

**Audrey Rodriguez, « Les infrastructures postales et la ville de Bordeaux au XIX<sup>e</sup> siècle », maîtrise, sous la direction de Pascal Griset, Bordeaux III, 1998.**

Ce TER a pour ambition de vous présenter une étude sur les infrastructures postales et la ville de Bordeaux au XIX<sup>e</sup> siècle (de 1790 à 1914). Les infrastructures postales désignent l'ensemble des ouvrages qui ont constitué la fondation et l'implantation des différents services postaux, qu'il s'agisse des organes de l'exploitation postale (bureau, boîtes) et les moyens de transport utilisés pour l'acheminement des lettres. La problématique s'est articulée autour de deux questions principales : comment les infrastructures postales se sont-elles insérées dans l'espace et les activités bordelaises ? Les infrastructures ont-elles su s'adapter aux circonstances et à l'évolution des techniques, en particulier dans le transport ?

Le nombre de bureaux de poste en 1790 et 1914 s'est multiplié : la période a été fertile en création de bureaux qui ont suivi l'expansion territoriale de la cité. L'Hôtel des Postes de la rue Porte Dijeaux s'inscrit dans les limites de l'habitat groupé.

La création du bureau de la Bastide symbolise l'extension de la cité avec l'annexion de la rive droite de la Garonne. Enfin, la création (en particuliers de bureaux auxiliaires, à proximité de la ceinture des grands boulevards répond à la nouvelle géographie urbaine. Cette remarque s'applique aussi à l'extension des boîtes aux lettres.

Les progrès techniques dans le transport ont été propices à l'amélioration des délais de transmission des correspondances, qu'il s'agisse de la malle-poste, du chemin de fer et des transports collectifs urbains (tramway). Ces innovations répondaient à de réels besoins, la notion de vitesse étant une donnée omniprésente toujours recherchée par la Poste pour améliorer ses délais de transmission.

Les infrastructures ont évolué sous l'action combinée de l'administration des Postes et de la municipalité bordelaise. A cela se greffe l'intervention de la Chambre de Commerce de Bordeaux, des compagnies de chemin de fer et de tramway, sans oublier les compagnies de messagerie.

Nous avons pu voir combien ces relations étaient complexes et duales, notamment lors du conflit entre la ville et la Poste à propos du financement des bureaux dans les années 1890 ; pour la ville, il s'agissait d'un refus de principe de se soumettre à la toute puissance des Postes qui géraient depuis Paris la répartition des bureaux sur le territoire. Cependant, il faut remarquer que la collaboration entre les deux entités a été souvent efficace, notamment sur l'autorisation accordée aux facteurs d'utiliser le tramway durant leurs tournées en 1905.

Finalement, nous avons pu mesurer l'étendue du développement des infrastructures postales. En dépit de tous ces changements, nous ne pouvons pas parler de modernisation des infrastructures car cette notion implique que ce qui est vétuste soit remplacé par des installations modernes, conformes aux progrès les plus récents. Or les bureaux de poste demeurent insalubres et exigus à la veille de 1914.

Ce travail de TER a pu se réaliser grâce à la combinaison de différentes sources, principalement le fonds des archives départementales et municipales, en particulier le fonds des archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux, sans oublier les archives nationales, la bibliothèque du musée de la Poste de Paris. Cette diversité a permis d'affiner l'analyse des différents acteurs de cette histoire postale locale, afin d'éviter une vision dichotomique de ces acteurs, avec d'un côté la municipalité, et de l'autre l'administration des Postes.

De plus, la bibliographie a permis de mieux percevoir l'histoire de la ville de Bordeaux au cours de ce long XIX<sup>e</sup> siècle, car nous avons voulu rendre perceptible au lecteur le cadre dans lequel ont évolué les infrastructures postales et où ont vécu les Bordelais. Aussi, les ouvrages de la bibliographie ont facilité la compréhension des évolutions des techniques de transport, dont les répercussions ont été essentielles sur les progrès des délais de transmission des lettres.

Enfin, les études cartographiques sont omniprésentes dans cette étude pour permettre au lecteur de saisir le sens et la portée de ces évolutions.

Enfin nous terminons par la vocation du Comité pour l'histoire de la Poste à développer cette histoire, à innover dans la recherche de nouvelles problématiques, à diffuser les travaux pour rendre à l'histoire de la Poste sa véritable dimension.

