

Frédéric DESROCHES, « Evolution et extension du réseau postal en Côte-d'Or 1815-1848 », maîtrise d'histoire contemporaine, sous la direction de Thomas Bouchet, université de Bourgogne, 2000, 200 p.

L'étude du réseau postal de la Côte-d'Or nécessite, afin de comprendre les enjeux des transformations effectuées, une approche multiscalaire de ses composantes. Comme tout réseau, celui de la Poste fait intervenir différents acteurs qui, entre 1815 et 1848, connaissent de profonds bouleversements. Si une approche purement chronologique est relativement embrouillée, une étude thématique permet une compréhension économique et politique des changements réalisés. Les liaisons principales ou secondaires, les points et les connexions du réseau changent au cours du temps en fonction de nombreux facteurs, de même que les agents chargés d'en assurer le bon fonctionnement. Si la Poste aux lettres est le thème principal de cette étude, l'approche de la Poste aux chevaux est obligatoire car ces deux institutions demeurent complémentaires à la veille de l'apparition du chemin de fer.

L'organisation particulière des malles-poste illustre parfaitement cette étroite association. Ces véhicules, chargés en priorité du transport des lettres à longues distances, puis progressivement de riches passagers, subissent de réelles améliorations tant au niveau national que départemental. La première caractéristique de ces voitures est leur vitesse soutenue et défendue par les pouvoirs publics afin d'assurer une liaison rapide entre la capitale, siège du pouvoir et le reste du royaume. Cette rapidité parfois contestée, car dangereuse pour les autres véhicules et les piétons, n'est rendue possible que grâce à des innovations techniques successives et la création de voitures adaptées à une fonction particulière terrestre, n'est pas lui aussi rendu plus efficace. Cet aspect est problématique au lendemain de l'Empire, dont la politique extérieure agressive a considérablement endommagé l'œuvre de l'Ancien Régime et notamment celui des Etats de Bourgogne qui ont acquis au XVIII^e siècle une remarquable autonomie dans ce domaine. L'Etat de viabilité de certaines portions de route jugées préoccupantes amène très tôt l'administration postale à revoir le tracé des lignes des malles-poste afin d'assurer rapidité et célérité à ses voitures, notions qui lui sont chères.

Les rivalités et les passions s'exacerbent dans le département entre les villes et les hommes politiques locaux en fonction des différents itinéraires proposés. Les deux lignes préexistantes à la période étudiée (lignes Paris-Lyon et Paris-Besançon) font ainsi l'objet de préoccupations à la fois politiques et économiques. Si le tracé est important au niveau national pour la vitesse d'acheminement des dépêches, la malle représente à l'échelle locale un poumon économique par les activités annexes qui s'y greffent (auberges, maréchal-ferrant, artisan du cuir). La réouverture de la ligne Paris-Lyon par le sud de la Côte-d'Or en 1836-1837 ravive ainsi les vieilles tensions de 1786 entre Autun et Arnay-le-Duc. De même, la possibilité de détourner la ligne Paris-Besançon de Dijon par les départements limitrophes soulève l'indignation de son maire et de ses riches habitants, utilisateurs réguliers de cette voiture. Le grand problème auquel l'administration postale doit faire face est de concilier les intérêts nationaux aux contraintes et aux besoins départementaux. Les réponses ne sont pas simples, mais les résultats semblent relativement efficaces et cohérents. La réouverture de la ligne Paris-Lyon en 1835, le détournement de la ligne Paris-Besançon par le nord du département en 1847 et l'ouverture d'une nouvelle liaison de Paris à Genève par Dijon dès 1844 permettent d'améliorer considérablement la desserte nationale tout en sauvegardant la place de l'ancienne capitale des Etats de Bourgogne et en dotant la Côte-d'Or de trois lignes de malles-poste réparties de manière homogène sur le département. Les réalisations deviennent plus rationnelles en se détachant progressivement des exigences locales au profit d'une plus grande équité du réseau (transfert du relais de Rouvray à Sainte-Magnance en 1841. En 1848, 17

bureaux de poste disposent donc d'une liaison directe deux fois par jour avec la capitale du royaume et les principales villes de France alors qu'en 1815, seuls 8 pourraient se prévaloir de cet avantage.

Si l'amélioration et l'extension des liaisons en malles-postes sont évidentes, il est difficile d'apprécier réellement celles des liaisons départementales. L'étude des courriers, chargés de l'acheminement des lettres entre les bureaux, est largement pénalisée par un manque de sources. Seules les entreprises chargées en même temps du transport de passagers font l'objet d'enquêtes préfectorales spécifiques à partir de 1827-1828, ce qui permet une approche partielle de ces entreprises, mais centrée principalement sur Dijon. L'implantation des bureaux sur des liaisons déjà existantes et le coût élevé du transport par entreprises limitent la création de nouvelles liaisons. Ceci ne veut pas dire qu'aucune amélioration n'est consentie par l'administration postale. Les transformations réalisées répondent à des besoins économiques précis et prouvés (importance des communications, chantier du souterrain pour le canal de Bourgogne à Pouilly). L'utilisation marquée du cheval en remplacement de piétons et la mise en place de liaisons journalières en 1828 permettent d'améliorer sensiblement la vitesse d'acheminement entre les bureaux. A ce niveau, l'utilisation des routes de poste et de leurs relais devient essentielle, soulignant une fois de plus l'interdépendance entre Postes aux lettres et Poste aux chevaux. Si les malles-poste sont à l'origine des plus importantes transformations, les courriers, qui sont en majorité des entreprises de transport public, participent aussi à la densification des routes postales.

Les modes d'acheminement des lettres changent et se modernisent mais l'un des principaux problèmes du réseau postal reste la distribution des dépêches. Durant toute la Restauration, celle-ci demeure réservée à un nombre restreint d'usagers laissant la majorité de la population française en dehors du circuit de la correspondance. Les piétons administratifs ne répondent en effet qu'aux besoins des agents de l'Etat et des municipalités qui les emploient. De 1815 à 1830, leur statut et leur gestion laissée aux pouvoirs publics locaux, apportent de profondes lacunes dans le réseau de distribution. La lenteur de l'acheminement, si souvent décriée, repose en grande partie sur l'incohérence des règlements et les tentatives limitées de changement abordées par les préfets et les sous-préfets. Le vote le 3 juin 1829 de la mise en place d'un service à domicile représente pour la Côte-d'Or, comme pour tout le royaume, l'impact décisif de la modernisation du service postal, des infrastructures et du personnel distributeur.

Les bureaux ouverts entre 1829 et 1815 sont rares puisque 5 seulement sont attestés par les archives départementales, avec des incertitudes concernant la vie de certains d'entre eux qui connaissent vraisemblablement des fermetures temporaires. Les améliorations sont donc très limitées jusqu'en 1830. Ce n'est qu'avec la mise en place du service à domicile puis de la distribution quotidienne que le réseau postal se densifie réellement. Une nuance est toutefois à apporter car seuls trois bureaux sont ouverts entre 1830 et 1839 contre 12 pour la période 1840-1848. Ceci suggère une adaptation lente du service postal à la distribution à domicile et au service journalier établi en 1832. L'étude des bureaux de poste et de leur création nous permet donc d'observer une nette opposition entre les périodes 1815-1829 et 1830-1848. Outre le nombre d'ouvertures, on constate une remarquable évolution du rôle même de l'administration des Postes. Les années 1815-1829 sont pénalisées par un manque de sources qui ne permet pas d'expliquer de manière formelle les différentes créations de bureaux, mais laissent apparaître l'influence déterminante des hommes politiques locaux (notamment pour le bureau d'Époisses). Les années 1830-1848 donnent à l'administration son véritable rôle d'organisateur du réseau et de service public. Désormais, les implantations des bureaux font

l'objet d'études économiques, financières et géographiques au travers de l'utilisation systématique dès 1839 de nouveaux documents comme le cadastre. L'organisation du réseau repose donc sous la monarchie de juillet sur une quantification préalable des besoins réels et une rationalisation de l'espace et du temps (utilisation des horloges publiques réglées au temps moyen). L'administration s'éloigne peu à peu du carcan local en établissant une nouvelle carte de l'espace, celui des circonscriptions postales de plus en plus indépendantes des limites administratives antérieures. Toutefois, les revendications municipales sont prises en compte si elles sont justifiées, rendant ainsi le réseau postal plus équitable. Avec 47 établissements en 1848 (37 bureaux de direction et 10 bureaux de distribution), la Côte-d'Or est parmi les départements les mieux dotés en matière de poste.

La modernisation du réseau postal pose l'inévitable question de la distribution des lettres privées à domicile, ce qui amène l'administration à embaucher un nouveau personnel mieux adapté que les anciens piétons. Si les facteurs sont attestés pour la ville de Dijon dès 1776 (on en dénombre 3 en 1815, 5 en 1835 et jusqu'à 9 en 1845), les campagnes en sont dépourvues jusqu'au 1^{er} avril 1830. Les facteurs ruraux, élevés au rang de fonctionnaires et surveillés étroitement, participent à l'intégration des campagnes au réseau postal en leur offrant un service jusque-là réservé aux plus grandes villes. L'installation homogène de boîtes aux lettres dans toutes les communes, voire dès 1840 dans les hameaux importants, et la création du service journalier en 1832 complètent un ensemble déjà efficace. Des défauts subsistent toutefois, aux dires de certaines municipalités qui remettent en cause la répartition des communes aux différents bureaux. Il est vrai que certaines d'entre elles se voient détachées de leur ancien arrondissement postal et donc imposables du décime rural. Mais dans la grande majorité des cas, les changements effectués répondent, en dépit de certains inconvénients financiers, à une meilleure gestion de l'espace et du temps et à la préparation d'un service journalier uniforme. A ce sujet, il est difficile d'établir une évolution spatio-temporelle de sa mise en place pour la Côte-d'Or, car les archives sont peu nombreuses et disséminées sur 12 années. Le dynamisme des communes, lié à des industries particulières (bois du châillonnais, cimenteries...) ou à la présence de ports sur le canal de Bourgogne, et la présence de fonctionnaires de l'Etat, dont la correspondance est vitale pour le régime, expliquent le plus sûrement son extension à tout le département. Si le coût relativement élevé d'une telle entreprise nationale et le manque de crédits nécessitent des aménagements locaux des tournées des facteurs ruraux (arrondissement de Semur-en-Auxois ou du bureau de Dijon), la Côte-d'Or est un des premiers départements bourguignons à bénéficier d'une distribution journalière uniforme dès 1847.

Le réseau postal de Côte-d'Or amorcé sous l'Empire et la Restauration prend véritablement ses lettres de noblesse sous la monarchie de Juillet. Son fonctionnement est dès lors assuré pleinement par l'administration postale qui se démarque peu à peu des considérations locales pour une logique nationale même si le département reste une limite prépondérante. On peut toutefois se demander comment ces structures, le plus souvent liées au réseau routier, vont évoluer avec la République et l'avènement du chemin de fer.