques sources.

## Éva RING

### Les récits de voyage et la Poste de Hongrie aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles

Le premier document se référant à la poste de Hongrie date du 10 mai 1528. Cette ligne permettant la communication régulière entre Vienne et Buda, était employée pour le transport des lettres et des paquets. Après l'occupation de Buda par les Turques, la capitale fut déplacée à Presbourg (a. u. Bratislava – Slovaquie) et les stations principales de la poste liaient Presbourg et Kassa (a. u. Kosice) ; ainsi la ligne suivait la principale route commerciale de Hongrie. Le réseau de poste s'étendant plus tard sur la principauté transylvaine et sur les territoires croates (soumises à la couronne hongroise)

fonctionnait bien, mais les voyageurs ne commencèrent à l'utiliser pour leur déplacement qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle. Lord Paget par exemple, traversa la Hongrie par les voitures de poste en 1702.

Le retour de la sécurité après l'expulsion des Turques et la construction des routes principales permirent le développement rapide de la poste dans la Monarchie des Habsbourgs. La Cour de Vienne favorisa l'évolution du commerce maritime dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. Pour cette raison, à cette époque, la ligne se dirigeant vers Zagreb et les portes adriatiques devinrent les plus importantes. Quant à la communication des personnes, les voyageurs étrangers utilisèrent souvent les voitures de poste. Selon le témoignage des récits de voyage, ils appréciaient la vitesse et la qualité du transport. Le comte Hofmannsegg, un savant d'origine saxonne, visitant la Hongrie en 1793 et 1794, fut d'avis que la poste était bien meilleure en Autriche et en Hongrie que dans son pays ou dans le Saint-Empire. Par contre, les stations et les auberges, destinées aux services des voyageurs, satisfaisaient moins à l'exigence des étrangers.

Malgré cette opinion favorable, les voyageurs hongrois, visitant les différentes régions de leur patrie pour les raisons professionnelles ou pour satisfaire leur curiosité n'utilisèrent guère les lignes de poste ; ils employèrent des paysans qui les transportaient pour un prix beaucoup plus intéressant. Le voyage était ainsi plus long, mais moins cher. Ce n'est que dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et surtout à partir des années 1830 que les seigneurs hongrois, entretenant les nouvelles stations, commencèrent à utiliser les lignes de poste liant déjà tous les coins du royaume et permettant le déplacement rapide. C'est à cette époque que le voyage devint, d'une certaine façon, une tâche patriotique : l'élite essayait de comparer son pays natal avec les territoires étrangers pour voir la situation réelle de la Hongrie.

## **Anne BRETAGNOLLE, Nicolas VERDIER**

### La mise en place du réseau postal en France 1700-1850

Dans cette communication, il s'agira de nous intéresser à l'édification du réseau des routes de Poste aux chevaux, utilisé pour opérer une première distribution du courrier en France. Cette constitution s'effectue d'abord dans les institutions. On passe ainsi de la création d'une ferme unique à la fusion de la poste aux chevaux et de la poste aux lettres. Elle s'élabore ensuite dans la façon dont ces routes sont présentées au public, sous la forme d'annuaires dont l'organisation varie tout au long de la période. Elle se donne enfin à voir dans la morphologie même de l'ensemble des routes. En effet, ces années voient se constituer un réseau unifié et de plus en plus dense sur le territoire français. L'analyse du réseau à six dates successives, grâce au dépouillement exhaustif des annuaires, et l'utilisation d'un Système d'Information Géographique (SIG) permettent d'appréhender très précisément la nature même du réseau et de ses mutations. L'analyse du système postal présenté ici est donc à la croisée de trois dimensions au moins, institutionnelle, organisationnelle et morphologique.

## **Klaus BEYRER**

### La révolution de la poste aux chevaux allemande dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle

Après la guerre de Trente Ans (1618–1648), les Etats princiers souverains commercèrent à instaurer leurs propres établissements postaux. Sous la direction de l'Etat, l'acheminement postal fut élargi à tous les transports par terre. Les liaisons étaient alors assurées sous la compétence et la responsabilité des établissements postaux d'Etat et de monopole privé, lesquels offraient des garanties fermes de transport sur de longs trajets. L'institutionnalisation du voyage a pour origine le service postal ordinaire de transport de voyageurs. Ce service ordinaire était offert sur la base d'horaires fixes, indépendamment de la demande quotidienne, et ce à des prix raisonnables. Vers le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, les liaisons en Allemagne avaient atteint pour la première fois une haute densité géographique, voire même, en divers endroits, une fréquence élevée.

Le système d'organisation des voitures exprès et du service postal rapide introduits en 1821, système très développé pour l'époque, permit de réduire à près de la moitié la durée des voyages sur les courses postales à longue distance. A l'instar des Français, le transport des voyageurs fut élevé au niveau du service de messagerie; les passagers furent ainsi transportés à la vitesse d'un messenger à cheval. Il s'agissait en particulier de réduire au minimum les temps d'arrêt aux relais: dix à quinze minutes pour les

pauses accordées aux passagers, cinq minutes pour le changement des chevaux. Les conducteurs, équipés d'une montre de route et d'un journal de bord, devaient veiller à ce que les horaires fixés soient strictement observés. Le service de courrier rapide permit de réduire la durée du trajet Berlin – Hambourg de 85–91 heures à 31 heures et demie au maximum tandis que, sur la course des voitures exprès entre Francfort et Stuttgart, les 40 heures de trajet furent réduites à 25 heures.

## **Gaspar MARTÍNEZ LORENTE**

La consolidation de la Poste espagnole pendant la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle :  
étude comparée avec les Postes européennes

L'établissement de l'État libéral en Espagne a favorisé les réformes nécessaires à la consolidation du système postal ; ce qui, à partir de 1850, se traduira par l'utilisation du timbre-poste comme méthode d'affranchissement ainsi que la rationalisation et la minoration des tarifs postaux; l'élargissement du service quotidien de la levée et de la distribution du courrier qui atteint la quasi-totalité des communes d'Espagne; l'aménagement d'un système de transport postal qui repose foncièrement sur les expéditions ambulantes par chemin de fer.

L'importance de ces réformes s'est révélée pendant la décennie de 1870, quand la poste espagnole est arrivée à offrir des services au-delà de la demande sociale. Quelques années plus tard, la modernisation était devenue une réalité qui permettait l'utilisation de la poste dans tous les domaines de la société: l'État, les finances, la presse, le commerce, la culture et, bien entendu, la communication privée.

Ce processus continu de modernisation a permis à la poste espagnole de se placer au rang des pays les plus développés de la zone européenne, comme il en ressort d'une analyse minutieuse des statistiques postales des pays européens établies par l'Union Postale Universelle au long du dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle.

## **Elisa LE BRIAND**

Les réseaux européens de poste pneumatique au XIX<sup>e</sup> siècle

Le XIX<sup>e</sup> siècle vit se développer les moyens de communication et les transports d'informations s'accélérer. Les ingénieurs s'intéressèrent à l'air comprimé et des réseaux de distribution rapide des correspondances urbaines au moyen de tubes pneumatiques (utilisant l'air comprimé et le vide comme force motrice) furent mis en place dans plusieurs villes européennes : Berlin, Munich, Prague, Paris, Londres, Liverpool...

Les bases techniques et organisationnelles de ces réseaux furent établies dans trois grandes capitales européennes : Londres (à partir de 1853), Berlin (1865) et Paris (1866). Chacun de ces réseaux a possédé des spécificités quant à son statut administratif, à son organisation spatiale, aux types d' "objets" transportés ou aux matériaux et aux techniques utilisés, mais leurs histoires se recoupent et possèdent de nombreux points communs. Par exemple, il est clair que l'établissement de tels réseaux à Londres, Berlin et Paris, découle en partie de l'échange entre pays des expériences et connaissances techniques des ingénieurs chargés de leur mise en place. Par ailleurs, ces réseaux furent dans leurs débuts, tous trois liés au télégraphe électrique – dans les trois capitales la première ligne reliait le bureau télégraphique de la Bourse au poste central – puis à l'administration postale. Autre exemple : dans les années 1880 la France et la Prusse orientèrent l'organisation spatiale de leur réseau selon un modèle similaire qui perdura au XX<sup>e</sup> siècle, incitant d'autres villes d'Europe à s'équiper de la sorte.

Cette communication retrace une partie de l'histoire, méconnue, des réseaux de poste pneumatique en Europe au XIX<sup>e</sup> siècle tout en soulignant l'importance de l'interaction de l'Angleterre, de la Prusse et de la France dans l'émergence de tels réseaux en Europe.

## Sophie MORLOT

Présentation d'un nouveau guide de recherche :  
la Poste en France, des origines à la fin de l'Empire.

Le Guide de recherche en histoire de la Poste à l'époque moderne fait suite à celui consacré à l'époque contemporaine. Celui-ci propose d'orienter le chercheur ou le curieux dans ses recherches, depuis les origines de la Poste, en 1464, jusqu'à la fin de l'Empire, en 1815.

Ce guide s'inscrit dans un vaste courant bibliographique. Citons seulement les travaux de Pierre Nougaret avec ses *Sources de l'histoire postale (Poste aux chevaux, Poste aux lettres, messageries et diligences) : guide des recherches*, parus en 1992, et sa *Bibliographie critique de l'histoire postale française. Poste aux lettres, Poste aux chevaux, messageries et diligences, Télégraphe Chappe*, parue en 1970 ; ainsi que ceux d'Eugène Vaillé sur *l'Histoire des Postes françaises*. Il n'est pas question ici de reprendre ces divers travaux, mais de présenter l'état de la recherche effectuée depuis 1970 et d'identifier les domaines encore ouverts à l'étude.

Afin de guider chercheurs ou curieux, cet ouvrage se divise en chapitres. Après avoir présenté brièvement l'histoire de l'organisation du système postal, un chapitre est consacré à la bibliographie. Celle-ci se divise en deux parties, l'une est consacrée à l'histoire générale des Postes, l'autre à l'histoire régionale. Fait suite un chapitre consacré aux sources imprimées, pour lequel, deux fonds d'archives ont été spécialement dépouillés, celui de la Bibliothèque Historique des Postes et Télécommunications et celui de la Bibliothèque du Musée de la Poste. Puis sont présentées les sources manuscrites. Divers dépôts d'archives ont alors été dépouillés, des Archives Nationales aux Archives Municipales, en passant par les Archives du Service Historique de l'Armée de Terre et du Quai d'Orsay. Enfin, un dernier chapitre propose des problématiques de recherche : les prismes du politique, le personnel des Postes, les mouvements et les flux postaux.

La parution de ce guide est prévue pour la fin de l'année 2004.

## Bruno CREVATO-SELVAGGI

Centre de recherche d'histoire postale en Italie (istituto di Studi storici postali de Prato), le Musée historique des Postes et Télécommunications de Rome, et le Musée postal et télégraphique de la Mitteleuropa de Trieste

L'institut d'études historiques postales, qui a son siège à Prato en Toscane, a été créé il y a désormais 21 ans ; il est le seul institut privé en Europe qui s'occupe d'une façon exclusive de la recherche dans le domaine de la Poste, et en générale, de la communication organisée à toutes les époques. Il a toujours des relations avec le monde des universités et des chercheurs (historiens, archivistes), qui s'intéressent à l'histoire postale. Il a organisé divers séminaires, congrès et rencontres. Plusieurs de ses membres s'occupent de recherche en histoire postale, dont ils publient régulièrement leurs travaux dans la revue scientifique de l'institut ou dans sa collection des monographies. Il est d'ailleurs reconnu par le Ministère du patrimoine et des activités culturelles d'Italie.

Le Musée historique des Postes et Télécommunications de Rome a été créé à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle ; il est le musée du Ministère des Communications. Il a un très riche patrimoine d'objets, de documents, de cartons d'archives. Le musée s'occupe aussi de recherches historiques dans les domaines postaux, soit en apportant de l'aide aux chercheurs, soit directement par ses propres chercheurs, soit par la participation à des expositions ou à des publications.

Le Musée postal et télégraphique de la Mitteleuropa de Trieste, appartenant à la Poste italienne, a été créé en 1997, à partir d'une collection d'objets postaux et télégraphiques de la région de Trieste, de l'Autriche, des régions de l'Adriatique orientale. Il possède aussi une riche collection de cartons d'archives émanant de la direction postale de Trieste, sous l'époque autrichienne, avant la première guerre mondiale, et jusqu'à nos jours. Des chercheurs travaillent sur la région avec cette documentation, et ont déjà publié quelques articles, notamment dans la revue de l'Istituto di Studi storici postali.

Ces trois centres sont les seuls en Italie qui s'occupent d'histoire postale d'une façon scientifique. Cette communication veut présenter les trois institutions. L'auteur est vice-directeur de l'Istituto di Studi storici postali de Prato, conseiller au Musée historique des Postes et Télécommunications et membre du comité scientifique du Musée postal et télégraphique de la Mitteleuropa de Trieste.

## Gaspar MARTÍNEZ LORENTE

Historiographie et recherche sur l'histoire postale en Espagne.  
L'état de la question.

L'historiographie et la recherche sur l'histoire de la poste en Espagne sont plutôt rares chez les universitaires, surtout en comparaison avec leur essor dans les principaux pays d'Europe occidentale.

Au vu de cette situation de vide historiographique, un groupe de professeurs universitaires, mené par Ángel Bahamonde et Luis Enrique Otero, a commencé, dès 1990, à jeter les bases de l'histoire de la poste et des télécommunications en Espagne. À partir de ce moment là, les études historio-postales ont proliféré, par le biais, surtout, de mémoires de maîtrise et de thèses doctorales, y compris la création de matières spécifiques, telles que l' « Histoire de la poste et des télécommunications en Espagne » (*Historia del Correo y las Telecomunicaciones en España*), au programme de la Faculté des Sciences de l'Information à l'Université Complutense de Madrid.

Il faudrait aussi souligner dans ce domaine la contribution apportée par les philatélistes espagnols aux études sur l'histoire postale, et très particulièrement, dans le courant des dernières années, celles des membres de l'Académie hispanique de philatélie (*Academia Hispánica de Filatelia*).

Bien que les sources historiques concernant la poste ne manquent pas, leur dispersion dans nombre d'archives est une des causes de ce vide historiographique. Pendant les dernières années, des efforts se sont succédés pour pallier cette situation, comme en témoignent l'édition du catalogue recueillant les documents postaux déposés à l'Archivo General de Indias, à Séville ou le recueil de pièces postales entrepris par des institutions comme la Fondation Albertino de Figueiredo, pour ce qui est de la philatélie ou le Musée Postal et Télégraphique de Madrid, dans le cadre duquel les auteurs de cette communication sont en train de constituer les archives historiques des postes et des télégraphes.

## Armando SERRA

Pour l'archéologie de la Poste aux chevaux – Les relais conservés

Au-delà des disciplines archéologiques de l'antiquité, comme celle classique, laborieuse dans ses fouilles déjà en XVIII<sup>e</sup> siècle, il y a l'archéologie médiévale et l'archéologie industrielle aussi, à partir respectivement de milieu du XIX<sup>e</sup> et du XX<sup>e</sup> siècle.

L'archéologie proposée (avec les relais de poste et ses matériels de travail, employés surtout par les postillons) se met chronologiquement entre l'archéologie médiévale et l'archéologie industrielle. À la différence de celle-ci, il n'y a pas l'ombre d'un doute pour le terme de la poste aux chevaux, qui n'a plus raison d'être après la diffusion du chemin de fer dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

Indispensable, bien sûr, est la relation de l'archéologie de la poste aux chevaux avec l'histoire de la Poste, ainsi qu'avec l'histoire des transports terrestres.

Le sujet ici envisagé sera traité avec référence à l'Italie pré-unitaire et à la France.

## Anne CONCHON

Messageries et coches en Europe au XVIII<sup>e</sup> siècle : tarifs et coûts de transport

Pour répondre à l'intensification des déplacements de voyageurs et à la croissance des échanges marchands au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, les réseaux postaux se sont considérablement développés en Europe, même si leur organisation remonte pour certains pays au siècle précédent. La géographie des lignes desservies par les messageries en France, les *coaches* en Angleterre, les *trekshuiten* en Hollande, les *carreteros* en Espagne, etc., comme l'organisation de ces services de transport – qui, au gré des spécificités nationales, pouvaient avoir en charge l'acheminement du courrier, le convoiement des voyageurs ou des prisonniers, l'expédition des espèces monétaires ou encore le fret de marchandises légères-, ont fait l'objet de travaux assez nombreux. Les sources abondantes concernant la tarification réglée de ces services de transport, un mode de calcul assez semblable (par personne, indexé au poids, et proportionnel à la distance) et leur relative stabilité sur la période, permettent des

comparaisons intéressantes sur la conjoncture des coûts de transport et les gains de productivité des différents réseaux postaux au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. On se propose d'envisager, à partir de ces données, un ensemble de questions articulées entre elles : le mode de calcul des tarifs (qu'il s'agisse de monopoles d'Etat ou de privilèges concédés), le prix de la vitesse et de la régularité, les surcoûts éventuels (location de chevaux, péages...), les variations des prix de transport en fonction des dénivellations spatiales, la concurrence que peuvent se livrer sur certains trajets le roulage et les coches par eau, la tarification différentielle en fonction des objets véhiculés... Il importera également d'étudier les politiques tarifaires tentées ou engagées au XVIII<sup>e</sup> siècle en liaison avec la dilatation des réseaux, l'amélioration des dessertes et les réformes de gestion.

### **Marie-Françoise BERNERON-COUVENHES**

La concession des lignes postales françaises par l'Etat aux compagnies de navigation privées  
de 1835 à 1914

Le souci de l'Etat de disposer de liaisons maritimes régulières, afin d'acheminer les dépêches, s'accrut au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, au moment où la France voulut établir des liaisons étroites avec ses colonies et où se produisit l'essor de ses relations commerciales. L'avènement de la navigation à vapeur permit de concevoir techniquement des relations postales maritimes régulières dès le premier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle. L'Etat pouvait choisir ou bien d'organiser des départs réguliers sur des destinations précises en signant des contrats avec des armateurs privés, ou bien d'exécuter le service en régie. Ces deux modes furent alternativement utilisés. En 1835, l'Etat crée un réseau postal en Méditerranée. Cependant à partir de 1851, la concession l'emporte définitivement sur l'exploitation en régie, trop coûteuse.

Comme en Angleterre, des compagnies de navigation privées, les *Messageries Maritimes* (1851) et la *Compagnie Générale Transatlantique* (1861) principalement, se voient concéder des services maritimes postaux, en Méditerranée, dans l'Océan Atlantique et au-delà de Suez, les services plus restreints étant confiés à des compagnies de plus petite taille. Ces compagnies s'engagent à desservir des lignes postales régulières, selon les termes d'un cahier des charges, en échange d'une subvention. Au cours du siècle, les services concédés s'étendent à l'ensemble des mers du globe : ce mode d'exploitation subventionné est maintenu en France, alors même que des compagnies étrangères l'ont amendé ou même abandonné sur certaines dessertes.

Cette communication se propose d'étudier les solutions mises en œuvre par l'Etat pour organiser des services maritimes réguliers sur l'ensemble des mers du globe au XIX<sup>e</sup> siècle : quels sont les choix géographiques et financiers opérés par l'Etat ? Quelles sont les facteurs du maintien jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle du principe du subventionnement des lignes postales et en quoi ce mode d'exploitation participe-t-il de l'émergence d'un service public en France ?

### **Marie CARTIER**

La gestion de la main-d'œuvre aux PTT dans les Trente Glorieuses :  
un paternalisme d'Etat ?

Dans l'après-guerre, alors que le trafic postal augmente et se déplace vers les villes, l'administration des PTT est très vite confrontée à des difficultés de recrutement. En région parisienne où les emplois d'ouvrier et d'employé dans les secteurs dynamiques des banques ou des transports offrent de meilleurs salaires et des avantages sociaux comparables, les démissions des facteurs, agents chargés de la distribution du courrier, sont nombreuses. Les concours de recrutement sont peu sélectifs. Les recrues sont d'origine rurale, ouvrière et/ou paysanne. Selon certains hauts fonctionnaires, la qualité de la main-d'œuvre se dégrade. Dans ce contexte, la gestion du personnel entre l'administration des PTT et la direction de la Fonction publique dessine une politique de stabilisation et de moralisation de la main d'œuvre. Celle-ci a particulièrement concerné les facteurs, corps d'exécution le plus nombreux, et dont la situation de travail est problématique dans cette période des années 1950 marquée par l'essor des échanges économiques mais aussi le développement de la circulation automobile : les facteurs réalisent de nombreuses opérations à caractère bancaire « hors de la vue des chefs », dans les rues des villes et des villages (par exemple, les mandats payés à domicile) et utilisent de plus en plus souvent des véhicules motorisés. En s'appuyant sur des sources institutionnelles et sur des archives disciplinaires, on décrira les divers dispositifs destinés tout à la fois à stabiliser et à moraliser cette main

d'œuvre volatile issue des classes populaires rurales ((circulaires adressées aux agents débutants, service social et aide au logement, formation des receveurs chargés d'encadrer les facteurs, sanctions disciplinaires) puis les normes de comportement diffusées (tenue, probité, sobriété, gestion domestique rationnelle). On s'interrogera pour finir sur les marges d'autonomie dont les facteurs disposent du côté de la tournée et des relations avec les résidents. Celles-ci représentent une limite importante aux disciplines administratives.

L'ensemble de l'analyse est guidé par le souci de cerner la spécificité de ce mode de gestion des agents d'exécution des PTT. La notion de « paternalisme » a été développée pour caractériser la gestion de la main-d'œuvre ouvrière, tant dans le secteur privé que dans le secteur public dans la période qui va du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle à la Seconde Guerre mondiale. Est-il utile et pertinent d'y recourir pour caractériser la gestion de la main-d'œuvre dans une administration étatique dans cette période de modernisation économique et politique que furent les Trente Glorieuses ?

## **Jesus GARCIA SANCHEZ**

### Du Kaiser à Tony Blair : l'Europe de la censure postale au XX<sup>e</sup> siècle

La censure postale est née dans l'Antiquité, en même temps que la correspondance, mais elle a gagné en importance à l'Âge Moderne et pendant la période des révolutions du XVIII<sup>e</sup> et du XIX<sup>e</sup> siècle.

Au XX<sup>e</sup> siècle, presque tous les pays ont employé la censure postale, surtout lors des deux guerres mondiales. Des milliers de censeurs dans chaque pays lisaient les lettres militaires, pour éviter que les soldats diffusent des révélations secrètes, mais aussi la correspondance civile, afin d'obtenir des informations valides dans la lutte contre l'ennemi ou pour bloquer la reproduction de rumeurs hasardeuses aux yeux de la propagande officielle. Durant ces guerres, quelle que soit la position des belligérants ou des neutres, il n'y a pas eu trop de différences entre leurs systèmes censeurs, mais les pays non démocratiques ont commencé à profiter de la censure pour le contrôle idéologique des populations.

En plus, beaucoup de pays européens ont établi, en divers moments de paix, un dur contrôle des lettres pour prévenir l'exportation des devises et garantir le protectionnisme économique.

Plus tard, la « guerre froide » et les « conflits de basse intensité » ont emporté la censure partout, malgré les textes de l'ONU et du Conseil de l'Europe sur le droit au secret postal.

Aujourd'hui le contrôle postal n'est plus un système habituel de répression politique, mais les nouvelles menaces du terrorisme et du narcotrafic, en plus de l'intervention de soldats européens en missions de paix, ont fait que les polices et les services d'intelligence emploient la correspondance pour obtenir des renseignements ou pour prévenir des délits. Tout est prévu par les lois, mais la réalité montre que les méthodes des autorités sont continuellement aux limites de la légalité.

## **Marie-Cécile THORAL**

### Fonctions et rôle des services postaux dans l'administration locale de 1800 à la fin des années 1830 : la Poste, instrument de la centralisation administrative ?

La question à laquelle j'aimerais tenter de répondre au cours de cette intervention est : la Poste aux lettres est-elle un instrument efficace de centralisation administrative au début du XIX<sup>e</sup> siècle, de 1800 à la fin des années 1830 ? Pour cela, j'aimerais, dans une première partie, étudier l'organisation de la Poste aux lettres : le nombre et la répartition géographique des bureaux de poste, et le personnel de la Poste aux lettres.

Dans une seconde partie, je souhaiterais montrer les différentes fonctions de la Poste pour l'administration locale : communiquer (par l'envoi de lois, consignes, instructions ... ; par le maintien de relations entre administrateurs locaux et fonctionnaires souvent isolés dans les cantons), informer (envoi de rapports administratifs, rapports de police, rapports statistiques...), former (apprendre aux maires les règles de la correspondance administrative ; donner des conseils aux maires pour les aider dans l'apprentissage de leurs fonctions ; aider les fonctionnaires, en envoyant par exemple aux percepteurs des contributions directes des modèles-types de bordereaux...), surveiller (envoi de rapports confidentiels sur des fonctionnaires, envoi de pétitions au préfet dénonçant un administrateur local, envoi par les maires des comptes de leur commune et surveillance de leur bonne comptabilité...), prévenir les troubles (envoi de rapports périodiques sur la situation morale et politique des cantons,



envoi par le préfet du Rhône de rapports précis sur les événements en cas de troubles ouvriers ou républicains dans la ville, ce qui permet aux administrateurs locaux en Isère de mettre un terme aux rumeurs entretenues par les républicains locaux sur la chute du gouvernement à Lyon et Paris, jusqu'à l'arrivée du courrier et de nouvelles de Lyon), maintenir le lien avec la population locale (par les lettres et pétitions envoyées par les citoyens aux administrateurs locaux).

Après avoir montré le rôle essentiel de la Poste dans l'administration locale, j'aimerais, dans une troisième partie, souligner ses insuffisances et ses imperfections au début du XIX<sup>e</sup> siècle, qui empêchent la poste de fonctionner comme un instrument efficace de centralisation administrative. Le petit nombre de bureaux de poste, la lenteur du courrier et la fréquence (nombres de jours de distribution de courrier par semaine) peu élevée du courrier par la Poste aux lettres nécessitent souvent, pour les besoins administratifs, que les communes emploient des piétons qui se rendent plusieurs fois par semaine soit au bureau de poste le plus proche, soit au chef-lieu d'arrondissement. Mais les ressources limitées d'un grand nombre de villages ne leur permettent pas cette dépense. Ainsi, un grand nombre de villages ou petites villes, dépourvus de bureaux de poste et de piétons, n'ont accès que très irrégulièrement au courrier (lorsque des agriculteurs ou négociants locaux se rendent au marché de la commune dans laquelle est établi le bureau de poste le plus proche). Par ailleurs, la lenteur du courrier limite son efficacité d'un point de vue administratif, notamment pour les cas d'urgence, dans lesquels les administrateurs locaux se trouvent souvent dans une position d'autonomie de fait. Le manque d'efficacité de la poste aux lettres est d'ailleurs démontré lors des deux guerres contre les Austro-Sardes, en 1814 et 1815, pendant lesquelles, en Isère, les autorités militaires demandent au préfet de mettre en place un système de courrier parallèle et plus rapide, entre les maires et le préfet et entre les différents sièges d'état major du département. L'incompétence de certains directeurs de petits bureaux de poste ruraux, que les maires accusent d'égarer des paquets et des lettres ou d'apporter beaucoup de retard dans la livraison en laissant croupir le courrier parfois pendant des mois, s'ajoute à la lenteur du courrier pour entraver les bonnes communications entre administrateurs locaux.

## **Sébastien RICHEZ**

Le service postal dominical en France et en Europe : une vision différente du rôle des Postes de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle à l'entre-deux guerres.

Alors qu'au XIX<sup>e</sup> siècle la législation s'attache en France à exonérer les travailleurs du labeur dominical, l'administration des Postes semble demeurée en marge de cette évolution. Les dirigeants politiques considèrent comme une supériorité française, en Europe et vis-à-vis de l'Angleterre et de l'Allemagne notamment, le fait que le service postal ne s'interrompe pas le dimanche. Ainsi, durant plus d'un siècle, la Poste française fonctionne à plein régime le dimanche, alors que le reste de l'Europe a déjà apporté des aménagements au service. Il faut attendre les années 1920 pour que la France, non sans difficultés et de nombreux blocages, tendent vers ce modèle.

La question du « service public à la française » et de ses particularités apparaissent déjà en filigrane à travers les débats. Et, derrière cet aspect sensible du service dominical postal émergent des enjeux importants et des questions de fonds inhérents aux pays européens. La première repose sur la définition des Postes, ici considérées comme une activité commerciale traditionnelle, là perçues comme un service public primordial. La seconde tient dans la relation établie entre l'Etat et son administration postale : la République française exprime son caractère laïc et sa vocation d'Etat-Providence à travers un service postal universel et continu, quand le Royaume-Uni, anglican, observe la règle religieuse. La troisième tient dans le rôle national que tiennent les Postes comme vecteur économique, social et culturel auprès de la population.

A travers les sources de l'Union Postale Universelle, les rapports parlementaires français, de la presse postale et grand public, et des études contemporaines comparatives, il est enrichissant d'établir un panorama du fonctionnement dominical des Postes européennes et d'examiner les modèles mis en place.

## **Bernard ALLAIRE**

### Les protocoles d'expédition de la correspondance officielle avec le Canada à l'époque coloniale (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)

Bien qu'elles soient l'une des principales sources employées par les historiens, la correspondance officielle entre la France et le Canada n'a pas encore été exploitée de manière exhaustive pour une étude sur sa circulation, principalement en raison de l'ampleur des séries à dépouiller qui comprennent des milliers de lettres dispersées dans les fonds des archives de la Marine et des Colonies. Sous l'Ancien Régime, les correspondances officielles à destination ou en provenance des colonies se distinguent des autres types de courriers (lettres personnelles ou courriers commerciaux, etc.) de par leurs modalités de circulation. C'est-à-dire, de par leurs mécanismes d'expédition parallèles et souvent indépendant du réseau postal public, de par les mesures de sécurité plus poussées mises en cause (sacs et valises scellés, lettres cryptées) et un suivi postal plus serré (liste des correspondances, enregistrement des départs, des porteurs, accusés de réception notifiés, etc.). Ces lettres circulent sur le réseau routier français par le biais de messageries publiques, de transporteurs royaux mais également via des cavaliers spéciaux qui se chargent de les acheminer dans les nombreux points de chute officiels que sont les arsenaux militaires et les résidences des intendants des principales villes maritimes de France. Bien que qu'elles soient déficientes, les modalités d'acheminement qui entourent ce type de courrier ont pour but de restreindre et de cloisonner au maximum les correspondances aux seules personnes autorisées. La pérennité de la colonie dépend grandement de ce protocole qui, d'un côté réduit au minimum le risque d'espionnage par une puissance étrangère et, de l'autre, évite les affrontements entre les groupes dont les intérêts (politiques, religieux, marchands, etc.) divergent au sein des implantations outre-mers.

## **Antonio AGUILAR PEREZ**

### L'organisation des services postaux dans les territoires frontaliers entre la France et l'Espagne

Dans cette communication, nous nous proposons de faire une suite de réflexions territoriales au sujet de ce que la frontière entre la France et l'Espagne a signifié dans l'organisation des services postaux des deux pays. On abordera la formation de la frontière et la fonction de la Poste dans la consolidation de l'Etat aux territoires frontaliers. L'on traitera de quelques cas particuliers, comme celui de l'Andorre, un Etat entre les deux frontières qui n'a jamais eu une Poste à lui et qui est desservi aussi bien par la Poste espagnole que la Poste française ; les « îles » dans les Etats, comme c'est le cas pour Llivia, et la particularité de la Vallée d'Aran. Tout cela va nous mener à exposer quelques singularités qui sont apparues le long temps à la frontière entre la France et l'Espagne. D'autres se produisent encore comme, par exemple, le fait que dans une « Europe sans frontières », il reste encore une frange de trente kilomètres des deux côtés de la frontière où on applique une différenciation dans l'affranchissement du courrier.

## **Olivier BATAILL\_**

### Progrès postal et influence européenne dans la France du XIX<sup>e</sup> siècle

Au XIX<sup>e</sup> siècle, d'importantes réformes permettent d'améliorer l'efficacité du service postal français. Ces réformes présentent un point commun pouvant revêtir un intérêt tout particulier dans le cadre de ce colloque : l'influence des législations européennes dans leur élaboration.

Cette influence n'est pas toujours aisée. Deux grandes réformes postales du XIX<sup>e</sup> siècle se caractérisent par d'importantes controverses nées de l'utilisation des exemples européens dans le débat national. Il en est ainsi pour la réforme tarifaire de 1848 et lors du débat sur la fusion des administrations postales et télégraphiques durant le Second Empire. L'avènement de la Troisième République et d'un nouveau personnel politique constituent un tournant pour les relations internationales de la Poste. La France adhère aux institutions postales internationales, plaçant ses services postaux dans une logique réformatrice supra-nationale. Les législations étrangères commencent également à faire l'objet d'études

approfondies de la part de l'administration postale française, ainsi qu'en atteste une importante collection de registres des archives du Ministère des Postes et des Télégraphes.

Cette étude se fonde essentiellement sur le dépouillement des archives de l'ancien ministère des P.T.T. et des collections de la bibliothèque de l'Université des Sciences Sociales de Toulouse. Il s'agira de mettre en valeur le rôle des législations européennes dans l'évolution des services postaux français. Les exemples étrangers servent bien souvent de modèles aux projets de réformes postales. La gestion du service postal français selon des critères fiscaux explique la réticence des pouvoirs publics à prendre en compte ces réformes, malgré les pressions diverses (I). L'arrivée au pouvoir des Républicains à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle permet aux considérations économiques et sociales de devenir prépondérantes dans la gestion des services postaux français. L'influence sur la coopération internationale est indéniable, constituant ce que le ministre des Finances Léon Say appelle une « nouvelle ère ». Les réformes sont désormais réalisées selon les nouvelles considérations économiques et sociales, à l'instar des voisins européens (II).

## **Olivia LANGLOIS**

### L'incidence de l'expérience anglaise sur l'adoption de la taxe uniforme en France et dans les autres pays

En France, de 1792 à 1848, la taxe postale fut calculée en fonction du poids et de la distance. Avec la réforme de 1848, celle-ci ne sera plus calculée qu'en fonction du poids, sans égard à la distance, tout en maintenant un tarif plus réduit pour la correspondance locale. Cette réforme est d'une importance majeure pour l'histoire postale française, car elle consacre la finalité sociale du service et participe à l'évolution du service public postal, même si l'Angleterre l'a précédée en la matière. En effet, grâce à l'initiative de Rowland Hill, une taxe uniforme de 10 centimes rentra en vigueur en Angleterre dès le 10 janvier 1840.

L'influence de l'expérience anglaise sur l'adoption de la taxe uniforme en France est indiscutable, et il nous a semblé primordial de nous interroger plus avant sur la teneur de cette influence. Tel est l'objet que l'on se propose d'étudier, à savoir envisager en quoi, comment et quand, l'exemple anglais intervient dans le processus d'adoption de la taxe unique en France. Ce sujet nécessitera de s'intéresser à l'histoire de la réforme postale en Angleterre, sa répercussion en France, et ce notamment à travers les opinions de ceux qui prirent parti en sa faveur ou non, qu'ils soient représentants de la nation ou bien employés des Postes. Par ailleurs, l'incidence de la réforme anglaise fut mondiale. Ainsi, alors qu'en 1848 la France adoptait la taxe unique, l'Espagne et la Russie l'avaient déjà précédée, tandis que l'Autriche, les Etats-Unis, la Sardaigne étaient certes restés attachés au système des zones mais l'avaient adapté en le simplifiant et en réduisant la taxe moyenne des lettres. Ce contexte nous amènera donc à évoquer les répercussions internationales de l'expérience anglaise.

## **Iwona WIERZCHOWIECKA**

### L'idée fondamentale d'une taxe postale universelle – le projet de 1892

Le Congrès International d'Anvers sur la législation douanière et la réglementation du travail a eu lieu en août 1892.

C'était l'occasion de réunir des sociologues, des économistes, des socialistes, des négociants, des industriels, des ouvriers, des législateurs, et des représentants du gouvernement de la Belgique pour débattre en commun et tâcher d'élucider les deux grandes questions susmentionnées. Pendant les discussions et les débats, on a souligné que la multiplicité des relations commerciales et la solidarité des transactions avaient fortifié les idées économiques et ouvert largement l'esprit philosophique.

A cette assemblée, en ce qui concerne le droit de douane, M. J. Henniker Heaton a présenté son projet d'une taxe postale universelle de 10 centimes au lieu de la présente taxe de 25 centimes. Il a proposé de combattre les charges postales excessives. A son avis les taxes furent exagérées et inutiles sur la correspondance étrangère d'un pays et ces taxes furent un impôt absolument vicieux. En frappant les lettres qui sortent de son territoire, l'Etat frappe ses propres citoyens. D'après lui, l'Etat, qui a le monopole du transport des lettres, doit l'exercer au profit des communautés qui l'acceptent et ne pas devenir un instrument de fiscalité qui permet de frapper indirectement le travail. Il signalait tout spécialement à l'attention du congrès la politique postale si hardie des Etats-Unis et le traité postal

conclu entre l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie. Ces exemples ont été présentés pour expliquer l'idée fondamentale d'une taxe postale universelle.

En examinant cet important objet d'une taxe postale universelle en tant que l'un des problèmes du service postal, il est intéressant d'observer le développement de l'idée d'une administration internationale à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

## **Benoit OGER**

Les Caisses d'épargne postales en Europe avant 1945 : histoire d'une coopération manquée

En 1930, sur les trente-cinq pays qui possèdent une Caisse d'épargne postale ou publique, vingt-trois sont européens. L'exemple de l'Angleterre qui, en 1861, institue les *Post-Office-Savings-Bank* (POSB) est donc suivi par une grande majorité de pays européens même si le mouvement de création n'est pas immédiat et qu'il s'étire jusqu'à l'entre-deux-guerres.

La création des Caisses d'épargne postales répond à des préoccupations ou à des besoins propres à chaque pays. Pour la Belgique et la Hongrie, il s'agit, à l'instar de l'Angleterre, d'amortir la dette publique ; pour l'Italie, il s'agit plutôt de désenclaver des régions démunies en service bancaire grâce à la création d'un livret national. Ce dernier permet également d'envisager des coopérations au niveau international. Et des pays frontaliers comme la Belgique (1882), l'Italie (1904) et la France mettent en place un système d'échange pour des opérations de versements et remboursements. A l'origine, deux conditions paraissent nécessaires à la mise en place de conventions liant deux pays dans le domaine de l'épargne : l'existence d'une Caisse d'épargne qui utilise les structures postales et une émigration/immigration relativement importante entre ces deux pays afin que cette convention ait une réelle utilité.

A partir de l'exemple belge, italiens et français et sous l'égide l'Union Postale Universelle (UPU), un projet d'arrangement pour créer un service international des Caisses d'épargne postales est étudié au Congrès de Lisbonne en 1885. Malgré les bonnes intentions de départ, le projet d'un arrangement international est bloqué pour des raisons politiques et financières. Finalement, après avoir été à l'avant-garde pour la création d'un service international, les Caisses d'épargne postales adhèrent à l'Institut International des Caisses d'épargne (IICE) fondé par les Caisses d'épargne privées. Et il faut attendre les années 1950 pour que quinze pays signent un arrangement concernant le Service International de l'épargne des Caisses d'épargne postales dans le cadre de l'UPU.

## **Léonard LABORIE**

L'organisation de la poste aérienne en Europe dans l'entre-deux-guerres :  
les administrations postales françaises et étrangères et la mise en place d'un nouveau réseau

Si la poste aérienne évoque surtout les exploits des traversées intercontinentales et du franchissement des grands obstacles naturels, elle a trouvé dans les liaisons internationales en Europe son premier champ d'exploitation régulière et fiable –deux attributs cardinaux des services postaux.

Dans l'entre-deux-guerres les liaisons intra-européennes se multiplient en effet, sur la base d'accords bilatéraux (le premier échange international postal aérien s'effectue entre Paris et Londres) qui deviennent bientôt multilatéraux. Tracé des lignes et choix des escales, détermination des horaires, des objets de correspondance admis ou encore et surtout des conditions tarifaires : les administrations postales d'Europe mettent assez rapidement à profit leur tradition cinquantenaire de coopération pour discuter et fixer les cadres dans lesquels pourrait s'épanouir ce nouveau moyen d'acheminement du courrier. Sur ce terrain, elles ne sont cependant pas seules à jouer. Les compagnies aériennes, mais aussi les gouvernements qui les soutiennent, ont souvent des intérêts contradictoires. Aussi les négociations sont-elles, la plupart du temps, compliquées. Cela d'autant plus enfin que les usagers de ce service savent se faire entendre. Représentés par la Chambre de commerce internationale, ils poussent à la constitution en Europe d'un régime uniforme pour le service postal aérien. Pour tous ces acteurs la question est primordiale : les gouvernements rivalisent pour développer leur compagnie nationale, tandis que ces compagnies s'appuient sur un trafic postal rémunérateur et que les administrations cherchent à améliorer le service qu'elles offrent à des usagers assez peu satisfaits.

Embellie de conférences officielles et officieuses impliquant à des degrés divers ces différents acteurs, la période est aussi marquée par une forte évolution de la technologie aéronautique. Capacités des

avions et infrastructures au sol sont bien évidemment à prendre en compte dans cette histoire. La Poste derrière sa façade, apparemment neutre, d'administration régaliennne se trouve une fois de plus à la croisée d'enjeux pluriels.

Il s'agira pour nous de cerner les acteurs et leurs logiques, de quantifier les volumes en jeu et de faire apparaître une périodisation. Nous centrerons notre étude sur les administrations, en nous demandant dans quelle mesure elles partagent des vues communes et jusqu'où elles coopèrent dans cet environnement qu'elles ne maîtrisent pas complètement.

Si elles ne parviennent pas à créer un réseau européen spécifiquement postal et intégré, du moins ces administrations aboutissent-elles à la définition à la fin des années 1930 d'un régime européen avantageux pour la poste aérienne en rompant le cercle vicieux : surcoût, surtaxe, faibles volumes transportés. Elles ont ainsi ouvert la voie à l'expansion de ce service, banalisé dans l'après-guerre.