

L'idée du service postal combiné ressuscitée : la Poste automobile rurale (PAR)

Sébastien RICHEZ
Chargé de recherche au Comité pour l'histoire de La Poste

Pendant près d'un demi-siècle, a existé dans les campagnes françaises un système de transport combiné du courrier, de voyageurs et de commissions par automobile, promu et réglementé par le ministère des PTT, cofinancé et organisé par les communes et conseils généraux, le plus souvent exécuté par des entreprises privées. Ce système appelé « Poste automobile rurale » (PAR), adjoignant donc plusieurs acteurs depuis l'échelon national jusqu'au local, avait pour vocation de briser le triple isolement des campagnes françaises au lendemain de la Première Guerre mondiale, sur le plan des transports, de la circulation des informations et de l'accès aux commerces. La PAR fit renouer la Poste avec son activité originelle, c'est-à-dire le transport du courrier et de voyageurs comme ce fut notamment le cas par les malles-poste¹. Elle fit également retrouver à la Poste ces préceptes historiques de vecteur du désenclavement rural et de dépassement des terroirs², comme à l'époque de la mise en œuvre du service rural en 1830³.

Malgré l'originalité de cette organisation et les problématiques sous-tendues, aucun historien, ni chercheur ou universitaire ne s'y est jamais intéressé. Seuls des postiers, et parmi eux des cadres du ministère, ont livré des écrits contemporains au fonctionnement de la PAR⁴, textes qu'on se doit en conséquence de considérer comme de véritables sources. Là se trouve déjà une réponse à la relative méconnaissance scientifique frappant la PAR. En effet, rares sont les sources émanant du ministère sur la question ; éparées et lacunaires sont les archives départementales ou communales bien que ces deux échelons aient été parties prenantes dans l'organisation. En fait, la PAR semble avoir disparu avec ses acteurs, si bien que la mémoire collective n'en conserve qu'une trace archivistique lacunaire et historiographique mineure⁵. Pour tenter d'aborder cette étude, il aura fallu passer par la documentation imprimée (brochure, instructions et des rapports) et quelques articles commis par des érudits marcophiles ou philatélistes locaux conservés au Musée de La Poste de Paris, par des documents non précisément identifiés retrouvés auprès du Service national des Archives de La Poste (SNA)⁶, ainsi que par trois cotes isolées aux Archives nationales⁷.

¹ Patrick Marchand, *Le maître de poste et le messenger. Les transports publics en France au temps des chevaux*, Paris, Belin, 2006, 365 p.

² Eugen Weber, *La fin des terroirs*, Paris, Fayard, 1983, p. 319.

³ Sébastien Richez, « Le développement des Postes au XIX^e siècle : acculturation des Français, implantation et mutation des infrastructures et des personnels par l'illustration de la Normandie : 1830-1914 », Thèse d'histoire, sous la direction de J.-P. Daviet, université de Caen, 2002, Tome 1, p. 119 et suiv.

⁴ Victor Pignochet (sous-chef de bureau au service central des P&T), « La Poste automobile rurale », *Annales des PTT*, 1928, p. 353-368 ; M. Dugès (sous-chef de bureau à la direction du service central), « Un exemple de l'effort accompli par l'administration des Postes pour améliorer les relations postales dans les campagnes, la Poste automobile rurale », *Bulletin d'informations, de documentation et de statistique* », n°2, février 1933, p. 11-24 ; M. Defoin-Platel (directeur départemental des PTT), « La Poste automobile rurale », *Vie en Champagne*, n°6, 1964, p. 12-16 ; M. Sahuc (administrateur hors classe à la direction centrale), « La Poste automobile rurale vient d'avoir 20 ans », *Revue des PTT de France*, n°1, 1947, p. 46-50.

⁵ A l'exception du travail de : Yves Lecouturier et Pierre-Stéphane Proust, *La Poste automobile et les véhicules des PTT*, Paris, Les Feuilles Marcophiles, 1998, p. 63-83.

⁶ SNA, « Documents divers » (classé de M. Goursolas) ; le document fournit des éléments statistiques sur la PAR de 1938 à 1961.

⁷ Archives nationales, CAC, Fontainebleau, F90 22171 : « conseil supérieur des PTT, séance du 15 mars 1929 : tarifs commerciaux de la PAR » ; F90 22179, « conseil supérieur des PTT, séance du 24 novembre 1932, tarifs commerciaux de la PAR » ; F90 bis 714 (780259/235), « circuits de PAR en France, 1952 et 1954 ».

Pourtant, à force de croisements d'informations, il est possible d'esquisser une analyse renouvelée à propos de la Poste automobile rurale, d'en dresser une première ébauche chronologique et géographique couvrant ces cinquante années d'existence, d'en expliquer le mode de fonctionnement paritaire original et d'en détailler les prestations variées qu'elle proposait à la population rurale.

I – La France de la PAR

La PAR en France ne naît pas *ex nihilo* en 1926. Elle est plutôt l'aboutissement logique du croisement de trois ambitions et savoir-faire complémentaires. D'un côté, les PTT, puissant ministère, dont la forte capacité d'adaptation à la modernisation des moyens de transport ainsi que le recours à l'adjudication à des entreprises pour le transport des dépêches sont deux constantes dans la passé. Les Postes ont successivement adopté le wagon-poste en 1845, la bicyclette dès la fin des années 1890, et mis en service leurs premiers véhicules automobiles (électriques) à Paris en 1901⁸. Au temps de la traction hippomobile, les Postes concédaient déjà le transport des dépêches entre les bureaux non situés sur les principales routes à des entrepreneurs privés contraints par un cahier des charges.

Au centre, se trouvent deux députés à l'énergie visionnaire au tout début du XX^e siècle, Marcel Sembat et Théodore Steeg, chantres de l'emploi de l'automobile dans le service postal. Elle leur paraît seule capable de durablement révolutionner les délais d'acheminement du courrier et les modalités des dessertes urbaines et rurales⁹. De l'autre côté, l'État, la Chambre des députés et le Sénat qui, au sortir de la guerre 14-18, relayés par la presse populaire, débattent sur l'isolement rural d'une large partie de la France dépourvue de moyens de transport, de télégraphe et de téléphone, de commodités d'approvisionnement en denrées, de loisirs de peu de facilités pour commercer, autant d'éléments pénalisant une large partie de la population rurale. D'ailleurs celle-ci connaît une tendance à la diminution puisque sous l'effet de l'exode vers les villes, la France rurale se dépeuple de façon accélérée après 1918¹⁰ ; c'est à la fin des années 1920 que se produit le basculement d'une France majoritairement à une France majoritairement urbaine¹¹. Au même moment, la PAR s'ébranle avec pour mission de combattre le mal-être des campagnes.

Scindés en quatre périodes, les 50 ans d'existence de la PAR suivent l'évolution des modes de transport et de communication des Français au milieu du XX^e siècle.

La première période, de 1926 à 1939, est celle de la genèse et de la mise en place progressive du système. Ses premières années sont portées par un contexte économique de forte croissance dans le sillage d'une industrie automobile alors en pleine croissance¹², notamment la branche des véhicules utilitaires. De plus, si la PAR a pu commencer son essor, c'est aussi grâce aux énormes progrès des routes secondaires, dont le réseau départemental (246 000 km en 1932) et vicinal (324 000 km), le plus employé par la PAR, est désormais facilement carrossable¹³. En 1930, la PAR n'en est qu'à ses balbutiements puisque 58 circuits fonctionnent dans le pays ; 2/3 des départements n'en possèdent aucun. Ce ne sont pas forcément les régions les plus rurales et enclavées qui ont été dotées le plus vite : certes le Lot est le département de loin le plus fourni (15 circuits), mais le Nord, le Pas-de-Calais et la Seine-Maritime sont déjà bien engagés. Malgré la crise économique des années 1930, l'augmentation des prix et grâce au fort l'engagement financier des collectivités, la PAR rallie à elle plus de 12 % des communes françaises, accroît son rayon d'action et dépasse les 1 200 000

⁸ Y. Lecouturier et P.-S. Proust, *op. cit.*, p. 8-9.

⁹ M.P. Paris, *Rapport au budget des PTT*, 1902, p. 41 ; 1903, p. 49 ; 1904, annexes, p. 86 et suiv.

¹⁰ Georges Duby, Antoine Wallon (dir.), *Histoire de la France rurale*, tome 4, Paris, Seuil, 1977, p. 11.

¹¹ Jacques Dupâquier, *Histoire de la population française*, tome 4, Paris, PUF, 1988, p. 393.

¹² François Caron, *Histoire économique de la France, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Colin, 1995, p. 190 et suiv.

¹³ Georges Reverdy, *Histoire des routes de France*, Paris, PUF, 1995, p. 97.

voyageurs. Si bien qu'en 1939, près de 400 circuits irriguent les campagnes : la PAR est alors à son zénith.

La Seconde Guerre mondiale ouvre une phase entachée d'une rupture pour la PAR. Confrontée à une pénurie de matériel roulant, d'essence, d'hommes, et de voyageurs reclus par l'Occupation et les difficiles conditions de vie, elle voit son activité décroître fortement. Mais elle ne disparaît pas, puisque 287 circuits demeurent ouverts au service en 1944¹⁴.

La Libération inaugure une troisième phase, de 1945 à 1955, celle d'une renaissance de la PAR, certes loin de ses indicateurs d'activité proches de l'avant-guerre : le nombre de circuits augmente, le trafic des voyageurs repart à la hausse. En 1952, la carte est complètement modifiée suite à la forte croissance de l'exploitation qui a gagné l'ensemble du pays. Ce dernier compte 361 circuits en fonctionnement en 1952 : des départements montagneux comme le Doubs, les Alpes-de-Haute-Provence, les Hautes-Alpes et Alpes-Maritimes, les Hautes-Pyrénées et l'Ariège, vallonnés et étroits comme ceux du sud du sillon rhodanien (Vaucluse, Drôme), ou densément urbanisés (Bouches-du-Rhône, Paris et le sud ouest de l'Île-de-France) en sont dépourvus. Les plus fortes concentrations de circuits se situent dans une large façade ouest, courant en arc de cercle depuis la Picardie jusqu'au Limousin, via la Normandie, la Bretagne, les Pays de Loire et le Centre.

La quatrième phase (1955-1976) est celle de la rapide agonie de la PAR dès la seconde moitié des années 1950 et sa disparition dans le courant des années 1970. La motorisation de la distribution rurale, la rationalisation du réseau des bureaux de poste, l'essor des vélomoteurs et la démocratisation du téléphone constituent autant de raisons au rapide recul de la PAR, que les programmes d'aménagement du territoire avait rendu caduque¹⁵, que la promotion de l'automobile individuelle et la concurrence des entreprises routières ont par la suite durement entamé. Le choc pétrolier de 1973-1974 finit par donner le coup de grâce une organisation tout à fait originale.

II – Ministère des PTT, collectivités locales et entrepreneurs main dans la main

La PAR associe en effet un attelage hétéroclite comprenant le ministère des PTT et ses agents de terrain, la commune, le département, l'entreprise de transport locale, l'épicier ou le cafetier ou bien l'habitant ; chacune de ses parties se trouve associée afin d'assurer le bon fonctionnement d'un système complexe.

Les marchés... d'entreprises privées

Le service de la PAR s'effectue presque exclusivement par adjudication auprès d'entreprises locales de transport. Cette pratique de la concession de marché n'est alors pas nouvelle à la Poste pour son activité de transport ; déjà elle y eut largement recours au XIX^e siècle pour l'acheminement du courrier entre les bureaux de poste non situés au bord des principales routes¹⁶. En 1930, on estime à plus de 20 000 le nombre d'entreprises de transport automobile sur le territoire¹⁷. Cette importante industrie en fort développement pendant les années 1930 permet aux PTT de faire jouer la plupart du temps la concurrence entre des entreprises à la recherche de marchés. Un entrepreneur était donc recruté après un appel d'offre. Contraint par un cahier des charges réglementant le transport des

¹⁴ PTT Informations, n°183, février 1951.

¹⁵ François Caron, Maurice Vaisse (dir.), *L'aménagement du territoire 1958-1974*, Actes du colloque tenu à Dijon les 21 et 22 novembre 1996, Paris, L'Harmattan, 1999, 394 p.

¹⁶ Sébastien Richez, « Le développement des Postes au XIX^e siècle : acculturation des Français, implantation et mutation des infrastructures et des personnels par l'illustration de la Normandie : 1830-1914 », Thèse d'Histoire, sous la direction de J.-P. Daviet, université de Caen, 2002, p. 68 et suiv.

¹⁷ Nicolas Neiertz, *op. cit.*, p. 21.

voyageurs, des colis et les caractéristiques du véhicule, il s'engage à fournir la voiture, le conducteur et l'essence. Les revenus de ce dernier ne sont constitués que du forfait kilométrique (1,75 F en 1930, 1,60 F en 1949) que lui verse la Poste.

La régie directe n'est que rarement employée à partir de 1930, hormis quelques cas précis¹⁸. D'une part, les PTT ne disposent pas de la flotte de véhicules nécessaires à une exploitation nationale ; d'autre part, les coûts de fonctionnement n'auraient jamais pu être amortis. Au début des années 1960, seuls 17 des 275 circuits restants fonctionnent sous cette forme¹⁹. Elle n'y a eu recours que dans deux cas. Lorsque l'administration rencontre des difficultés dans certaines régions pour recruter des entrepreneurs, là où la concurrence se trouve insuffisante pour faire baisser les prix, elle se lance dans l'entreprise avec ses propres véhicules. Lorsqu'elle veut par elle-même, à travers un service témoin, se faire une idée sur le coût réel et les modalités d'exploitation d'une ligne par exemple mettre au point un véhicule modèle dont s'inspireraient les entreprises, la Poste entreprend donc pour une durée limitée l'exploitation en régie.

Les engagements financiers

Au sommet du système se trouve le ministère des PTT à qui l'État, cherchant par divers moyens à rompre l'isolement rural si prégnant dans les années 20, conféra clairement une mission supplémentaire, celle « d'aménagement du territoire » avant l'heure²⁰. Il s'agit en plus de faciliter les échanges entre les communes. D'où cette invention de la part de l'administration d'une formule procédant des souhaits de l'État et de la volonté d'améliorer le service postal dans les campagnes. Dès septembre 1926, une première expérience est lancée en Corrèze sous le nom de « Poste omnibus rurale »²¹, suivie par d'autres dans le Jura et le Lot. Devant le succès initial et les intérêts locaux pour un système amélioré, le Parlement vote par la loi de Finances du 31 décembre 1928 l'exploitation du service sur une large échelle. Hormis l'abondement financier par l'État, la Poste ne se contente que de réglementer les tarifs postaux et commerciaux de la PAR qu'elle encaisse d'ailleurs à son seul profit.

Si l'État débloque ses propres fonds budgétaires via les PTT, les collectivités locales intéressées sont mises à contribution : en effet, dès l'origine, les communes volontaires, et à partir de 1934, les départements concernés, doivent abonder au pot commun. Par rapport au montant total des recettes de la PAR, la Poste juge « très faibles » les subsides publics²². Après guerre, elle fait pression auprès des collectivités afin d'augmenter nettement leur apport pour financer l'effort de redémarrage national nationale de la PAR ; ceux-ci qui s'accroissent d'ailleurs très fortement jusqu'au milieu des années 1950, tournant à partir duquel elles décroissent. Les communes notamment sont entre temps devenues réticentes à subventionner un service certes encore utile, mais moins décisif face à la multiplication des moyens de transport²³.

¹⁸ *PTT Informations*, n° 11, 1931.

¹⁹ Musée de la Poste de Paris, cote 477, « Notes d'information sur la PAR », s.d.

²⁰ Gabriel Wackermann (dir.), *L'aménagement du territoire français, hier et demain*, Sedes, Paris, p. 22-25.

²¹ La « Poste omnibus rurale » (POR) consistait en un autobus comportant une cabine postale protégée par un grillage et un emplacement avec une banquette réservée aux voyageurs qui effectuait, dans les communes desservies, les opérations courantes de guichet. En ce sens, la POR est davantage l'ancêtre des bureaux mobiles connus dès la fin des années 1950, que de la PAR telle qu'on la connaît avant 1945.

²² BHPT, Ivry, *Rapport sur la gestion financière des PTT*, 1954, p. 7.

²³ BHPT, Ivry, *Rapport ...*, 1956, p. 7.

Les engagements humains

Sur le terrain, la PAR préfigure une forme de la polyvalence administrative développée en synergie par les PTT, les communes et les commerçants dans les années 1980 ; une forme hybride de la Poste, plus seulement au bureau, mais chez l'épicier, le cafetier, ou au secrétariat de mairie, ni plus tout à fait exercée par des fonctionnaires, mais avec le relais de particuliers. En effet, hormis l'entrepreneur décrit plus haut, la Poste embauche des non-postiers pour fonctionner à l'échelon local. Hors des cadres administratifs, l'administration leur impose pourtant des instructions aussi strictes à propos de leur travail que celles appliquées aux postiers ; pour cause puisque ces deux fonctions s'en rapprochent.

Parmi eux, le correspondant postal (CR) est le plus important. Intérimaire, recruté parmi la population locale par l'agrément du maire et du préfet, il peut être soit le gérant de la cabine téléphonique locale, soit le receveur buraliste, soit le secrétaire de mairie, le garde-champêtre, ou l'instituteur, soit un commerçant, voire le curé ! Il met son domicile, au mur duquel on transfère la boîte aux lettres jadis installée dans un lieu public et central²⁴, au service de la PAR. En 1931, la rémunération moyenne d'un CR s'estime à 882 Francs, regroupant l'indemnité directe, les frais de régie, deux allocations pour livraison et réception de dépêches ainsi que pour travaux préparatoires et reddition de comptes²⁵. Il incarne au village non pourvu d'un bureau de poste, à la fois le rôle du receveur et celui du guichetier²⁶. Il en a en effet les contraintes atténuées du premier : il se tient à la disposition du public une heure avant chaque passage de l'autobus, sauf dimanches et jours fériés au deuxième passage et est tenu d'ouvrir son domicile aux distributeurs communaux à leur retour de tournée. Le CR copie la tâche allégée du guichetier puisqu'il vend timbres et enveloppes, assure l'expédition et le recueil des plis, traite les recommandés et les envois de valeurs. Il agit comme intermédiaire entre, le bureau de poste d'attache et le public pour les prestations financières comme le paiement et l'émission des mandats et contre-remboursements, les versements et remboursements de la CNE, et, entre la gare et le public pour le traitement des colis.

Secondant le correspondant postal, le distributeur communal (DC) est également un intérimaire qui doit jouir de l'agrément des autorités locales. Il supplante le facteur traditionnel dans sa tâche dans la mesure où il a en charge la distribution du courrier et des colis peu encombrants uniquement dans la commune desservie par la PAR²⁷. En fonction de la taille de la commune desservie, le correspondant postal et le distributeur communal ne peuvent être qu'une seule et même personne ; ou bien, 1 à 3 distributeurs distincts œuvrent à côté du correspondant. Si bien qu'il reste difficile de connaître les effectifs de chaque fonction sur le temps long, tant les sources sont incomplètes²⁸. On dénombre 3 400 correspondants en 1939, 2 820 en 1945 et 2 745 en 1952 ; on compte 3 138 distributeurs en 1952. A cette date, quoi qu'il en soit, les PTT offrent un complément d'activité rémunérée à une fourchette de population représentant un corps d'intérimaires oscillant entre 2 500 et près de 6 000 personnes. Ce phénomène touchant à la pluriactivité dans le monde rural²⁹ apparaît comme consubstantielle à la Poste ; déjà, les maîtres de poste étaient aubergistes et fermiers ; déjà, les facteurs ruraux du XIX^e siècle avaient recours à cette pratique pour améliorer leur salaire de

²⁴ Sébastien Richez, « Un intermédiaire matériel à la correspondance. Les Français et la boîte aux lettres XVII^e-XIX^e siècles », Actes du colloque *Informers, créer, gouverner. De quelques usages de la correspondance à travers les âges*, organisé par l'université de Reims en octobre 2003, à paraître.

²⁵ *PTT Informations*, n° 11, 1931.

²⁶ M.P. Paris, cote 477, « Instruction sur le service des correspondants postaux », 1931, 29 p.

²⁷ M.P. Paris, cote 477, « Instruction sur le service des distributeurs communaux », 1931.

²⁸ M. Sahuc, « La Poste automobile rurale vient d'avoir 20 ans », *op. cit.*, n°1, 1947, p. 46-50 ; F90 bis 714 (780259/235), « circuits de PAR en France, 1952 et 1954 ».

²⁹ Gilbert Garrier, Ronald Hubscher (dir.), « L'essentiel et l'accessoire ? Des bas-normands en quête d'emplois », *Entre faucilles et marteaux. Pluriactivités et stratégies paysannes*, Lyon, P.U.L., 1988, p. 60-66.

sous-agent³⁰ ; déjà, les facteurs intérimaires recherchés par l'administration, au début du XX^e siècle, utilisaient cette voie pour trouver des revenus d'appoint³¹.

Véritable courroie de transmission de l'ensemble, le conducteur de l'autobus de la Poste automobile rurale est l'agent-clé de l'ensemble du processus³². En tant que pilote, il est chargé de transporter les voyageurs, de les faire monter et descendre à des arrêts fixes ou bien à leur demande. Livreur, il remet les commissions commerciales faites par ses soins dans la ville tête de ligne à la mi-journée lors du second voyage aux clients se présentant à ses arrêts. Tel le facteur-leveur, il doit relever les boîtes aux lettres des correspondants postaux placées sur son parcours. Comme courrier, il assure l'acheminement des dépêches et des colis. Hormis le salaire de son entreprise, il peut toucher 0,25 F par commission exécutée de la poche des clients, et gagne de la part de la Poste 1 % sur la vente des timbres, 0,10 F par opération CNE et colis n'excédant pas 10 kg, 0,15 F pour un colis supérieur à 10 kg et 0,20 F par télégramme expédié. Bref, un véritable homme-orchestre nomade, alternant entre tâche commerciale et service postal à l'image d'une PAR mêlant les deux genres.

Gare, bureau de poste et communes en relation par la route

La nature du système organisationnel de la Poste automobile rurale est toute comprise dans son appellation. « Poste », car il s'agit d'un circuit dont la base est obligatoirement constituée d'une ville accueillant un bureau de poste d'une certaine importance, plus précisément d'une recette des Postes apte à fournir l'ensemble des prestations postales. Cet établissement est qualifié de tête de ligne car un véhicule de desserte en part et y revient. En effet, depuis le bureau s'organise un circuit comportant deux rotations quotidiennes, l'une matinale et l'autre en milieu d'après-midi, sept jours sur sept, effectuées par « automobile ». D'où le second terme d'« automobile » qualifiant la nature de la liaison se faisant par un autobus couleur « vert Poste » à partir de 1937, souvent équipé d'une galerie, transportant voyageurs, colis, sacs de courrier et commissions à destination de la population « rurale ». D'où ce dernier qualificatif de « rural » signalant que la PAR dessert d'abord les petites localités, celles que les PTT qualifient justement au sens administratif postal de « rurales » car elles ne possèdent pas de bureau de poste, mais aussi en partie au sens *INSEE* du terme, car possédant moins de 2 500 habitants agglomérées. A partir de notre échantillon d'étude sur les circuits de PAR en France en 1952³³, on a pu calculer qu'en moyenne onze communes composent un circuit, chiffre venant étayer la moyenne établie à douze dans les textes.

Un circuit classique de PAR est savamment élaboré. Dans les années 1930, il ne dépasse que rarement 40 km de façon à ce que la durée totale de la boucle n'excède pas deux heures, puisque la vitesse commerciale (circulation, desserte et arrêts compris) a été établie à 20 km/h ; elle n'est que de 13 km/h en 1919³⁴ ; dans les années 1950, la puissance des véhicules ayant progressé, le kilométrage maximum a été élevé à 60 km pour une vitesse commerciale augmentée à 30 km/h³⁵. D'abord, le bus fait deux passages par jour. A son premier passage matinal, partant du bureau de poste, il dépose le courrier et les colis postaux à distribuer dans chaque commune, prend les voyageurs voulant se rendre à la ville et relève les commandes des commissions à effectuer ; au deuxième passage en fin d'après-midi, il ramasse le courrier et les colis à expédier via le bureau de poste, rapporte les commissions à ceux qui les ont commandés et rapatrie les voyageurs. Ensuite, le bus fait alterner le sens de sa rotation, à la fois matin et soir, et aussi chaque jour. Ce système ne

³⁰ M.P. Paris, *Rapport au budget des P&T*, p. 93.

³¹ Sébastien Richez, « Le développement des Postes ... », *op. cit.*, p. 438.

³² M.P. Paris, cote 477, « Instruction sur le service du conducteur de l'autobus », 1931, 8 p.

³³ F90 bis 714 (780259/235), « circuits de PAR en France, 1952 et 1954 ».

³⁴ *Bulletin mensuel des Postes et des Télégraphes*, 1919, p. 101.

³⁵ BHPT, Ivry, « Utilisation de l'automobile pour les transports postaux dans les relations à moyennes et courtes distances », *Etudes Postales*, n°15, UPU, Berne, 1952, p. 33.

désavantage donc pas les voyageurs qui peuvent, un jour sur deux, se rendre à la ville par le trajet le plus court et donc le moins cher.

Enfin, un circuit de PAR es systématiquement accolé à la gare installée dans la ville tête de ligne pour deux raisons. La principale est liée à l'acheminement des sacs de courrier, des colis postaux et colis de messagerie se faisant par les compagnies puis la SNCF : la PAR facilite la dissémination de ces objets postaux, il s'agit donc d'alimenter le flux. La secondaire, valorisant la desserte d'une gare, permet aux ruraux isolés d'élargir leur mobilité au-delà de l'aire locale immédiate. La PAR renforce donc l'engagement des PTT dans la complémentarité intermodale entre la route et le rail, en finançant l'activité d'entreprises de transport dont, et c'est un paradoxe, une grande partie des revenus proviennent *a contrario* de la concurrence directe faisant rage entre 1918 et 1934, avec les voies ferrées d'intérêt local³⁶.

III - Service postal et service commercial : une nouvelle forme de service public ?

L'originalité de la PAR réside dans le fait qu'elle propose des prestations aussi bien postales, relevant du monopole direct de l'État³⁷, que commerciales entièrement soumises à la concurrence³⁸.

Accélérer l'acheminement et rapprocher le service postal

Du strict point de vue de l'administration des PTT, la vocation de la PAR est triple³⁹. Il s'agit d'abord d'améliorer un service rural accusant le poids de son centenaire (1830). Cent ans plus tard, la distribution du courrier à la campagne demeure l'apanage du facteur rural. Si l'acheminement a progressé grâce au train et à la voiture, la distribution, quant à elle, n'a quasiment pas accéléré, cantonnée à la vitesse de l'homme à pied ou aux aléas de sa bicyclette, ni grossi face à la limite de charge du facteur. De plus, les communes placées en fin de tournée demeurent insatisfaites de ne recevoir leur courrier que trop tard en fin de matinée. Grâce aux circuits de PAR, le courrier est rapidement apporté, lors du passage matinal du bus) aux communes dépendant de la circonscription postale du bureau tête de ligne où il y s'y trouve déjà trié. Là, il est remis au correspondant postal, pour y être distribué par le(s) distributeur(s) communal(aux) ou le facteur rural y résidant. Si bien que dans les communes intégrées à la PAR, on parvient à inverser le système traditionnel en vigueur ailleurs, à savoir un facteur desservant deux à trois communes remplacé par une commune desservie par un ou deux distributeurs.

Il s'agit ensuite de proposer aux villageois des prestations de guichet ailleurs qu'au bureau de poste officiel. Certes le facteur rural peut vendre des timbres en tournée, ou effectuer les petits transferts d'argent. Mais ces services ponctuels et imparfaits souffrent d'une certaine extériorité. Par l'entremise des correspondants postaux intégrés à la PAR proposant à leur domicile des prestations plus large que le simple piéton mais moins complètes que le vrai bureau postal, la Poste multiplie ainsi les guichets postaux, et facilite, ne serait-ce que psychologiquement auprès des usagers, la prestation postale. Le résultat demeure non seulement insignifiant en matière de prestations financières - les CR émettent 0,6 % des mandats en France en 1938 - mais en plus, il devient

³⁶ Nicolas Neiertz, *La coordination des transports en France, de 1918 à nos jours*, CHEFF, Paris, 1999, p. 23.

³⁷ A ce sujet, Olivia Langlois, « Contribution à l'histoire du service public postal (De la Révolution au tournant libéral du Second Empire) », Thèse de Droit sous la direction de J.-M. Poughon, Strasbourg 3, 2 tomes, 544 p.

³⁸ Nicolas Neiertz, *op. cit.*, p. 20-25.

³⁹ M. Dugès, « Un exemple de l'effort accompli par l'administration des Postes pour améliorer les relations postales dans les campagnes, la Poste automobile rurale », *Bulletin d'informations, de documentation et de statistique*, n°2, février 1933, p. 12.

rapidement déliquescents, puisqu'au crépuscule de la PAR, l'activité quotidienne de ces établissements postaux de substitution est tombée à environ cinq minutes par jour⁴⁰.

Il s'agit enfin de faire pénétrer dans les campagnes, depuis les villes et les gares, le service des colis postaux qui y étaient inexistant. Acheminés par rail ou par route, ces colis n'arrivent en effet pas jusque dans les communes rurales dépourvues de moyens de transports adéquats. Le colis postal, qui doit faciliter les échanges entre les villes et les campagnes, ne remplit donc pas son rôle attendu. Grâce au volume de ses véhicules et aux circuits connectés aux gares, la PAR a permis de démocratiser le colis dans les campagnes. Entre 1938 et 1961, le nombre des colis postaux traités a été multiplié par douze, passant de 52 491 à 637 630 ; celui des colis messagerie SNCF a triplé, passant de 10 235 en 1947 à 32 608 en 1961⁴¹.

Proposer des services commerciaux

En plus du service postal, la PAR propose également des prestations commerciales que les PTT avaient dès l'origine souhaiter développer, et que les collectivités et usagers ruraux, conscients de leurs besoins, avaient réclamées : celles-ci consistent en un service régulier de transport de voyageurs et bagages, couplé à un système de livraison des commissions.

Le transport collectif de la population apparaît comme une nécessité à l'époque où les ruraux sont isolés : les compagnies de transport ne desservent que les circuits rentables et rares sont les lignes de chemin de fer d'intérêt secondaire irriguant les campagnes profondes. Les PTT ont-ils tout mis en œuvre pour faciliter les déplacements ? On a précédemment vu que les circuits alternent le sens de rotation matin et soir, chaque jour, pour ne léser aucun usager et que la vitesse commerciale oscillait entre vingt et trente km/h en fonction de l'état des routes empruntées et du nombre de communes desservies⁴². Quant aux horaires, ils sont calqués sur le temps postal ; pour sa boucle matinale véhicule part du bureau de tête de ligne tôt le matin, après le traitement du courrier à transporter et revient vers en fin de matinée ; pour sa boucle diurne, le véhicule repart de la tête de ligne en milieu d'après-midi ayant laissé aux usagers le temps de vaquer à leurs affaires en ville, dessert l'ensemble des correspondants postaux de son circuit, et revient au bureau de poste avant que le courrier ne parte par train ou par la route pour la mise en correspondance nationale. A titre indicatif, les tranches horaires varient donc, selon les sources étudiées⁴³, entre 4h50 et 11h00 pour le voyage matinal, 13h00 et 20h05 pour le voyage de l'après-midi, chaque voyage ne devant pas excéder une durée de deux heures avant 1945, quatre heures après guerre.

Les véhicules de la PAR adaptent leur offre de places assises en fonction de l'importance du circuit et de la fréquentation qui diffère d'une région à une autre. Ils proposent entre trois et seize places assises. En 1938, on compte 21 voitures à trois places, 91 à six places, 209 à dix places et 8 à 16 places⁴⁴. Sur l'ensemble de la période, il est mentionné des véhicules proposant 3, 6, 10, 14 et 16 places. Souvent équipés de galeries pour les paquets et colis, ils embarquent les bicyclettes et les poussettes mais refusent les animaux, même domestiques. Les tarifs proposés aux voyageurs par la PAR ont été régis par au moins trois réformes⁴⁵. Avant 1939, le prix d'un billet adulte (les enfants de moins de quatre ans voyagent gratuitement) est de 2 francs pour moins de 10 km, et 1 F au-dessus de 10 km, par tranche de 5 km. Après-guerre, le tarif devient kilométrique, établi à 2,55 F pouvant être majoré en fonction de la faible fréquentation ou du parcours difficile de 0,30 à 0,90 F.

⁴⁰ Camille Marteau, « La Poste automobile rurale dans le département de la Loire » *Relais*, n° 32, 1990, p. 23-26.

⁴¹ SNA, « Documents divers » (classé par M. Goursolas).

⁴² Victor Pignochet, *op. cit.*, p. 359.

⁴³ F90 bis 714 (780259 /235), « circuits de PAR en France 1952 et 1954 ».

⁴⁴ Pierre Nougaret, « A propos de la Poste automobile rurale », *Relais*, n° 17, mars 1987, p. 19.

⁴⁵ *Bulletin mensuel des Postes, Télégraphes, Téléphones* ; 1919, p. 99-102 ; 1948, circulaire du 29 octobre 1948, p. 550 ; 1957, circulaire du 22 octobre 1957, p. 17 Z.

Même les bagages et paquets payent ; entre 18 F et 45 F selon le poids jusqu'au maximum de 50 kg en 1948 ; gratuit pour les plus légers, 50 F entre 10 et 50 kg en 1957, ceux non accompagnés étant taxés à 100 F ! Malgré ces conditions d'accessibilité contraignantes et des horaires pas toujours pratiques, la PAR connaît un véritable succès en terme de fréquentation, même quand, en 1934 lorsque le programme de coordination des transports ferroviaires et routiers fait passer ces secteurs de la guerre concurrentielle à une entente éphémère⁴⁶, les PTT renoncent progressivement à ouvrir les nouvelles lignes créées au transport de voyageurs. De 100 000 personnes transportées en 1929, la PAR connaît son sommet en 1938 avec plus de 12 000 000 de voyageurs. Le renchérissement des tarifs après 1945 n'a pas été étranger à la vertigineuse chute des chiffres de la fréquentation qui ne dépassent alors jamais plus les 400 000 personnes par an.

Quant au second volet des prestations commerciales, à savoir la prise en charge des commissions et achats alimentaires que la population peut confier à la PAR, elles ne doit pas excéder 50 kg. La PAR se charge des courses à faire chez les commerçants adhérents à la PAR (boulangier, épicier, pharmacien, mercier et boucher), des ordonnances à faire exécuter chez le pharmacien, sans pour autant que la nature de ces courses ait été clairement réglementée. Pour ravitailler régulièrement les plus isolés en produits de première nécessité, les PTT ont créé des abonnements pour le litre de lait et le kilo de pain (125 F par mois pour chacun transporté quotidiennement)⁴⁷. Les bons de commande des commissions, les affiches sur les conditions de prise en charge des articles par la PAR, sont distribués chez les correspondants postaux, dans les bureaux de poste, les gares mais aussi chez les commerçants. Les PTT ont eu recours à une importante publicité locale pour informer à propos des circuits, des horaires, tarifs et prestations de la PAR⁴⁸. Grâce aux réclames que les commerçants y insèrent, les PTT diffusent à moindre coût des brochures d'information distribuées aux Français des campagnes.

De près, la PAR donne l'image réelle d'une organisation hétéroclite et offre une représentation faussement brouillonne et « fourre-tout », où postiers, entrepreneurs, commerçants et particuliers, collaborent efficacement à la survie du monde rural : irrigation des campagnes par le courrier et les colis, ravitaillement des personnes enclavées, support à la mobilité pour les ruraux en constituent les grands principes. Au moment où la politique de coordination des transports vise à limiter à partir des années 1930 les concurrences entre les différents modes, à favoriser leur collaboration commerciale et technique⁴⁹, la PAR, bien ancrée dans son époque, incarne totalement cette démarche puisqu'elle se coordonne avec le chemin de fer.

Traditionnellement pionnière en terme d'innovations postales (service rural, timbre-poste), la France ne possède pourtant pas la paternité de l'invention de la PAR, puisque les premiers essais de la *Reichspost* allemande eurent lieu en 1905 ; à la différence de la France, elle l'exploita par la suite directement en régie ! Elle développa l'organisation la plus puissante avec plus de 2 500 circuits de PAR en 1933⁵⁰. D'autres pays, comme la Finlande (1921) et l'Autriche (1931), inaugurèrent des systèmes semblables à peu près à la même époque que la France⁵¹. Le système des cars jaunes en Suisse, ou celui du *PostBus* en Autriche, font perdurer toute ou partie de ce concept. Le phénomène fut et demeure donc essentiellement européen.

⁴⁶ Nicolas Neiertz, *op. cit.*

⁴⁷ *Bulletin mensuel des Postes, Télégraphes, Téléphones*, 1957, circulaire du 22 octobre 1957, p. 17 Z.

⁴⁸ Pierre Nougaret, *op. cit.*, 18-27.

⁴⁹ Michèle Merger, Dominique Barjot (dir.), *Les entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs. Mélanges en l'honneur de François Caron*, Paris, PUS, 1998, p. 30.

⁵⁰ M.P. Paris, *Bulletin d'information, de documentation et de statistique*, n° 6, 8 et 9, 1933 ; n°1, 1934.

⁵¹ M.P. Paris, *op. cit.*, n°6 et 10, 1934.

En recourant à l'histoire à des fins prospectivistes, on pourrait considérer la PAR du milieu du XX^e siècle comme une préfiguration de ce que pourrait être La Poste du XXI^e siècle. A l'heure où développement durable, énergies renouvelables, accès aux offres de la mobilité et services à la personne trouvent un écho renforcé au sein des débats de société, La Poste trouverait dans ses activités passées la réminiscence de concepts qui ne portaient alors pas les mêmes sens : des services postaux couplés à des prestations commerciales et individuelles, adaptés non seulement à des contextes, géographique et social, mais aussi aux populations auxquels ils s'adressent.