

Virginie DETRY, « La motorisation de la distribution du courrier en France de l'entre-deux-guerres à la réforme de 1988 », Master d'histoire contemporaine, sous la direction de Pascal Griset, Paris-Sorbonne Paris 4, 2008.

Toute l'histoire de la Poste est une intégration permanente des techniques nouvelles pour améliorer son service. Pour la distribution du courrier, elle a introduit la bicyclette en 1893, la motocyclette et enfin l'automobile avec les premiers essais en 1899. La Poste prend conscience des atouts de ce véhicule en observant les bienfaits qu'elle procure au service de la « PAR » (Poste automobile rurale) dans les campagnes ou encore des Télécommunications qui l'ont déjà adoptée.

Dans l'entre-deux-guerres, la Poste met en place à son tour un service automobile. Mais elle décide de le confier à un entrepreneur concessionnaire qu'elle a choisi après un appel d'offres. Elle a aussi tenté une expérience de distribution du courrier en Simca V. Malgré les résultats encourageants, cette tentative doit s'interrompre subitement en raison du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale. Durant cette dernière, le concessionnaire va avoir bien des difficultés à remplir ses missions avec la mobilisation du personnel, du matériel, des pénuries....

Au sortir de la guerre, l'automobile commence à devenir d'un usage courant dans le paysage français poussé par l'apparition de la 2 CV. Face à ce début de généralisation de l'automobile et en raison de la faiblesse du concessionnaire qui est alors la « CGAP », la Poste décide de s'orienter vers la « régie directe ». Autrement dit, elle se dote de son propre service automobile. Pour cela, elle reprend une partie du personnel de la CGAP, achète des véhicules, construit des ateliers-garages, forme son personnel à la conduite.... Toute une organisation se met en place. Ce passage va permettre une autre révolution : celui de la motorisation de la distribution du courrier dans les campagnes. La Poste va pouvoir offrir aux usagers un véritable service public. L'automobile lui permet de satisfaire aussi bien les besoins des urbains que des ruraux. Elle va partout, par tous les temps et permet de distribuer du courrier en nombre. Elle offre aussi au personnel de meilleures conditions de travail. Par conséquent, au fil des années, les tournées motorisées vont se multiplier ce qui permet de faire face à la hausse du courrier. L'automobile n'a pas que des avantages. Elle engendre aussi des accidents, de la pollution. Pour en diminuer l'impact, l'administration met en place dans les années 60, des formations de sécurité routière, teste son matériel, cherche des solutions pour faire face à la crise énergétique de 1973 ou encore prend des mesures pour améliorer les conditions de travail dans les ateliers garages.

L'instauration de l'automobile postale a été un véritable succès. La voiture jaune est désormais reconnue de tous. Et pourtant, le service automobile postal est menacé dans les années 80. Malgré l'importance du service, la mauvaise entente entre la Poste et les Télécommunications va pousser l'administration à mettre en place la réforme du SNAG qui transforme les ateliers garages en un « prestataire de service » jusqu'à son arrêt total qui entraîne le retour du système de la concession.

