

les cahiers
pour l'histoire de La Poste

Clément GOSSELIN

Au temps de
la *Très Grande Vitesse* postale
1975-2015



les cahiers pour l'histoire de La Poste

Clément GOSSELIN

Au temps de la Très Grande Vitesse postale 1975-2015

Cet ouvrage a été réalisé à partir d'une recherche spécifique menée à l'occasion des trente ans de service du TGV postal, et de la programmation concomitante de son arrêt.

Elle a été effectuée par Clément Gosselin, titulaire d'un master d'histoire à l'université de Cergy-Pontoise, sur les services postaux ambulants.

Directrice de la publication : Dominique Blanchecotte
Directrice de la rédaction : Muriel Le Roux
Suivi éditorial : Sébastien Richez

Comité de rédaction : Muriel Le Roux, Sébastien Richez, Josiane Foynat, Nicolas Verdier

Comité de lecture : Reynald Abad, Catherine Bertho-Lavenir, François Cadilhon, Jean-Luc Chappéy, Patrick Fridenson, Andrea Giuntini, Eric Godelier, Pascal Griset, Michel Margairaz, Sylvie Schweitzer, Laurent Tissot

Adresse :
Comité pour l'histoire de La Poste
44, boulevard de Vaugirard
Case Postale V 312
75757 Paris Cedex 15

www.laposte.fr/chp

Illustration de couverture : affiche « *La Poste demain... avec le TGV* »
(Musée de La Poste - service des archives)

Illustration de quatrième de couverture : photo « *le TGV... service terminé* »
(La Poste Direction du Courrier / Direction de la Communication)

Maquette : Navis

ISSN : 1287-4612
ISBN : 978-2-978336-06-8

Juin 2015

Les idées émises dans cette recherche n'engagent que l'auteur et ne sauraient en aucun cas engager la responsabilité du Comité pour l'histoire de La Poste ou de La Poste, ni refléter leur position.

Sommaire

Sommaire

Éditorial	7
Introduction	9
Chapitre I	
De la genèse du projet à l'inauguration officielle (1975-1984)	15
Nouvelle étape d'une continuité ferroviaire (1975-1981).....	15
Tableau du réseau d'acheminement en 1980.....	16
La volonté d'une autonomie postale ferroviaire.....	18
Une visée stratégique pour la SNCF et les PTT.....	19
Un contexte économique et technique favorable.....	20
Les grandes lignes du projet postal.....	22
Deux options pour se prémunir.....	22
Une étude de faisabilité concluante.....	23
La machine est lancée : construction et organisation (1981-1984).....	29
Accord et perspectives calendaires.....	29
Parmi les infrastructures et le matériel ferroviaire, des choix à faire.....	32
De nouvelles installations pour un système modernisé.....	35
Réorganisation complexe du réseau sud-est.....	43
De profonds changements pour le service ambulant.....	46
Chapitre II	
Entre réalité et utopie, le TGV postal au banc d'essai	49
Une décennie pour faire ses preuves (1984-1994).....	49
Entre médiation et communication, l'attendu lancement du TGV postal.....	49
Une première expérience positive.....	54
« Objectif Marseille » : l'aboutissement tant espéré.....	58
Rêver un nouveau réseau à grande vitesse.....	59

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Le projet de TGV postal atlantique (1986-1992).....	60
Le projet de TGV postal nord (1988-1992)	63
Chapitre III	
La trajectoire crépusculaire du TGV postal (2013-2015)	69
Radiographie du TGV en 2013	69
Organisation de l'acheminement	69
Euro-Carex ou le projet de fret express	72
Des difficultés rencontrées : le TGV en crise ?	74
Plus qu'un simple train, un objet de représentations	78
Le TGV perçu par la société	79
« L'opération Pièces Jaunes », marqueur de lien social	80
Un patrimoine en question	83
Glossaire des acronymes	87
Sources	89
Bibliographie	91
Ouvrages publiés par le CHP	93
Ouvrages publiés avec le concours du CHP	95

Éditorial

Éditorial

Le TGV, tel un symbole d'une époque révolue ? Pour nourrir cette pensée liminaire, le remarquable ouvrage cosigné par Valérie Schafer et Benjamin Thierry sur le Minitel¹, nous offre une comparaison opportune. Ce livre édité en 2012 prend place l'année même du trentième anniversaire de la petite boîte avant-gardiste de la technologie française et de sa disparition définitive, puisque rendue obsolète par la démocratisation de l'ordinateur connecté, puis des terminaux de communication individuelle connectés. Trente ans d'existence et d'évolution à travers un objet d'histoire né, ayant vécu et disparaissant en à peine plus d'une génération.

Le cas du TGV postal est de cet acabit et offre l'occasion pour les historiens de mesurer, à travers un objet de la mobilité, les changements de paradigmes connus par l'institution. En effet, La Poste est une administration civile puissante lorsqu'elle voit naître le projet et adopte ce nouveau type de train : elle se trouve désormais être une société anonyme à capitaux publics lorsqu'elle s'en sépare. Le TGV postal prend l'allure d'un curseur racé parcourant une période bouleversée en moins d'un demi-siècle.

Ce temps des échanges matériels requérant la très grande vitesse terrestre semble, sinon en voie d'extinction, du moins affligé d'un déficit de compétitivité. La puissante machinerie de l'acheminement postal apparaît à l'étiage, dans la droite ligne de la vente par La Poste de sa filiale aérienne Europe Air. Ce mode de transport ferroviaire a pris sa place dans la configuration évolutive d'un parc unique au monde, hyper diversifié et réellement multi-modal, ayant combiné air, rail et route.

Tous ces temps sont revisités à l'aune du XXI^e siècle dans un contexte de moindre insouciance financière. La Poste dépensait d'importantes sommes en fonctionnement dans une ingénierie de transport lourde, au service d'une activité du courrier qui ne le nécessite désormais plus. De façon plus anecdotique, ce temps actuel du pied de nez à l'histoire met en écho deux périodes de pénurie et les solutions pour les pallier. La première ramène aux lendemains des chocs pétroliers de 1973 et 1979, où la France n'avait certes « pas de pétrole, mais des idées ». La seconde témoigne du creux de la vague actuel

¹ Schafer Valérie, Thierry Benjamin, *Le Minitel, L'enfance numérique de la France*, Paris, Nuvis, 2012, 230 p.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

de la plus grande crise économique mondiale connue depuis 1945. L'État n'a plus d'argent, les grandes entreprises publiques sont aussi démunies ; on n'a plus les moyens d'entretenir les fleurons du patrimoine ou de la technologie nationale. Réseau Ferré de France ne possède plus les marges pour rénover le rail francilien parce qu'on a investi trop d'argent public dans la création de nouvelles lignes nationales TGV, transformé en mirage de développement rêvé par des édiles locaux peu avarés des biens de la collectivité. À l'heure du transport *low cost* déclinable partout, le TGV voit plusieurs de ses lignes s'avérer déficitaires, ses prix passagers augmentés, ses trains se vider en partie, offrant moins de bénéfices. Décidément, le TGV serait-il désormais assis entre deux rails, pris entre sur et sous-dimensionnement de son coût d'exploitation et de sa vitesse ? Au point de faire moins uniformément rêver les voyageurs, et de ne plus être en adéquation avec le service postal.

Au final, le TGV aura représenté un quart de la longue histoire postale sur rail, en occupant la voie durant 30 des 140 années de lien que la Poste a nourri avec le chemin de fer et ses opérateurs, les compagnies privées puis la SNCF. 2015 marque le début d'une nouvelle période, dont on ne peut prédire ni la durée ni les inflexions : celle d'un fret combiné, plus large et varié, dans le flux duquel la lettre occupera une portion de plus en plus congrue.

Introduction

Rarement un « véhicule » postal, autre que le TGV, aura autant incarné, en un temps aussi court, une ère de services postaux. Peut-être peut-on désigner à cet égard à titre de comparaison, le tube H de Citroën ; le temps de sa courte affectation à la sortie des usines, au pied des barres d'immeubles des banlieues champignons, sur les plages, dans les campings ou auprès des fermes isolées, il a matérialisé pendant vingt ans cette quête d'adaptabilité du réseau des bureaux de poste, jugé trop fixe, et qu'on déplore à l'époque comme trop éloigné de certains usagers et besoins. On peut encore évoquer la malle-poste, la 2 CV, ou encore la 4L ; chacune ont témoigné d'un temps long et structurant pour la Poste. La première a soutenu le transport des dépêches et de voyageurs, aussi aisés que pressés, sur les routes principales du royaume. Quant aux deux automobiles évoquées, elles se sont succédées dans un processus irréversible de motorisation de la distribution rurale du courrier, engagée dans le courant des années 1950, et qui a par la suite essaimé jusque dans les villes.

Le TGV postal possède ceci de remarquable que son existence aura été marquée par deux phénomènes. Lors de sa mise en circulation, il est d'abord érigé par l'administration des PTT en symbole d'une extrême rapidité pour l'acheminement du courrier ; une trentaine d'années plus tard, il est présenté comme le survivant encombrant et coûteux d'un réseau d'acheminement qui n'a plus besoin de recourir à cette vitesse. En cela, et comme le Minitel, dont l'histoire est quasi concomitante, le TGV postal devient l'autre artefact d'une histoire du temps présent portant sur les échanges et les communications. Ensuite, à son lancement en 1984, le TGV est l'héritier d'une organisation du service postal en cours d'effacement : celui des bureaux de poste dits ambulants, inventé en 1845 pour accélérer l'acheminement du courrier par le tri en mouvement et la circulation massifiée par le rail. Démantelés en 1995, ces ambulants sont victimes à leur tour d'un double constat d'obsolescence ; les machines de tri dans des centres situés aux nœuds de circulation ont pris le pas sur les mains des trieurs, alors que la route a fait prévaloir ses avantages au profit d'un réseau hyper ramifié.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Inauguré en grande pompe par Louis Mexandeau, alors ministre des PTT, le 1^{er} octobre 1984, le TGV est annoncé à son terminus en juin 2015. Il laisse la place à un nouveau concept ferroviaire : le fret combiné qui est jugé par les études prospectives comme plus adapté à une activité économique et sociale qui ne requiert plus la très grande vitesse dans l'échange matériel des correspondances : « pas moins de vingt caisses mobiles remplies de courrier et de petites marchandises sillonneront alors la France chaque jour, sur leurs wagons plats », présage Nicolas Routier, le directeur du Courrier. En 2014, le TGV postal fêtait de surcroît ses trente ans de service. Faisant le pont entre cette occasion mémorielle et la fin de ce moment de transport pour le courrier, cet ouvrage se propose de remettre son épopée en perspective à un moment où trentenaire et fin d'exercice se superposent presque.

Avec pas moins de 33 000 tonnes de courrier transporté et 1 474 circulations dans l'année 2013, le TGV postal a durablement marqué le paysage entre Paris-Charolais (Paris-gare de Lyon) et Cavaillon (au nord Marseille). Il semble être un marqueur fort de l'idée de progrès et d'innovation technologique à la française, tel que se l'imaginaient les PTT à cette époque. Plus qu'un outil performant, c'est une véritable vitrine postale dans le monde entier. À tel point qu'il a roulé jusqu'à Londres en mars 2012 dans le cadre du projet Euro-Carex visant à démontrer les possibilités du fret à grande vitesse.

À travers ces trente-et-une années d'exploitation, le TGV postal reste un produit uniquement français, à l'instar du Minitel déjà évoqué. Toutefois, contrairement à ce dernier, il ne sera jamais synonyme de retard et de conservatisme face à un nouveau mode. Une des raisons de son arrêt se trouve dans la politique même de La Poste face à une baisse majeure des volumes courrier : l'effacement croissant du J+1, à savoir la distribution d'un pli le lendemain de son dépôt, et l'essor de la dite « lettre verte », c'est-à-dire une tarification spécialement à la baisse pour un courrier en J+2 ou 3.

Un certain recul et son proche arrêt permet aujourd'hui d'appréhender cet objet hors normes à l'histoire (presque) terminée. Si les ambulants postaux ont eu quelques attentions de la part d'historiens, notamment concernant le matériel ferroviaire comme le remarquable ouvrage *La Poste et le rail* aux éditions La vie du rail², le TGV, successeur des « seigneurs de la Poste » n'a jamais eu la moindre ligne à notre connaissance. Personne avant ce jour ne s'est réellement intéressé à un objet plutôt discret dans le paysage du transport postal, alors même qu'il se trouve être un élément constitutif du réseau d'acheminement postal pendant au moins quinze ans sur la période 1984-2000. En effet, comme il sera vu dans cet ouvrage, la ligne du Paris-Lyon-

² Knepper M. et Pochet C., *La Poste et le rail*, Paris, Éditions La vie du rail, 1999.

Méditerranée est une ligne emblématique du réseau ferré, étant le plus fortement utilisé que ce soit par les marchandises que par les voyageurs.

Pour évoquer l'activité postale, on évoque traditionnellement la célèbre camionnette jaune qui apporte le courrier jusqu'au domicile des Français. On parle rarement voire jamais du TGV postal, jaune lui aussi, dont l'ancienneté est certes moins lointaine, mais qui a comme ancêtre le wagon-poste et ses agents trieurs remontant à près de 150 ans. On célèbre de la même façon l'histoire du TGV de la SNCF, vitrine technologique française, mais il n'est pas la peine de rappeler que les publications historiques à propos de l'univers ferroviaire ont toujours été plus nombreuses que celles touchant au monde postal, bien qu'aussi présent dans notre société. S'il s'agit de parler du côté humain, le TGV n'est pas un grain de sable dans le rouage : entre 200 et 300 agents sont à son service selon les périodes.

Peut-on dire que « c'est l'histoire d'un oubli, d'une présence fantôme, de celle si utile mais tellement quotidienne et anodine que les usagers n'y prêtent même plus attention », comme l'écrivent Sébastien Richez et Aurélie Rivière à propos de la présence postale sur le Tour de France³ ? Dans un certain sens, nous pensons qu'il s'agit effectivement d'une présence fantôme, cet aspect métaphysique faisant partie de la définition propre au TGV postal dans son fonctionnement. Circulant la nuit, il s'arrête dans des gares coupées des gares de voyageurs. Il n'existe d'ailleurs pas aux yeux du grand public durant une assez longue période. Il n'apparaît au grand jour que lorsque, dans le sillage de Bernadette Chirac, alors « première dame de France », il prend en 1997 la fonction de tirelire sur rail. Le TGV jaune officie comme trait d'union imposant entre les grandes gares du tour de France organisé à l'occasion de la très médiatisée « opération Pièces Jaunes ». Rendu nécessaire pendant plus de trente années, le TGV est soudainement mis sur le devant de la scène médiatique alors qu'il a surtout traditionnellement vécu à l'ombre des projecteurs.

Avant de pouvoir aller plus loin, l'historien se doit « d'enquêter » et « rendre des comptes » afin de légitimer l'histoire, comme l'a fait remarquer Marc Bloch dans son *Apologie pour l'histoire*⁴. Et pour ce faire, le matériau de choix de l'historien contemporain réside bien évidemment dans le document papier qui compose les archives, mais pas seulement. L'objet peut être également source d'informations. Ici, nous nous attacherons aux archives, certes rares, mais très utiles. Deux raisons président à cette rareté : premièrement, le TGV postal a une histoire courte, 31 ans en tout et pour tout. Deuxièmement, du fait qu'il cesse à peine son activité, toutes les archives n'ont pas été versées ; d'ailleurs tout porte à croire que peu d'archives ont été conservées par l'administration pour la période de 1992 à nos jours⁵. De l'origine du

³ Richez Sébastien, Rivière Aurélie, *Jaunes mêlés, 50 ans de présence postale sur le Tour de France (1963-2013)*, Paris, Apostille et Comité pour l'Histoire de La Poste, Collection Cahiers pour l'histoire de La Poste, 2013, 106 p..

⁴ Bloch Marc, *Apologie pour l'histoire ou métier d'historien*, Paris, Armand Colin, 2005, 159 p.

⁵ D'après Michel Drouillard, responsable du transport ferroviaire à la direction de la Logistique – Courrier / TGV postal), les archives sont à cette heure stockées au milieu de tant d'autres documents. Avec la fin du service, il est probable que celles-ci ne disparaissent pour toujours ou presque.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

projet en 1975 au dernier trajet du TGV postal prévu en 2015, près de quarante années se sont écoulées mais seulement dix-sept années d'archives de l'administration semblent utilisables pour l'historien. Le volume s'avère finalement faible pour en faire une histoire complète, si tant est qu'une histoire se voulant exhaustive d'un tel sujet soit possible.

C'est avec ce matériau que l'historien doit travailler et palier autant que faire se peut la « période creuse ». Heureusement, les origines du projet via les documents techniques, les comptes rendus de réunion, les documents comptables sont en notre possession et sans cela, comprendre le choix du TGV postal et les processus du projet aurait été presque impossible. Ces archives sont riches, peut-être trop riches de détails techniques et trouver l'information réellement pertinente est tâche fastidieuse. À trop regarder « dans le détail », l'historien peut y perdre le recul nécessaire à une vue d'ensemble. Des milliers de pages d'archives sur une période aussi courte amènent forcément des répétitions. La lecture de celles-ci n'en est pas moins obligatoire pour l'historien, qui en arrive à ressembler au chercheur d'or à la recherche de ce qu'on appelle justement dans notre jargon « une pépite ». Cette pépite, cette information à laquelle on ne s'attendait pas, fait parfois jour et éclaire la recherche et ses chemins alambiqués. Avec cette surabondance d'informations, comment remarquer lorsqu'il en manque ? Et comment savoir s'il s'agit d'un défaut d'archives ou simplement d'un sujet non débattu ? Avec ces archives, des réponses restent à trouver.

Les autres archives consistent en des sources imprimées extérieures à l'administration : surtout des articles de presse, mais si le nombre est conséquent, le contenu est presque toujours le même et seuls les articles de presse spécialisée comme ceux de l'Union Postale Universelle ou encore de la revue *Chemins de fer* peuvent nous apporter du « neuf ». C'est avec un regard professionnel extérieur que les auteurs étudient le TGV postal et le jugent pour ce qu'il est et non pour ce qu'il paraît. La recherche de photographies, d'illustrations fut également fastidieuse : trouver les illustrations permettant de mieux appréhender le TGV est une chose, mais les dater, ou bien interpréter ce que l'on y voit en sont d'autres. Pour terminer, il semble important de préciser que l'historien, dans son travail, se doit de porter plusieurs casquettes. Le TGV postal met celui-ci aux prises avec différents domaines de compétences. La géographie, la sociologie, l'histoire politique, etc. en sont des exemples.

Remarquons que La Poste n'a pas toujours porté un regard valorisant sur son TGV. C'est tout juste si pour fêter ses 25 ans, elle a proposé quelques souvenirs destinés aux acteurs du train jaune. Mais rien à destination du grand public ! Ce TGV, qui représentait selon les mots du ministre des PTT

de l'époque, Louis Mexandeau, la vitrine d'une technologie à la française, n'est plus baigné par le même halo de lumière... Si cette vitrine ne s'est pourtant pas ternie, car le TGV reste une exception française, les contextes ont évolué. Ses atouts a priori indéniables que sont ses caractères écologique, économique et rapide, sont en sous poids face à l'énorme coût d'exploitation, dont La Poste veut se soulager à l'heure où le client ne réclame pas plus forcément le prix fort pour un courrier à très grande vitesse.

Sa future disparition, après 31 ans de service, pousse l'historien à se pencher sur cette aventure scandée par des changements fondamentaux de paradigmes. Cette recherche se propose de dépeindre la trajectoire du TGV postal, des prémisses de son épopée, flanqué de son rutilant statut d'innovation technologique au service du public, jusqu'aux raisons qui l'amènent à subir une prochaine remise à quai définitive.

Le récit se propose d'échafauder quelques hypothèses à ce sujet tout en étudiant un certain nombre de sujets en toile de fond. En effet, les motivations à l'origine du projet, ses difficultés techniques et sociales, ses utopies ou encore l'image du TGV sont des aspects constitutifs majeurs. Cette somme de connaissances démontre la capacité d'adaptation de l'institution au progrès, sachant transformer un mode ferroviaire presque dépassé en un mode moderne et efficace, perpétuant par là une tradition vieille de 140 ans. Cette constante évolution, ou plus justement, cette propension à l'adaptation, relève de ce trait de caractère pérenne de la Poste ; son TGV en est un emblématique exemple.

De la genèse du projet à l'inauguration officielle (1975-1984)

Deux grandes phases de développement dans le projet du TGV postal sont à mettre en exergue. Le projet en lui-même naît en 1975 dans un contexte de réorganisation du réseau postal ferroviaire, enclenchée dès 1972, selon une volonté d'autonomie face à l'institution ferroviaire nationale, à savoir la SNCF, dont la Poste juge qu'elle dépend encore trop à son goût. Le contexte économique international joue aussi son rôle en poussant naturellement la Poste vers un mode de transport écologique mais surtout économique.

Les PTT lancent les premières discussions autour de l'idée que le futur TGV de la SNCF pourrait être la solution adéquate aux problèmes de liberté d'usage, de régularité de l'acheminement, et de volumes embarqués. Cet avant-projet, doté déjà d'études préliminaires importantes, se prononce en définitive en faveur du TGV postal. Ce choix trouve alors conforté par la décision du nouveau ministre des PTT en 1981, le socialiste Louis Mexandeau arrivant au portefeuille en mai. La deuxième phase commence et dure jusqu'à la mise en circulation du TGV postal trois ans plus tard. Période intense où les statistiques de plus en plus précises et l'hypothèse d'un réseau sans TGV, confirment la pertinence du choix du TGV postal. Tractations financières et logistiques avec la SNCF, discussions techniques avec la société Alsthom Atlantique, débats internes, rythment cette période courte de finalisation du projet. La cadence s'avère soutenue et malgré quelques retards sur le calendrier, la date donnée au public est respectée.

Nouvelle étape d'une continuité ferroviaire (1975-1981)

Ce projet s'inscrit dans un contexte bien particulier; comprendre le réseau d'acheminement avant l'arrivée du TGV semble nécessaire. Depuis 1945, les PTT se sont fortement tournés vers l'automobile pour leur acheminement et la distribution. Si le ferroviaire reste le moyen de

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

transport le plus important, il tend à partir des années 1960 à devenir obsolète et se reconverter devient une obligation. C'est la recherche de l'autonomie tant convoitée : l'apparition dans les années 1970 de nouveaux modes ferroviaires autorise cette prospective. Le projet de TGV postal est en partie issu de cette politique de reconversion du parc ferroviaire vers le « tout autonome ».

Tableau du réseau d'acheminement en 1980

L'organisation générale des acheminements est articulée autour de ce que le jargon postal nomme « les centralisateurs départementaux »⁶. Dans chaque département, un centre de tri, généralement implanté au chef-lieu et souvent dans les emprises des gares SNCF, assure la centralisation, le tri, l'expédition du courrier en provenance des bureaux de dépôts du département, et, la réception, le tri et la réexpédition vers les bureaux distributeurs du courrier destiné à son département.

Tous les établissements postaux participent cependant à la fonction acheminement via le relevé des boîtes aux lettres, l'oblitération des correspondances, le tri du courrier par catégories et l'expédition vers leur centralisateur départemental. Certains bureaux importants, en région parisienne notamment, dirigent directement une partie de leur courrier vers un centre d'expédition pour éviter des transbordements inutiles. Inversement, les bureaux distributeurs reçoivent chaque jour le courrier de la part du centralisateur.

Les centralisateurs départementaux communiquent entre eux via des centres de transit fixes (centres de tri) ou mobiles (ambulants). Différents moyens de transports sont utilisés :

- Véhicules routiers pour les relations intra-régionales ou inter-régionales si les moyens ferroviaires ne le permettent pas,
- Trains de voyageurs dits « postalisés », de messagerie ou trains-poste autonomes pour les relations à moyenne et longue distance. Ces trains peuvent assurer soit une simple fonction de transport soit une fonction double de transport et de tri (bureaux ambulants),
- Avions de l'Aviation Postale Intérieure ou vols commerciaux de fin de soirée pour les longues distances.

Les acheminements ferroviaires occupent une place prépondérante du double point de vue des distances parcourues et du volume transporté (45 230 000 km parcourus par 583 wagons-poste et allège pour l'année 1983⁷). Toutes les catégories de correspondances sont transportées, mais il faut différencier les conditions, selon qu'il s'agit de plus de 1^{re} catégorie ou de messagerie.

⁶ « L'acheminement du courrier », ministère des PTT, service de l'Information et de la Communication – Presse, Paris, 1982/1983.

⁷ *Rapport d'activité*, exercice 1983, ministère des PTT, 1984, p. 17.

Les plis de première catégorie

Les moyens ferroviaires assurent une double fonction : « transport » pour acheminer le courrier d'un établissement à un autre. Il s'agit dans ce cas d'escortes SNCF, de services de convoiement, de véhicules postaux ou SNCF non accompagnés d'agents rattachés à des trains classiques de voyageurs, ou des rames automotrices postales (RAP) ; une fonction « tri » à bord des bureaux ambulants lorsque c'est nécessaire à la qualité de service de mettre à profit le temps de transport pour trier le courrier.

Ces bureaux ambulants sont le plus souvent incorporés à des trains de voyageurs ou de messagerie ou sont regroupés dans un seul et même convoi, c'est ce que l'on appelle un train-poste autonome (TPA). En 1982, le parc ferroviaire postal comprend 309 wagons-poste, dans lesquels le tri peut s'effectuer, et 297 allèges (pour le seul transport)⁸.

La messagerie

Les fourgons de trains rapides de marchandises sont un moyen privilégié d'acheminements des paquets-poste pour la longue distance. Le recours aux autres moyens ferroviaires est limité : temps d'arrêt trop courts, encombrement des quais de voyageurs... Les transports en TPA sont idéals pour cette pratique et les années 1980 voient se multiplier les allèges de messagerie dans les convois (Paris-Lille et Paris-Strasbourg en 1982 pour exemples).

L'aviation postale intérieure constitue pour l'essentiel le réseau d'acheminement à grande distance. Elle est la solution pour le courrier mécanisable et le courrier échangé entre la région parisienne et les capitales régionales et entre les grandes métropoles économiques dans les relations éloignées. Elle permet pour ces flux de trafic de fonder et d'accomplir le fétiche et sacrosaint J+1. En 1982, sont disponibles quinze Fokker F 27 500 (5,5 t) et quatre Transall C 160 (14,3 t). En 1981, ce n'est pas moins de 4 500 000 km parcourus et 43 700 tonnes de courrier transporté (environ 165 tonnes par nuit), dix-neuf escales desservies. La régularité est excellente : 98,6 % des parcours prévus réalisés, et 81,04 % de ponctualité avec une tolérance de trois minutes. Le coût de fonctionnement annuel est de l'ordre de 220 millions de francs (soit 80,2 millions d'euros en 2013).

Cette organisation peut facilement se définir comme complexe, utilisant plusieurs modes de transport, tous devant fonctionner en même temps et être reliés les uns aux autres pour ne pas « briser » cette chaîne de l'acheminement postal. La Poste, consciente qu'elle ne peut continuer sur ce modèle en raison de l'augmentation du volume du courrier chaque année, met en place un système dont s'inspire le TGV postal et dans lequel il peut s'inscrire : la recherche de l'autonomie et le refus de dépendre à l'excès de la SNCF.

⁸ « L'acheminement du courrier », ministère des PTT, Service de l'Information et de la Communication – Presse, Paris, environ 1982/1983.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Forte d'une tradition ferroviaire avec le service des bureaux de poste ambulants, elle s'attache à moderniser son réseau.

La volonté d'une autonomie postale ferroviaire

Le TGV postal trouve ses origines dans une période antérieure au projet TGV de la SNCF. Depuis les années 1950, la mécanisation puis l'automatisation des centres de tri a pris une grande ampleur. Une accélération massive de ce phénomène est observée entre 1975 et 1985. L'année 1980 connaît une augmentation de 19 % du courrier traité automatiquement⁹, suivi par une autre de 12 % en 1983¹⁰. Un tiers du courrier est traité de cette manière en 1984 (soit 5,675 milliards d'objets)¹¹. Ces chiffres sont le résultat d'une campagne de mécanisation et d'automatisation commencée en 1972 portant en partie sur une décentralisation et un abandon progressif des centres de tri dans les gares françaises¹². Face à un volume courrier de plus en plus important, il s'agit d'économiser le temps de tri pendant la marche du train. En effet, les brigades ambulantes ne sont plus capables d'assumer seules le tri du courrier ; rendre plus efficaces ces centres de tri semble être la solution la plus adéquate. C'est d'ailleurs pour ce critère de l'efficacité que les centres de tri avaient été créés dans la deuxième moitié du XIX^e siècle¹³.

En parallèle, le trafic SNCF augmente. L'existence des trains « postalisés », c'est-à-dire des trains de voyageurs ou de bagages dont la composition comporte un ou plusieurs wagons-poste, pose problème à l'exploitant par l'importante perte de temps en gare pour le transbordement. Les PTT envisagent alors de mettre en œuvre une reconversion lente d'une partie de leur réseau de service ambulant en trains-poste autonomes (TPA) dès 1976, et, en rames automotrices postales (RAP) en 1978¹⁴. Les essais ont lieu dès 1973 sur le réseau Nord. Les TPA sont des trains uniquement composés de wagons-poste et les RAP sont des autorails. La reconversion du parc postal va de pair avec les nouveaux centres de tri remplaçant les habituels centres dans les gares, jugés trop petits et vétustes, comme par exemple la RAP de Lille coïncidant avec le nouveau centre en 1979.

Le début des années 1980 voit la multiplication des TPA¹⁵. Ceux-ci sont justifiés par la Poste par l'inadéquation de la solution des trains de messagerie, ces trains étant moins rapides que les express de voyageurs : leur vitesse n'excède pas les 120 km/h, la vitesse moyenne étant bien inférieure en tenant compte des arrêts et autres manœuvres. De plus, les horaires ne sont pas toujours bien adaptés aux besoins des PTT¹⁶.

Dans ce temps de grands changements structurels, les PTT s'intéressent rapidement au projet de la SNCF autour de la grande vitesse démarré en

⁹ *Rapport d'activité*, exercice 1982, ministère des PTT, 1983, p. 12.

¹⁰ *Rapport d'activité*, exercice 1983, ministère des PTT, 1984, p. 11.

¹¹ *Rapport d'activité*, exercice 1984, ministère des PTT, 1985, p. 12.

¹² Le plan d'automatisation du tri est lancé en 1972 puis intégré au 7^e Plan, où il fait l'objet d'un plan d'action prioritaire pour la période 1976-1980, reconduit jusqu'en 1986.

¹³ LUX Pierre, *La Poste ferroviaire de ses débuts à 1870*, Paris, Académie de philatélie, Encyclopédie des timbres de France, Tome II, Fascicule 1, 1992, 133 p.

¹⁴ « Actualités du mois » *Messages des Postes et télécommunications*, n° 263, décembre 1977, p. 19 : Norbert Ségard déclare la mise en circulation des premières RAP dès 1978 dans la région de Caen en indiquant qu'il s'agit d'une politique « de renforcement des moyens de transport autonomes propres à la Poste ». Cette déclaration coïncide avec la mise en chantier du centre de tri automatique de Caen.

¹⁵ En 1982 : six TPA : Paris-Lille avec une branche vers Valenciennes, Paris-Marseille, Paris-Clermont-Ferrand, Paris-Bordeaux, Paris-Toulouse (aller simple) et Paris-Strasbourg.

¹⁶ « Les trains-poste autonomes », *PTT Info*, n° 537, mai 1982, pp. 3-4.

De la genèse du projet à l'inauguration officielle (1975-1984)

1971. En 1975 ont lieu les premières concertations et si aucun projet officiel SNCF/PTT n'est encore lancé¹⁷, les discussions sont bien présentes¹⁸. Les archives postales démontrent une réelle volonté de la part des dirigeants postaux à adopter le nouveau train à grande vitesse prévu pour 1981. Le temps est compté et les tractations doivent se faire rapidement pour profiter des commandes de la SNCF auprès d'Alstom afin de réduire les coûts. Le TGV correspond parfaitement aux attentes postales en matière d'autonomie, d'économie et d'efficacité.

Une visée stratégique pour la SNCF et les PTT

Si le projet naît aussi rapidement, la raison en est simple : il y a convergence d'intérêts entre les deux grandes institutions. Pourtant le pari est original quand on sait les relations conflictuelles entre Postes et chemins de fer depuis la création des services ambulants en 1845. Qu'il s'agisse des retombées financières de cette cohabitation ou encore de la valeur du temps face à une mission de service public, les Postes et les compagnies de chemin de fer ne s'entendent jamais réellement¹⁹; l'État doit sans cesse jouer l'arbitre tout en ménageant les deux protagonistes. L'objectif de la compagnie nationale ferroviaire est de réduire les temps de trajet alors que le transbordement du courrier en gare nécessite de longs temps d'arrêt. La politique de la SNCF à l'égard du service postal a été redéfinie en 1967 selon trois axes majeurs²⁰: le report du trafic de deuxième catégorie sur les trains de messageries, la « dé-postalisation » progressive des convois de voyageurs et le désencombrement des gares SNCF.

Les années 1970 demeurent épineuses, comme en atteste par exemple un procès-verbal d'une réunion SNCF-PTT de 1970 où un des trois points traités s'intitule « Les problèmes quotidiens de la Poste dans ses rapports avec la SNCF »²¹. La Poste y fait remarquer « les retards chroniques de certains trains, les transferts de wagons-poste des convois habituels dans d'autres trains, les insuffisances de prestations dans certaines relations », etc. Un tel bilan montre que le TGV postal peut constituer une pièce maîtresse de la nouvelle organisation pour l'autonomie des Postes dont la SNCF se dit prête à favoriser la réalisation.

Pour améliorer les relations ferroviaires avec le midi et remédier à la saturation de la ligne sud, la SNCF a été conduite à créer une ligne nouvelle dont le tracé permet de réduire de 90 km la distance Paris-Lyon et de mettre en service un nouveau matériel pouvant circuler à la vitesse de 260 km/h, mettant Lyon à 2h30 de Paris : c'est l'ambitieux projet du TGV.

La ligne du PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) est certainement une des

¹⁷ Date confirmée par l'article suivant : PIN Claude, « Le TGV postal français », *Union Postale, revue bimestrielle de l'Union postale universelle*, Berne, n° 3, mai/juin 1985, pp. 157F-155F : « (la Poste) s'est interrogée dès 1975 sur les avantages qu'elle pourrait tirer d'une utilisation de la ligne à très grande vitesse ».

¹⁸ « Cette question a ensuite été évoquée au cours d'une rencontre SNCF-PTT le 26 février 1975. [...] La mise en circulations de rames TGV postales est donc apparue à la fois comme une nécessité et une solution », Archives nationales, 20030420/8, Etude prospective des conditions d'utilisation d'un TGV postal sur la nouvelle ligne Paris-Lyon, décembre 1977.

¹⁹ En 1937, les relations se simplifient grâce à la création de la SNCF regroupant l'intégralité des anciennes compagnies privées. Voir : Caron François, *Histoire des chemins de fer en France (tome 2 : 1883-1937)*, Paris, Fayard, 2005, 1 029 p.

²⁰ Archives nationales, 20030420/8, étude prospective des conditions d'utilisation d'un TGV postal sur la nouvelle ligne Paris-Lyon, décembre 1977.

²¹ Archives nationales, 20030420/8, procès-verbal de la réunion SNCF-PTT du 17 septembre 1970.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

plus importantes en France par ses trafics voyageurs et marchandises. Ainsi elle devient la première ligne ciblée par la révolution de la grande vitesse. La mise en place régulière et progressive des rames TGV de voyageurs (à partir de 1981) a entraîné la suppression de la plupart des trains classiques circulant sur le réseau sud-est. Le transfert du trafic voyageur sur cette ligne nouvelle aboutit à une modification des conditions d'exploitation de la ligne traditionnelle et la suppression de nombreux trains utilisés par la Poste. C'est pourquoi la Poste a été conduite en 1983 à créer un train-poste autonome entre Paris et Lyon avec une branche vers Dijon-Besançon²². L'administration postale s'intéresse à cet axe fondamental. En effet, le transport notamment de la presse urgente de Paris vers Lyon et Marseille constitue un des points cruciaux du projet de s'inscrire dans le processus de grande vitesse. Le contentieux entre les PTT et la SNCF est localisé pour plus de 35 % sur le seul réseau sud-est. C'est également sur ce réseau que les difficultés se concentrent pour l'acheminement de la presse parisienne²³. La ligne représente moins d'un tiers du trafic postal français en 1981, mais dessert près de 40 % de la population nationale²⁴. Plus de 20 000 sacs sont expédiés par fer chaque jour sur ce réseau dans les années 1980²⁵. Il faut rajouter à cela que le complexe ferroviaire de Lyon-Perrache constitue postaux le plus fort centre de transit dans les acheminements, et que l'augmentation du trafic en a fait un véritable « goulot d'étranglement ». Pour la Poste, le PLM lui permet de desservir la Bourgogne, la Franche-Comté, la région Rhône-Alpes, le Languedoc et la Provence.

Un contexte économique et technique favorable

Le contexte économique des années 1970 et 1980 s'avère particulièrement difficile pour des institutions telles que la Poste. Les crises pétrolières ont fait prendre conscience à la Poste que les économies étaient de rigueur. En 1973, pendant la guerre du Kippour, les pays arabes de l'OPEP annoncent un embargo sur les livraisons de pétrole aux pays qui soutiennent Israël. Le prix du baril s'envole. La crise de 1979 à 1982 continue le processus, crise due à la révolution iranienne et au conflit Iran/Irak. La Poste se retrouve donc dans un contexte difficile avec un parc automobile représentant près de 80 % de sa consommation de carburant. « Dans ces conditions, les PTT, comme les autres administrations, sont dans l'obligation d'économiser l'énergie »²⁶. Il est donc hors de question d'envisager une reconversion du parc ferroviaire en parc routier malgré sa plus grande autonomie, voire en une flotte aérienne plus conséquente, dévorante de carburant.

Pour justifier le lancement d'un tel projet, la Poste communique en

²² « Présentation de la première rame du TGV postal au centre de tri Paris PLM », ministère des PTT, service de l'Information et de la Communication – Presse, Paris, 21 juin 1984.

²³ Archives nationales, 20030420/8, étude prospective des conditions d'utilisation d'un TGV postal sur la nouvelle ligne Paris-Lyon, décembre 1977.

²⁴ Dronne Mathilde (sous la direction de Burnel Anne), répertoire numérique détaillé, *Le train à grande vitesse postal (1980-1995)*, versement 20070429/1-13, Paris, SNA, juin 2007. (Voir l'introduction)

²⁵ « La Poste et le TGV », ministère des PTT, service de l'Information et de la Communication – Presse, Paris, environ 1982/1983.

²⁶ Detry Virginie, *Cambouis et tôle jaune, La Poste et la voiture depuis 1930*, Paris, Comité pour l'Histoire de La Poste, Apostille, n° 13 des Cahiers pour l'Histoire de La Poste, 2010, 202 p.

De la genèse du projet à l'inauguration officielle (1975-1984)

interne sur le bilan écologique d'une telle opération : elle met en avant que la comparaison en 'tonne équivalent pétrole' (TEP) de la consommation d'énergie de l'avion postal Transall et du TGV, sur la liaison Paris-Lyon, est nettement favorable au rail en établissant les comparaisons suivantes :

- Transall (charge utile de 14,3 t) : 0,12 TEP à la tonne de courrier
- TGV postal (charge utile de 75 t) : 0,02 TEP à la tonne de courrier

Si on a déjà pu voir plus haut la complexité et l'importance de la ligne du sud-est, la façon dont elle est organisée reste à éclaircir. L'avion en constitue une composante fondamentale. La concurrence de celui-ci depuis les années 1950 avec un réseau ferroviaire plutôt lent et limité dans le transport rapide de courrier, est à prendre compte. Quant à la capacité des différents avions, elle ne permet pas de transporter l'ensemble du courrier sur l'axe du PLM. Deux types d'avions se chargent du courrier sur cet axe : le Fokker 27 et le Transall C 160, pouvant respectivement transporter 5 800 kg à 310 km/h et 14 300 kg à 325 km/h. Selon le statut juridique de l'aviation postale intérieure (API), l'administration des PTT doit rembourser à Air France les dépenses engagées par cette dernière sur la base du prix de revient exact de toutes les prestations. Elle fournit également les avions, leurs rechanges et outillages. Il faut compter pour le centre d'exploitation postal (CEP), en charge de l'acheminement postal aérien, comprenant un personnel navigant et un personnel au sol, soit environ 300 personnes en 1984.

Pour tenir les engagements propres à la Poste sur le délai d'acheminement établi à J+1 sur les longues distances, l'avion reste le moyen idéal. Mais comme vu précédemment, il a ses limites. Du fait de sa capacité limitée, il ne peut répondre seul à l'accroissement du volume du courrier. Il n'est de plus pas envisageable d'accroître la flotte aérienne dans des proportions significatives car les coûts semblent alors prohibitifs et inappropriés pour l'administration. Une étude de 1981 permet de mettre l'accent sur ce qui coûte le plus cher dans le réseau aérien²⁷ :

« Les problèmes de coût portent à la fois sur les hommes et sur le matériel. Air France, dont dépend le personnel technique, est la seule compagnie à faire voler ses Fokker avec trois membres d'équipage. Un tiers de ceux-ci doivent posséder une double qualification Fokker et Transall. [...] Ces deux types d'appareils pour une flotte réduite entraînent des coûts d'entretien élevés. Enfin les Transall ont près de 14 000 heures de vol et doivent subir une révision complète. [...] Un Transall emporte 14,3 t de courrier à près de 3 000 F la tonne, un TGV peut convoier 1 t. de courrier à 600 F la tonne ».

²⁷ Ambaud Alain, « Transports postaux et chemin de fer », *Chemins de fer*, n° 5, 1985, p. 213. L'auteur précise qu'il s'agit d'un document de la direction de la Production de la direction générale des Postes.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Une fois l'aérien postal et le routier rayés de la liste des possibilités à envisager pour résoudre les difficultés rencontrés sur l'axe PLM, il ne reste évidemment que le ferroviaire. Ayant l'obligation de faire perdurer un service ambulant dont les conditions d'exploitation sont toujours plus difficiles, le projet SNCF arrive à point nommé. Deux solutions s'offrent à la Poste : supprimer les ambulants et ne garder que des TPA, tout en maintenant une flotte aérienne pour une partie du J+1 ; ou bien, mettre en circulation des TGV postaux qui pourront soulager une partie de ce trafic, tout en prenant les autres catégories de courrier (une variante avec TGV+TPA est envisagée). La solution idéale semble tenir dans le second cas car ayant une durée de vie bien plus longue que la première configuration. Mais l'investissement financier est plus que conséquent. De longues études doivent être faites pour mettre au point ce projet de grande envergure, dont la concertation entre les PTT et la SNCF forme le socle.

Les grandes lignes du projet postal

La mise sur les rails du projet TGV postal comporte un temps dédié aux études de faisabilité dont la SNCF est un partenaire. Elles portent sur des domaines comme la fiabilité et la rentabilité de ce mode de transport.

Deux options pour se prémunir

La Poste montre une forte volonté d'adopter un nouveau système de transport en phase avec son temps et symbole de la modernité dont elle se veut maîtresse pour le mettre au service du public. Toutefois, elle n'est pas dupe de plusieurs composantes : ce projet ne peut pas se faire sans importants investissements financiers, humains mais aussi techniques, et sans une parfaite concertation avec les instances de la SNCF. C'est pourquoi elle met en place rapidement un groupe de recherche dédié au projet du TGV postal²⁸. Il s'agit principalement d'apprécier l'intérêt économique de l'utilisation de ce nouveau mode mais aussi de prévoir, en raison du contexte ferroviaire en plein bouleversement, un changement de l'organisation ferroviaire postale obligatoire avec et sans TGV.

Les archives sont claires à ce sujet. La Poste développe tout du long, deux projets de transport pour ne pas se retrouver dans une situation critique si le projet avec TGV n'aboutit pas. Les contraintes dans ce cas sont nombreuses comme par exemple l'obligation de rendre le site de Paris-Charolais à « l'horizon 1990/2000 » à la SNCF²⁹ : « Dans le cadre du réaménagement du

²⁸ Le groupe de recherche sur le pré-projet est relativement restreint : une dizaine de personnes présentes aux réunions. Lors de la seconde phase du projet, ce sont en moyenne une vingtaine de personnes voire plus.

²⁹ Archives nationales, 20010246/18.

De la genèse du projet à l'inauguration officielle (1975-1984)

quartier, la SNCF projette d'installer quatre voies supplémentaires en gare de Lyon. Dans ce cas, il est impératif que le site du PLM soit restitué à la société nationale avant 1990/2000 »³⁰⁻³¹. La Poste se heurte à une situation difficile où elle prévoit une réorganisation sans TGV qui bien que fonctionnelle, n'en reste pas moins inadéquate³², le TGV postal restant la meilleure des solutions. Les trafics à transporter et les objectifs de qualité de service à respecter sont identiques. Cette étude économique doit tenir compte des impératifs suivants : économies d'énergie, lien avec l'aviation postale intérieure, horizon de l'étude portant à dix ans, lien avec la création des CTA, question des services ambulants, normes et conditions de travail.

Les deux projets doivent d'abord se baser sur une description du trafic concerné. C'est une méthode descriptive qui est adoptée via une liste de vecteurs : un vecteur étant une origine et une destination, une quantité de courrier d'une certaine qualité, une heure de disposition et enfin une heure de livraison. Les deux projets doivent donc décrire les moyens et l'affectation des vecteurs aux moyens. On ne peut s'empêcher de penser que ce projet qui s'étale historiquement de 1975 à 1984, a pu subir les inflexions politiques des nombreux gouvernements qui ont eu à le suivre. Le panel d'archives accessibles ne permet malheureusement pas de préciser cette question d'ordre politique.

Une étude de faisabilité concluante

Une première période d'études préliminaires démarre dès 1975. Il s'agit d'établir les grandes questions auxquelles il faut répondre pour connaître le véritable potentiel du projet de TGV postal. Les questions techniques et les impératifs des deux institutions sont nombreux, alors même que la pertinence du TGV en est cours de vérification. D'une manière générale, la Poste réfléchit sur la pertinence du TGV en se basant sur les premières statistiques qui arrivent et tentent d'établir la frontière entre ce qui est possible et ce qui ne l'est pas. Plusieurs solutions sont proposées par les représentants des différents sites d'exploitation et l'incidence de chaque organisation sur les prestations ferroviaires doit être dégagée. Les techniciens sont ouverts et dans l'ensemble, les échanges entre services de la Poste sont relativement productifs.

La SNCF fait rapidement savoir qu'il est urgent de connaître « le nombre et la nature des convois ou véhicules postaux qui continueront à transiter ou à stationner au niveau de la gare de Perrache »³³, ainsi que celle de Mâcon. Dès décembre 1977, la SNCF propose une mise à disposition de cinq à six voies de 200/250 mètres en gare de Charolais. Le site est alors confirmé, chose parti-

³⁰ *Op.cit.*, compte-rendu de la réunion SNCF/PTT du 15 mai 1979 à la gare de Lyon – Tour de l'Horloge.

³¹ C'est effectivement ce qui va se passer en 2015 après l'abandon du TGV postal.

³² *Op.cit.*, « En outre, la mise en place du train-poste du Bourbonnais conduira à un réaménagement du parc postal du PLM qui s'avère déjà insuffisant. En effet, il n'est pas possible de constituer deux trains-poste avec un nombre élevé de véhicules dans le cadre actuel. Il sera nécessaire d'augmenter la capacité des voies de réserve SERNAM ».

³³ Archives nationales, 20030420/8, compte-rendu de la réunion SNCF-PTT tenue au secrétariat d'État le 20 septembre 1977.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

culièrement positive car la Poste connaissait quelques difficultés à trouver un autre site adéquat. Sans préciser la nature du train en question (TGV ou RAP), la desserte de Mâcon est sujette à débat. Une rame TGV s'arrêtant à Mâcon perd environ vingt minutes, correspondant à la durée de l'arrêt et au ralentissement, puis redémarrage du train. Mais, en contrepartie, cet arrêt permet de mettre en relation avec le TGV d'autres départements, tant pour leur courrier « départ » que pour celui qui leur est destiné. Pour ces départements, le TGV constitue un facteur d'amélioration de la qualité de service.

La méconnaissance d'un matériel nouveau, encore au stade de l'expérimentation, place les PTT dans une situation de dépendance à la SNCF : coût d'une rame, coût d'une circulation, etc. Le savoir lui manque et une parfaite communication des deux protagonistes est essentielle. La SNCF et les PTT réfléchissent ensemble au nouveau réseau postal ferroviaire dont le projet doit tenir compte de plusieurs facteurs. Le réseau SNCF évoluant vers la grande vitesse, la Poste se voit obligée de réviser son système pour s'adapter à cette situation en prévision d'une mise en place dès 1981, date de la mise en circulation du TGV sud-est. Il y aura donc une période de transition entre 1981 et 1983/1984.

Un rapport de 1977 annonce clairement une partie des objectifs de la Poste en matière de transport postal à grande vitesse : « le service postal est préoccupé [...] par les problèmes touchant à la fiabilité des acheminements et à la sécurité des envois. Ces deux principes sont particulièrement mis en cause sur l'artère Paris-Lyon-Marseille du fait de l'importance du trafic, de la vulnérabilité des moyens et de la faiblesse des infrastructures ». Le TGV s'avère donc une solution pour « permettre de rétablir les conditions de la régularité et de la sécurité »³⁴. La Poste dresse également dès 1978 le constat que le chemin de fer est, des trois modes (fer, route, air), « celui qui transporte en tonnage et en volume la partie la plus importante du trafic postal, tout en étant le seul dont la maîtrise lui échappe »³⁵. C'est une prise de conscience particulièrement importante dans le processus de décision.

Selon les propres mots de la SNCF, le TGV est la réponse à une situation ferroviaire difficile : détérioration de la qualité de service, allongement des délais d'acheminement des marchandises, perte de rendement du personnel et du matériel, etc. Pour la SNCF, la situation postale est identique. On comprend alors cet entrain de la Société Nationale pour accompagner et faciliter ce projet. Pourtant certaines questions subsistent sur la rentabilité d'un tel moyen de transport. Un point négatif laisse observer que les flux comportent un sensible déséquilibre, le sens Paris à Lyon étant supérieur d'environ 25 % au sens inverse³⁶. En revanche, la Poste considère que le TGV peut parfaitement s'intégrer dans le système de traitement automatique

³⁴ Archives nationales, 20030420/8, réunion SNCF/PTT tenue à la direction du Transport le 22 décembre 1977.

³⁵ Archives nationales, 20030420/8, étude prospective des conditions d'utilisation d'un TGV postal sur la nouvelle ligne Paris-Lyon, décembre 1977.

³⁶ Archives nationales, 20030420/8, étude prospective des conditions d'utilisation d'un TGV postal sur la nouvelle ligne Paris-Lyon, décembre 1977 ; nombre de sacs moyen transportés quotidiennement en 1977 : Paris-Lyon, 8 870 sacs et Lyon-Paris, 6 910 sacs.

De la genèse du projet à l'inauguration officielle (1975-1984)

du courrier car il répond aux besoins de liaisons rapides entre les centres de tri automatique de la région parisienne et ceux de la région lyonnaise. La difficulté réside dans la part du positif et la part du négatif, comme dans tout projet. De quel côté de la balance le projet penche-t-il ?

La question du tri en cours de la marche du train est vite résolue, car si elle paraît « séduisante » sur un axe Paris-Marseille express pour l'administration, elle l'est beaucoup moins pour le personnel ambulant. Les objectifs d'amélioration des conditions de travail et le tri d'objets parfois encombrants dans un train circulant à plus de 200 km/h sont incompatibles. Les représentants du personnel s'inquiètent de « l'influence des variations *accéléromotrices* sur la fatigue du personnel »³⁷. La Poste augure, si c'était le cas, que ce serait « source de conflits et de revendications ». La SNCF précise aussi que la présence de voyageurs debout est à exclure. La Poste perçoit bien qu'il s'agit d'un débat plus profond qu'il n'y paraît en voyant en filigrane la question de l'avenir des services mobiles. En revanche, la conteneurisation est perçue par tous comme une amélioration notable des conditions de travail.

La période 1975-1979 semble une période décisive pour évaluer les capacités et la vitesse du TGV postal. Il y a aussi la nécessité de mettre en place des études comparatives au sujet des trois modes de transport : le TPA, économique, lent mais chargé ; le Transall, rapide mais peu chargé et finalement le TGV, coûteux, moyennement rapide et chargé. Ces études vont s'avérer plus ou moins bonnes lors de la deuxième phase d'étude où les données sur le TGV vont s'avérer plus complètes donc plus optimistes. On passe d'un chargement de 40 à 45 tonnes estimé en 1978 à un chargement de 60 t. en 1980, pour finalement arriver en 1981 à 65/75 t. réelles, faisant baisser le coût de la tonne de courrier. On remarque un engouement pour ce mode de transport, perçu comme la solution adéquate mais aussi une certaine hésitation, inhérente à la nouveauté.

On observe un changement de rythme des expertises, des réunions ou encore de la précision des études à partir de 1979. Cette année est le début d'une nouvelle étape dans le pré-projet du TGV postal. Il est mis en place une organisation spécifique qui se trouve détaillée lors d'une réunion de 1979 où même les méthodes de travail sont données. D'une part, les différents services postaux, comme la direction des Services Ambulants, la direction du Matériel, les directions régionales, élaborent les documents qui seront versés au dossier. Il s'agit de descriptions d'exploitation, des éléments chiffrés, etc. Un service spécifique de la Poste a pour mission de réunir ces documents et d'organiser les réunions de travail. Ces réunions de groupe ont pour but de suivre et d'orienter les travaux de chacun afin de tenir les délais. La SNCF ne doit pas participer au groupe de travail. Celui-ci provoquera la

³⁷ Archives nationales, 20030420/8, étude prospective des conditions d'utilisation d'un TGV postal sur la nouvelle ligne Paris-Lyon, décembre 1977 [Information tirée du compte rendu de la table ronde syndicale sur l'évolution des services mobiles – DSA, 17 mai 1977].

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

constitution de sous-groupes *ad hoc* pour aborder avec la SNCF les questions qui appellent des réponses précises de sa part. Ce sont les comptes rendus de ces réunions qui livrent les informations sur le projet.

La période 1979/1980 est marquée par des expertises concrètes. L'estimation du taux de remplissage des TGV postaux à l'horizon 1983 et une prévision sur une décennie environ – amenant les réflexions en 1990/1993 – s'avèrent être des tâches compliquées. Les données statistiques des services ambulants sont sommaires ; les études qualitatives (catégories de courrier, destinations finales des objets...) n'existent pas ou presque. Seule solution : mettre en place des études quantitatives en nombre de sacs. La conteneurisation est prévue mais difficilement « appréciable », ce qui entraîne une méconnaissance du volume réellement transportable.

La question des infrastructures peut sembler être le point faible de ce projet : tout est à créer et la présence d'ouvrages d'art complexifie l'ensemble. Le coût financier de telles structures paraît être un des points les plus ardues à résoudre. Les exigences de la SNCF, ainsi que les attentes techniques de la Poste, entraînent de difficiles tractations pour arriver à un compromis. Dès 1977, les premières estimations sont données, et les débats autour des 6 200 000 F -équivalent en 2013 à environ 3 500 000 euros³⁸- de la plateforme de Lyon Perrache II, sont vifs. Ces coûts sont alors rapidement revus à la baisse en passant à 5,2 millions de Francs. Il en est de même pour la répartition des coûts des aménagements des voies ferrées. Au départ, la SNCF prévoit notamment des murs anti-bruit presque spécifiques au TGV postal, arguant du fait que ses circulations sont prévues en dehors des horaires normalement tolérés. La construction de ces murs anti-bruit est alors ajoutée au budget prévisionnel des dépenses postales. Finalement, au fur et à mesure des études, un certain nombre de projets d'infrastructures ne verront pas le jour, comme ces murs.

Quant au coût du matériel, il est encore difficile de donner des chiffres pour le petit matériel de transbordements (chariot-tracteur, conteneurs). Pour l'achat des rames TGV qui se trouve être le plus gros investissement, le chiffre approximatif de 115 millions de francs en 1980 est donné au Premier ministre³⁹. À titre indicatif, deux motrices coûtent la moitié du prix d'une rame. La redevance forfaitaire annuelle de la SNCF est de 12 millions de francs, prenant en compte les installations renouvelables, amorties en vingt ans et les non renouvelables, y compris les terrains, amorties en cinquante ans. Ce droit de péage en quelque sorte pour l'usage de l'infrastructure, est indexé sur l'évolution générale des prix⁴⁰. Elle donne aussi à l'administration des PTT le droit de bénéficier d'autant de circulations qu'elle le souhaite sous les réserves suivantes : que le parc soit inférieur ou

³⁸ INSEE, convertisseur franc-euro : pouvoir d'achat de l'euro et du franc. Permet un rééquilibrage en prenant compte l'inflation des valeurs.

³⁹ Archives nationales, 20030420/8, lettre du secrétaire d'État aux PTT à monsieur le Premier ministre datée du 6 octobre 1980.

⁴⁰ Archives nationales, 20030420/8, compte-rendu de la réunion SNCF-PTT – TGV postal, tenue à la direction du Transport, le 12 octobre 1979.

De la genèse du projet à l'inauguration officielle (1975-1984)

égal à quatre TGV, que les horaires soient étroitement concertés avec la SNCF et se situent en dehors des heures de pointe, que l'utilisation des capacités soit strictement limitée à l'acheminement du trafic postal dans sa définition à cette date. Un élément important à considérer tient dans la durée de vie du TGV, supposée en 1979 égale à 25 ans.

La répartition des coûts de construction suit alors la nature et la spécificité des opérations. La SNCF se réserve tous les aménagements concernant l'exploitation technique du TGV dont elle s'occupe déjà pour ses propres TGV : installations de signalisation, de sécurité, d'amélioration des voies... L'uniformisation des installations est essentielle : TGV postal et TGV voyageurs empruntent les mêmes voies et doivent répondre aux mêmes exigences techniques. Pour suivre son concept d'autonomie, la Poste se charge des infrastructures concernant uniquement les activités postales : travaux de cloisonnement, construction de locaux techniques et d'exploitation, etc.

Une étude économique menée en 1980 sur le TGV donne des prévisions encourageantes. Le bilan annuel serait positif avec une économie de fonctionnement de près de trois millions d'euros (ci-après).

Étude économique menée par les PTT dans le cadre du projet TGV en 1980

Coûts	Économies annuelles	Dépenses supplémentaires annuelles
Ferroviaire		1 7702 224 F
Aérien	5 371 113 F	
Routier		197 607 F
Personnel	4 140 620 F	
Bâtiments et infrastructures (amortissement et location)		461 725 F
Total	9 511 793 F	2 361 556 F
Bilan annuel	7 150 237 F	

Source : Archives nationales, 20030420/8, « L'intérêt pour la Poste de recourir au TGV », 1981.

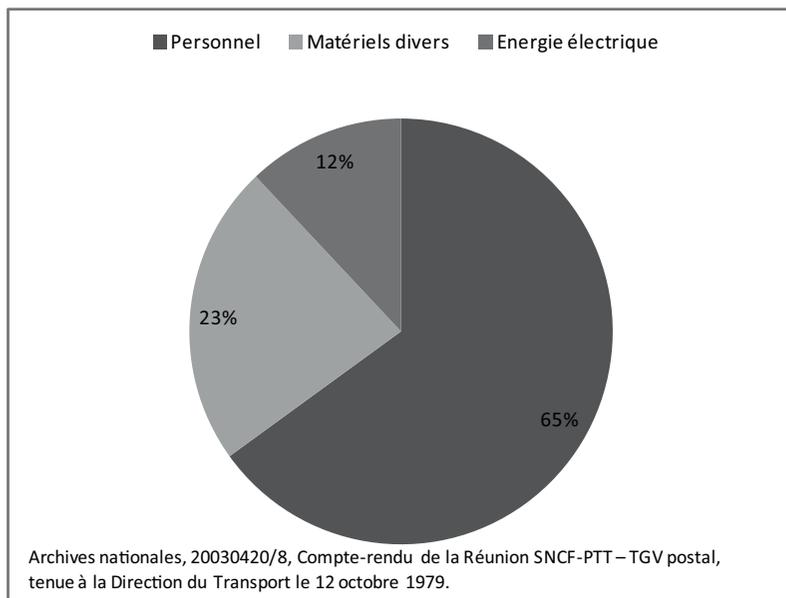
Le coût d'une circulation simple est estimé en 1979 à 11 870 F hors taxes, soit environ 5 500 euros, donc environ 11 000 euros pour un aller-retour. Ce coût comprend les mouvements et manœuvres, la conduite, l'énergie, l'entretien de l'infrastructure et diverses charges (voir ci-après). Le coût de l'amortissement de la ligne devait à l'origine être affecté sur chaque circula-

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

tion, mais devient finalement forfaitaire, en dehors de toute considération du nombre de circulations dans l'année, faisant sensiblement baisser le total. La Poste désire pourtant ne pas participer à cet amortissement, exposant que la SNCF aurait fait de toute façon l'investissement. Mais la société nationale rejette catégoriquement l'idée d'écartier toute participation financière de la Poste à ce sujet. Elle fait remarquer les contraintes organisationnelles que posent les circulations postales⁴¹.

Ces études effectuées pendant près de sept ans ont mené la Poste à voir le TGV comme un moyen de transport viable. Les statistiques ont permis de mettre une nouvelle fois en exergue la nécessité de réformer l'axe du PLM, surchargé et en fin de vie en raison de l'arrivée du TGV de la SNCF. Le ministre des PTT, Louis Mexandeau, en est convaincu, sûrement avec l'accord de l'État, et se trouve prêt à l'annoncer publiquement. Il s'agit maintenant de mettre en place un nouveau groupe de travail dont la mission sera de « construire » le TGV postal pour l'horizon 1983/1984.

Répartition des coûts d'une circulation simple d'un TGV postal



⁴¹ Archives nationales, 20030420/8, compte-rendu de réunion PTT-SNCF du 7 juin 1978.

La machine est lancée : construction et organisation (1981-1984)

Une fois la décision prise, la mise sur rail du programme compte autant de points de passage logiques que de gares à desservir...

Accord et perspectives calendaires

C'est dans un discours prononcé à Lyon le 29 septembre 1981, peu de temps après l'inauguration de la première ligne à grande vitesse, que Louis Mexandeau annonce le prochain achat de deux TGV et demi pour un usage postal. Cette annonce confirme une décision prise en amont et que l'on trouve dans un compte-rendu de réunion du groupe de travail « TGV postal » en octobre 1980 : « La décision concernant l'achat de TGV postaux n'est pas encore officielle, mais on peut la considérer comme acquise »⁴².

Le contrat de commande, qui scelle définitivement le projet TGV, comprend deux rames et une demi-rame de réserve. Il est signé le 24 septembre 1982 à Belfort, par Louis Mexandeau et Jean-Pierre Desgeorges, PDG du groupe Alstom-Atlantique en présence d'André Chadeau, président de la SNCF.

Signature du contrat de commande des rames à Belfort le 24 septembre 1982



⁴² Archives nationales, 20030420/8, Groupe de travail « TGV postal » – compte rendu de la réunion du 15 octobre 1980.

Source : Archives nationales, 20030420/9.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Le ton est donné : dans son allocution, le ministre des PTT a souligné qu'il entendait « offrir à la Poste les moyens de recourir dans tous les domaines aux techniques les plus avancées ainsi que son attachement à l'amélioration de la qualité de service offerte aux usagers »⁴³.

Cette opération représente à cette date, selon la Poste, un investissement de 132 millions de francs (43 millions d'euros en 2013), auquel il faut ajouter 76 millions de francs (24,8 millions d'euros en 2013) pour l'aménagement des infrastructures spécifiques⁴⁴. Le détail des coûts se répartit entre :

- Paris-Charolais : 11,1 millions de francs, dont 3,3 assumé par la SNCF
- Mâcon : 25 millions dont 17,5 par la SNCF
- Lyon : 40 millions dont 12 par la SNCF

Un délai de vingt-trois mois est prévu pour la livraison du matériel. Il entraîne à son tour la date du 28 septembre pour la mise en circulation des rames après des tests par la SNCF consistant en des essais de vitesse, et par la Poste présentant l'engin au personnel et effectuant des essais de chargement et d'exploitation. Il en découle la date du 1^{er} septembre 1984, constituant la limite de fin des travaux d'infrastructures. C'est un délai court ne permettant pas de changements fréquents et de retards sur le calendrier. Dans le même temps est signée une convention avec la SNCF ayant pour but de définir les modalités de l'assistance technique de la SNCF : études de la documentation technique, examen des réponses des constructeurs, surveillance en usine de la construction et réception du matériel. Cette convention aboutit à un règlement d'environ 6 millions de francs⁴⁵.

Les différents numéros de communication interne, intitulés *Info TGV*, publiés par la direction de la Production, sont une source d'information abondante sur l'avancée du projet son agenda, la nature des infrastructures finalement choisies ou encore sur l'effort de l'administration de justifier et faire connaître un nouvel objet. Ces brochures montrent un respect des délais impartis que l'on retrouve dans les archives technique du projet. Mais il faut considérer également que ces brochures apparaissent dans la dernière ligne droite du projet (1983 et 1984). En 1981 était annoncé que la mise en circulation des TGV postaux devait être effective en février 1984. Ce retard est alors considéré comme acceptable pour un projet qui s'étale sur près de dix ans (1975-1984). Le temps de livraison des rames et celui de la période d'essais techniques SNCF sont la raison de ce décalage du calendrier à octobre 1984. Cette date coïncide également avec celle d

ue passage aux horaires « d'hiver » de la SNCF, à savoir le 28 septembre.

⁴³ *Info TGV*, n° 2, direction générale des Postes, direction de la Production (estimé à 1983)

⁴⁴ « Achat de rames TGV », Ministère des PTT, service de l'Information et de la Communication – Presse, Paris, 24 septembre 1982.

⁴⁵ Archives nationales, 20030420/8, compte-rendu de la réunion du groupe de travail « TGV postal » du 15 décembre 1981.

Extraits du discours de Louis Mexandeau du 29 septembre 1981 à Lyon sur la cohabitation entre Postes et chemins de fer et l'acquisition de rames TGV

« [...] Encore une fois la SNCF a montré le chemin en concevant le TGV, et en utilisant ainsi une technique de pointe dans les transports publics.

Mais également encore une fois, la Poste est présente comme l'a toujours été lorsqu'il s'agit d'utiliser un nouveau moyen de transport, moderne et rapide.

Sans remonter trop loin dans l'histoire, je me plais à rappeler que dès 1844, la Poste utilisait le premier bureau ambulant Paris-Rouen, à l'époque wagon à bagage aménagé pour permettre le tri du courrier pendant le trajet. [...]

Mais comme vous le savez la collaboration entre le chemin de fer et la Poste date de près de 140 ans. Depuis, la SNCF est devenue une Société Nationale et ces deux grands services publics n'ont pas cessé de collaborer.

– C'est ainsi que la Poste utilise 300 véhicules ferroviaires qui lui appartiennent et 250 wagons de marchandises ;

– le tonnage moyen journalier de courrier transporté par fer est de l'ordre de 2 000 tonnes ;

– en 1980, la SNCF a tracté 3,2 milliards de tonnes kilométriques ;

– la rémunération payée à la SNCF représente plus de 50 % des charges de transport, payées par la Poste (non compris les propres transports assurés en régie), soit près de 3 % de son chiffre d'affaires.

La Poste constitue ainsi le second client de la SNCF. Mais ces deux grands services publics ont des contraintes et poursuivent des objectifs qui ne sont pas toujours compatibles.

La mystique du respect des horaires de nos amis cheminots ne s'accommode pas toujours de notre objectif qui consiste à acheminer rapidement le maximum de courrier dans les meilleurs délais.

La mission de service public des PTT nous conduit à demander à la SNCF de faire circuler des trains le soir et le matin à des heures adaptées, avec des arrêts de parcours suffisamment nombreux pour desservir le maximum de localités. Dans le même créneau horaire, la SNCF fait circuler ses trains de voyageurs, cherchant à réduire la durée des trajets en augmentant la vitesse des convois et en limitant les arrêts et leur durée.

Une telle situation a conduit les PTT et la SNCF à s'asseoir autour d'une table et à s'entendre.

[...] Un accord est sur le point d'être conclu entre les deux parties. [Pour une nouvelle convention PTT/SNCF]

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Il prévoit une concertation permanente sur ce point. Car il faut bien convenir que la Poste, service public dont l'importance et le rôle n'est plus à démontrer dans la vie économique du pays, n'est pas un client ordinaire pour la SNCF, et ne doit pas être traité sur des bases purement commerciales, en raison de ses obligations de service public.

Au travers de ces conventions qui lient la Poste et la SNCF, en dépit des contraintes parfois difficilement compatibles, s'exerce une coopération dont je tiens à souligner ici le caractère exemplaire.

[...]

Dans cette perspective d'étroite collaboration, je tiens à annoncer l'acquisition par la Poste de 2 rames TGV ainsi que d'une réserve en pool avec la SNCF de façon à pouvoir assurer la continuité du service.

[...]

Cet investissement, inscrit au budget des PTT pour 1982 doit conduire, ainsi que le Président de la République l'a souligné la semaine dernière, à « contribuer à assurer des plans de charge réguliers et des emplois stables aux fournisseurs de ces rames et conforter la base industrielle, sans laquelle il serait impossible d'exporter ».

[...] [Longue description de l'organisation du TGV postal]

C'est là pour moi l'occasion de rendre hommage au travail accompli par l'ensemble des agents des PTT qui parfois sont conduits à accomplir des « prouesses » pour respecter « les coupures » et les horaires comme leurs collègues cheminots.

C'est pourquoi la Poste se devait d'être présente sur le TGV, moyen qui doit faciliter les conditions de travail et donner plus de fiabilité aux organisations.

[...] Une telle politique, qui est la mienne, doit également redonner aux postiers, le sentiment d'appartenir à un service public moderne. Je suis alors persuadé que, tout le personnel se sentira concerné et aura à cœur de maintenir la tradition cherchant à préserver un service public de qualité, qui fasse l'unanimité de la collectivité nationale⁴⁶.

Parmi les infrastructures et le matériel ferroviaire, des choix à faire

Lorsqu'il s'agit de l'aménagement des gares, l'utilisation du TGV postal conduit logiquement à des installations particulières pour recevoir ces rames. Pour la Poste, ce sont de nouvelles installations, pour un nouveau mode de transport. Les quais de desserte ont été établis au niveau du plancher des

⁴⁶ Archives nationales, 20030420/9, allocution prononcée par Monsieur Louis Mexandeau, ministre des PTT, déplacement pour le TGV, Lyon, 29 septembre 1981.

De la genèse du projet à l'inauguration officielle (1975-1984)

voitures, soit à 1,15 m, pour permettre l'accès direct par roulage des chariots-conteneurs dérivés des conteneurs-paquets mis au point pour les autorails postaux. L'administration cherche à accélérer la transition entre camion et wagon. Pour cela, le site de Paris a été muni d'installations spéciales comme des « gerbeurs télescopiques pour la manutention des sacs, d'un retourne-conteneurs et d'une bande transporteuse de 70 m de long autour de laquelle sont aménagés cinquante-deux emplacements de conteneurs »⁴⁷. Le TGV doit pouvoir être en contact rapproché avec les moyens de transport routier ; c'est pourquoi le quai de transbordement route peut accueillir jusqu'à sept véhicules simultanément.

Le matériel de transbordement est lui aussi particulier au TGV postal, mais s'inspire de celui correspondant aux autorails postaux alors en activité. 250 conteneurs CP 820 T peuvent être chargés dans une rame⁴⁸. Des conteneurs CL 93 et CS 93⁴⁹ sont également prévus. La question de la conteneurisation, bien qu'apparemment résolue dès le début du projet, ne l'est pas encore en 1981/1982 d'où la création d'un sous-groupe de travail « Conteneurisation ». L'expérience de la SNCF en ce domaine s'avère utile pour prouver aux derniers indécis sur la tenue de chariots conteneurs fabriqués à cet effet. La SNCF, bien que pratiquant peu la conteneurisation éclaire la situation en prenant l'exemple de l'Allemagne où la Deutsche Bahn (chemins de fer allemands) utilise déjà à l'époque très largement ce système⁵⁰. Pour assurer les échanges entre les différentes gares du TGV postal et les centralisateurs, il doit y avoir suffisamment de conteneurs de ce type disponibles dans les centres. 2000 CP 820 T sont prévus à la mise en circulation⁵¹. Etant différents des autres conteneurs (pour les TPA déjà existants), une marque distinctive devait être apposée sur chacun des nouveaux, permettant par la même occasion la matérialisation de la limite de remplissage du conteneur avec les sacs de presse. L'objectif réel est la banalisation de ce matériel. Il s'inscrit dans la politique de réforme de l'acheminement postal national : autonomie et automatisation. Il est aussi là pour faciliter la manutention et donc les conditions de travail des ambulants.

Le passage quai-rame et inversement s'effectue par l'emprunt de ponts de liaison. Cette question du transbordement fut l'objet d'une étude portant sur le poids à vide et le poids maximale d'une rame d'un TGV postal. Les essais ont montré que la hauteur du quai est importante mais qu'il faut considérer un changement de la hauteur du train selon sa charge. 10,8 t de courrier fait baisser de 22 cm le niveau de la remorque d'un TGV PSE. Pour une manipulation adéquate donc rapide des conteneurs, il est nécessaire de toujours avoir la même hauteur. Les suspensions à ressorts sont donc inadéquates, et la Poste adopte alors des suspensions à vérins pneumatiques ou

⁴⁷ AMBAUD Alain, « Transports postaux et chemin de fer », *Chemins de fer*, n° 5, 1985, p. 216. Informations tirées du numéro spécial « *Le TGV de la Poste* », Communication Information Maîtrise Encadrement, direction de la Publication : DSA/DPAG, 20 juin 1984.

⁴⁸ Répartition : trente-deux dans chaque voiture d'extrémité et trente-et-un dans les six voitures intermédiaires. La charge moyenne d'un CP 820 est estimée à 350 kg.

⁴⁹ Les CL 93 et CS 93 sert au transport du courrier en caissettes ou bacs. Le CP 820 permet de transporter des sacs ou des paquets.

⁵⁰ Archives nationales, 20030420/8, compte-rendu de la réunion PTT-SNCF / Sous-groupe de travail « Conteneurisation » du 23 mars 1982.

⁵¹ Les délais étant courts (six semaines), la Poste a fait appel à deux entreprises différentes, mais toutes deux françaises, cette spécificité étant un critère de choix pour la Poste.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

« coussins ». Ainsi, le plancher restera maintenu en équilibre permanent au moyen de l'air insufflé dans les vérins. Pendant le trajet, le compresseur de la motrice règle ce problème et chaque gare se voit reliée à un distributeur d'air comprimé à brancher sur les remorques extrêmes avant transbordement. Cela révèle un autre aspect du projet. La Poste ne doit pas seulement communiquer avec la SNCF, mais aussi, par le biais de spécialistes SNCF, avec la société constructrice : Alstom-Atlantique.

La construction des motrices numérotées 923 001 à 005 a été faite dans les usines d'Alstom-Atlantique de Belfort. Celles des remorques R2 à R7, dans l'usine d'Aytré-La Rochelle du même groupe et, enfin, celle des remorques R1 et R8 chez Dietrich à Reichshoffen. La rame postale se différencie d'une rame PSE par l'absence de baies et de portes aux extrémités. Il a été choisi d'aménager une grande porte centrale sur chaque caisse, large de 1,40 m. Ces deux portes sont dites « louvoyantes-coulissantes » intérieures à commande électrique. Ces dernières sont équipées d'un système chauffant afin de faciliter leur ouverture même par temps de gel. Les portes aux extrémités des remorques comme pour le TGV voyageurs signifie une perte de place. De plus, une largeur conséquente est nécessaire pour une manipulation aisée des conteneurs.

Le TGV n'est pas un objet immobile et son poids (ou son absence de poids) porte à conséquence sur sa manière de rouler ou de freiner. Plus la charge d'un véhicule augmente, plus la distance nécessaire au freinage, s'accroît. Etant à charge très variable, il faut au TGV un système plus adapté que celui qui équipe les rames PSE. Il est donc équipé d'un nouveau dispositif, dit « de correction à la charge » : « Il mesure la charge par remorque, et modifie en conséquence les efforts de freinage pour que, à vitesse égale, et quelle que soit la charge, la distance parcourue jusqu'à l'arrêt soit constante »⁵². Pour une plus grande sécurité et compenser les répartitions inégales de charge, le TGV est doté d'un détecteur de déséquilibre. Ce danger ne découle pas de la grande vitesse, mais au contraire des faibles vitesses couplées à des virages importants pouvant entraîner un déraillement dans le cas d'un chargement inégal. Pour éviter tout risque, l'administration demande au personnel de répartir les conteneurs de manière égale en tenant compte des conteneurs pleins et vides. Le déséquilibre de charge est signalé au-delà d'une tonne par bogie⁵³. Un dispositif de contrôle indique ce déséquilibre par des voyants lumineux situés à l'intérieur et à l'extérieur, à proximité des portes.

⁵² Document de communication de la DSA, 1983.

⁵³ Le bogie est le chariot situé sous un véhicule ferroviaire, sur lequel sont fixés les essieux (et donc les roues). Il est mobile par rapport au châssis du véhicule (locomotive, wagon ou voiture) et destiné à s'orienter convenablement dans les courbes.

Intérieur d'une rame TGV avec ses conteneurs arrimés (années 1980)



Source : Archives nationales, 20030420/9.

En journée, lorsque les rames TGV sont immobiles, elles ne stationnent pas à Paris-Charolais mais à Paris-Conflans, au centre d'entretien, où elles peuvent être révisées. Dans cette optique d'entretien régulier, la demi-rame de rechange trouve toute son utilité, pouvant compléter un élément complet dont la moitié nécessite des révisions, sans nuire à la régularité du service. La durée des séances d'entretien est prévue comme suit :

- « Entretien journalier : 1h30 à Conflans
- Entretien hebdomadaire : ½ journée
- Entretien trimestriel : un jour mais étalé possible
- Entretien annuel : une semaine (du lundi au vendredi)
- Grande révision : tous les six ans, 2 millions de kms, durée trois semaines »⁵⁴

Début 1984, la grande révision passe de trois semaines à quatre ou cinq semaines, tous les quatre ans. Elle se déroule à la période la moins pénalisante pour l'exploitation, c'est-à-dire aux mois de juillet et août.

De nouvelles installations pour un système modernisé

Qui dit nouveau système, dit nouvelles installations. Le TGV postal nécessite de nouvelles plateformes ferroviaires spécialement dédiées. On a pu voir déjà un certain nombre de choix techniques pour ces gares mais il s'agit ici de les détailler précisément pour comprendre les profonds changements avec le système ambulante. Ne pouvant pas avoir de « retours » sur

⁵⁴ Archives nationales, 20030420/8, compte-rendu de la réunion du 9 mai à la SNCF avec M. Toubeau au sujet du TGV, 1979.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

l'exploitation d'un TGV postal avant de l'avoir mis en circulation, le risque de mettre en place une infrastructure non adaptée est grand. Si dans les grandes lignes, rien ne semble difficile, les détails le sont : ils auront une influence quotidienne sur les manutentions des agents lors du transbordement. Ces délais sont aussi intéressants à saisir car le calendrier s'avère serré pour l'ensemble des constructions à entreprendre. Ils peuvent être révélateurs du degré de maîtrise de la Poste à tenir ses engagements.

Paris-Charolais

Les travaux sont entrepris conjointement par la SNCF et les PTT. Dès juillet 1983, la SNCF a libéré les surfaces concédées de la totalité des installations qui lui appartiennent. Les travaux se succèdent rapidement. En septembre 1983 s'opère la mise en place d'une clôture et de baraquements de chantier / démolitions diverses / mise à niveau du quai fer.

Chantier de Paris-Charolais en septembre 1983, phase de démolition



Source : BHPT, PTT, DSA

De la genèse du projet à l'inauguration officielle (1975-1984)

En octobre 1983, est en cours la réfection de la voie. En décembre 1983 débute la construction des cloisons et locaux divers. Début 1984 sont lancés les travaux de sécurité, de signalisation et de voirie. En mars 1984, on lance la mécanisation⁵⁵. Une fois la mise en circulation du TGV reportée à octobre 1984, on observe un parfait respect des délais pour les travaux. Il en est de même pour la gare de Mâcon⁵⁶. Le déroulement des travaux est aussi rapide pour les deux autres centres.

Quai routier de Paris-Charolais en 1984



Source : Archives nationales, 20030420/10, PTT

Le TGV postal stationne en gare de Paris-Charolais, à proximité immédiate du centre de tri de Paris PLM, sous une halle SNCF existante. Une voie, la numérotée 61, est réservée aux TGV postaux. Des travaux ont été réalisés afin d'adapter une partie du bâtiment aux besoins postaux. Il est nécessaire de disposer d'un quai routier, d'une salle assez importante pour ventiler les sacs par destinations et remplir les conteneurs, d'un quai fer de plus de 200 m de long et de 1,15 m de haut. Une piste relie cette plate-forme au centre de tri de

⁵⁵ *Info TGV*, n° 3, direction générale des Postes, direction de la Production (estimé à fin 1983).

⁵⁶ Archives nationales, 20030420/8, compte-rendu de réunion du groupe de coordination TGV du 27 mars 1984.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Paris PLM où parvient une partie du trafic. Afin d'éviter les manutentions et des pertes de temps, un maximum de sacs ou conteneurs est acheminé directement sur la plate-forme TGV. En particulier, les éditeurs et routeurs viennent y effectuer leurs dépôts de journaux. Afin d'assurer la liaison entre le quai route et la salle de formation des conteneurs, et de faciliter la ventilation des sacs, un système de mécanisation est mis en place. Il comporte deux gerbeurs télescopiques pour faciliter le déchargement des véhicules (une extrémité peut rentrer à l'intérieur des camions) et une bande transporteuse pour la ventilation des sacs⁵⁷. Le gerbeur peut se déplacer latéralement et desservir deux postes de déchargement des camions.

L'acheminement des conteneurs entre l'entrepôt et le TGV est effectuée par une rame tractée pouvant aller jusqu'à cinq conteneurs. Les chariots porte-caisettes sont déplacés manuellement mais le nombre est théoriquement peu important⁵⁸.

Train de conteneurs à Paris-Charolais



Source : Archives nationales, 20030420/9.

Mâcon – Ligne nouvelle

Une convention signée en janvier 1983 référence les tâches qui incombent à chacun. La SNCF s'occupe des terrassements généraux, de la fourniture et la pose de la voie nouvelle avec ses installations de signalisation, des murs de quai, de la confection de la chaussée ou encore des fossés de drainage. Les

⁵⁷ « Présentation de la première rame du TGV postal au centre de tri Paris PLM », ministère des PTT, service de l'Information et de la Communication – Presse, Paris, 21 juin 1984.

⁵⁸ Jullien Michel, Pin Claude, « Le TGV postal et son exploitation », *Revue Générale des Chemins de fer*, n° 1924, octobre 1984, pp. 477-482.

De la genèse du projet à l'inauguration officielle (1975-1984)

PTT se chargeant du revêtement de l'aire d'évolution de la route d'accès du quai, de la construction d'un local ou encore de la mise en place des installations d'éclairage. Ce modèle est le même pour les autres gares.

Il s'agit d'un arrêt intermédiaire et seuls deux wagons sont déchargés et chargés en un temps très court : dix minutes. La gare de Mâcon présente un quai de 160 m de long, couvert sur 46 m, soit l'équivalent de deux voitures (une rame complète mesure environ 200 m). Un local abrite chauffage, matériel et sanitaires. Une aire de stationnement et d'évolution est accessible aux véhicules routiers, connectée via une voie à la RN 6 et Vinzelles. Cette plateforme est située à proximité de la gare de voyageurs de Mâcon.

Quai de la gare postale de Mâcon en 1984



Source : Archives nationales, 20010246/19, *Info TGV*, n° 5, 1984.

Lyon-Perrache II

Un retard d'une semaine en 1984, pour cause d'intempéries, supprime la marge de sécurité pour les délais de construction de la gare. On observe une certaine inquiétude lors des réunions faisant le bilan de l'état d'avancement mais les techniciens se veulent rassurants. La mise en circulation du TGV a bien lieu le 1^{er} octobre 1984.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Zone pendant la construction de la gare postale à Lyon en 1984



Gare de Lyon-Perrache II avec son toit à forme tridimensionnelle en 1984



De la genèse du projet à l'inauguration officielle (1975-1984)

Quai routier de Lyon-Perrache II en 1984



Quai ferroviaire avec le TGV d'un côté et le TPA de l'autre



(Source pour les quatre illustrations : Archives nationales, 20030420/9)

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Le site de Lyon est le plus important des trois sites car il accueille les TGV mais aussi des TPA. Il se situe à l'extrémité de la presqu'île entre Rhône et Saône et face aux collines surplombant cette dernière. Les quais sont couverts par une structure métallique comprenant une charpente tridimensionnelle. Il s'agissait de permettre l'intégration de la construction en évitant toute architecture rappelant le style traditionnel SNCF⁵⁹. Il y a deux files de lanterneaux dans l'axe des deux files de poteaux afin d'avoir un éclairage suffisant. Trois quais sont présents, chacun ayant une fonction précise :

- Quai de 280 m : train-poste autonome Lyon-Marseille, dans lequel sont incorporés les véhicules du service mobile Lyon à Sète ;
- Quai de 200 m : stationnement des TGV postaux ;
- Quai de 220 m : train-poste autonome Lyon-Paris.

La largeur des quais est en moyenne de 10 m. La quai a en fait la forme d'un U ; le TGV stationne à l'intérieur des deux branches et les TPA de part et d'autre.

Comme pour le centre de Paris-Charolais, le centre de Lyon compte sept postes de chargement routier, dotés d'un dispositif de fermeture automatique. Enfin, un bâtiment de 576 m abrite sur deux niveaux, différents locaux : « centralisateur des ambulants, responsable du transbordement, chauffoir, salle de repos, entretien tracteur, vestiaires, etc. »⁶⁰.

Les liaisons avec Lyon-Montrochet s'effectuent par voie de surface – équipée par des dispositifs spéciaux de signalisation pour assurer la sécurité du personnel – et par voie routière, pour les conteneurs et structures.

Les modalités de préparation au départ

« Sur le plan des principes, il est convenu qu'à Paris-Charolais et Lyon, la rame doit être prête au départ à H-5 mn. À Mâcon, le délai de cinq minutes n'est pas nécessaire, étant donné que les PTT ne travaillent que sur deux remorques.

À Paris et à Lyon, le mécanicien s'installe dans sa cabine à H-10 mn pour monter le pantographe, ce qui permet aux agents des PTT d'enlever immédiatement après les prises branchées sur le quai. Le responsable quai SNCF est sur le quai à H-5mn au plus tard.

Au point de vue pratique, tant à Paris qu'à Lyon, la concrétisation des mesures de principe ci-dessus est matérialisée par un signal sonore, à H-10 mn pour donner l'ordre de fin de chargement. Il reste dans ce cas encore cinq minutes pour modifier, le cas échéant, la répartition des conteneurs en cas de déséquilibre d'une remorque, retirer les ponts de

⁵⁹ Archives nationales, 20030420/10, Document sur la plateforme de Lyon Perrache II, 1983.

⁶⁰ *Info TGV*, n° 3, direction générale des Postes, direction de la Production (estimé à fin 1983)

⁶¹ Le pantographe est le dispositif articulé qui permet à une locomotive électrique ou à un tramway ou à d'autres systèmes automoteurs électriques de capter le courant par frottement sur une caténaire (câble porteur du courant).

De la genèse du projet à l'inauguration officielle (1975-1984)

liaison et fermer les portes. [...] Un signal optique est installé en tête de quai pour annoncer "service terminé" et doit être actionné au plus tard à H-5 mn.

Paris-Charolais : les PTT estiment que 45 minutes sont suffisantes pour décharger une rame et 1h45 pour effectuer son chargement. L'atelier Paris-Sud-Est possède 4h30 pour réaliser l'opération d'entretien minimale à Conflans sur la rame arrivant de Lyon. [...]

Dès l'arrivée à quai pour chargement, le PTT effectuent les branchements électrique et pneumatique, puis le mécanicien baisse le pantographe⁶¹, au plus tard dix minutes après la mise à quai. Le remplissage des remorques par les conteneurs, s'effectue jusqu'à H-10 mn, le sanglage et le calage étant faits au fur et à mesure. Il n'y a pas de permanence de matériel de conduite pendant le stationnement à quai.

Mâcon PTT : Les opérations de chargement et déchargement s'effectuent dans les deux remorques extrêmes, coté Paris. Il y a sept à huit conteneurs à manœuvrer à la descente, un ou deux à la montée, dans le sens Paris-Lyon.

Comme aucun agent SNCF n'est présent sur le quai, une liaison téléphonique doit être établie entre le chantier PTT et le poste SNCF de Mâcon-PLM commandant l'ouverture du signal de sortie ; cette ouverture permet au mécanicien de partir.

Lyon-Perrache II : le mécanicien [le conducteur du train] cesse son service dix minutes après l'arrivée. Le déchargement de la rame s'effectue des deux côtés, deux quais longeant, en effet, la voie de réception du TGV : seize portes seront donc ouvertes, au lieu de huit. Pour le chargement, les PTT ferment un côté de la rame (le côté gauche) le premier, et assez longtemps avant le départ (H-15) afin de ne pas être pris de court au dernier moment. Le mécanicien vient prendre son service à H-10 »⁶².

Réorganisation complexe du réseau sud-est

Le trafic est acheminé sur l'ensemble du territoire par différents modes de transport en dehors du TGV. De Paris – Gare de Lyon à Lyon Perrache II via Mâcon, le courrier est transporté par TGV postal, puis de Lyon Perrache II à Marseille via Avignon par train-poste autonome. Les acheminements à partir de ces villes se font de la manière suivante :

- De Mâcon : vers Dijon, Lons-le-Saunier et Bourg-en-Bresse via la route
- De Lyon : vers Saint-Etienne, Annecy, Chambéry, Grenoble et Valence via la route

⁶¹ Le pantographe est le dispositif articulé qui permet à une locomotive électrique ou à un tramway ou à d'autres systèmes automoteurs électriques de capter le courant par frottement sur une caténaire (câble porteur du courant).

⁶² Archives nationales, 20030420/9, compte-rendu de réunion PTT/SNCF, 8 octobre 1982.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

– D’Avignon : vers Montpellier et Nîmes et vers Marseille, Toulon et Nice par train de voyageurs (système ambulant classique)

La Poste dispose donc sur ce réseau de deux moyens essentiels : le TPA dont les bureaux ambulants sont chargés du tri du courrier non mécanisable, des journaux et des paquets urgents ; et le TGV pour le transport rapide du courrier traité aux deux extrémités et qui, comme dans le domaine voyageurs fera concurrence à l’avion.

Le premier TGV au départ de Paris transporte essentiellement la presse parisienne destinée aux départements du sud-est. Le deuxième transporte tout le courrier de 1^{re} catégorie déposé le jour même dans la région parisienne et le courrier mécanisable pour Mâcon.

Au départ de Lyon, le premier TGV achemine tout le courrier du jour déposé dans la région lyonnaise, ou transitant par Lyon, destiné à Paris et sa banlieue voire aux départements atteints en « passe Paris »⁶³. Il reçoit à Mâcon le courrier mécanisable pour les mêmes destinations. Le deuxième TGV rentre sur Paris avec tout le courrier de première catégorie centralisé en fin de nuit et en début de matinée sur Lyon et un peu de trafic de deuxième catégorie.

Il n’y a pas de circulation du TGV postal le samedi. Une liaison routière transporte entre Paris et Lyon le trafic presse pour les services ambulants stationnant à Lyon. Il ne circulera pas non plus les dimanches et jours fériés. Les veilles de fête de semaine, seule une rame effectuera l’aller et le retour entre Paris et Lyon.

Horaires de circulation – Périodicité (1984)

Chaque rame effectue quotidiennement, du lundi au vendredi, un aller et un retour Paris-Lyon, dans les sillons horaires ci-après :

1^{re} rame : Paris (19 h 41) – (22 h 11/23 h 20) – Mâcon (0 h 03/0 h 13) – Paris (2 h 25)

2^e rame : Paris (22 h 30) – Mâcon (0 h 27/0 h 37) – Lyon (1 h 23/10 h 06) – Paris (12 h 44)

La conteneurisation a une réelle influence sur les effectifs de transbordement du TGV parce que les conteneurs sont directs, autant que faire se peut, de centre d’expédition à centre d’arrivée. Pour exemple, « si au départ de Paris on expédie des containers contenant des sacs pour toute la région Rhône-Alpes, il faudra à Lyon un personnel important pour ventiler ces sacs et les réexpédier. Par contre, si, à Paris, les containers sont formés

⁶³ « Passe Paris » : ensemble des correspondances qui passent par Paris pour leur acheminement sans être originaires ou à destination de Paris.

De la genèse du projet à l'inauguration officielle (1975-1984)

pour Grenoble, Saint Etienne, Avignon, etc... il n'y aura que des transits de containers peu coûteux en personnel »⁶⁴. Un plan de chargement est prévu pour chaque trajet et doit être identique à chaque fois, que les conteneurs soient pleins ou vides.

La mise en place du TGV entraîne la suppression de trois services ambulants devenus inutiles⁶⁵. En 1983, 45 millions de kilomètres sont parcourus par les services ambulants, alors qu'en 1984, à peine de plus de 40 millions. Cette diminution n'est pas due à la seule entrée du TGV postal en 1984. La mise en place massive des TPA suit la volonté d'autonomie des PTT. La continuation du projet de mécanisation et d'automatisation de l'ensemble des centres de tri amène à une réorganisation nationale de l'acheminement. Il s'agit de respecter autant que possible la politique de l'administration définie dans le programme J+1. Ce dogme postal touchant à la vitesse d'acheminement ultime ne peut s'obtenir autrement que par une plus grande rapidité des acheminements, notamment grâce au transport routier. Les ambulants entament alors à partir de la fin de la décennie 1970 une lente reconversion forcée. Le TGV n'en est qu'un élément, un symbole de cette volonté, mais en aucun cas la raison de ce changement profond. Il représente ce vers quoi tend la Poste : un réseau parfaitement autonome, rapide et économique, limitant les manœuvres humaines des moyens en personnel trop importants.

Cette réorganisation s'avère particulièrement complexe car elle ne porte pas uniquement sur la ligne du sud-est mais sur l'ensemble du réseau d'acheminement.

On remarque que la négociation de nouveaux sillons avec la SNCF semble être la plus grande difficulté des Postes à l'heure où la TGV va progressivement investir le réseau de la SNCF. Bien que conciliante, tout au moins compréhensive, elle ne veut pas que la Poste porte préjudice à la régularité et la rapidité de ces trains. On assiste à transformation des services existants : changements d'horaires, de destinations, de contenu des wagons, etc. L'optimisation devient la règle pour les échanges entre le TGV postal et les autres moyens de transport postal : la place de chacun dans l'espace est calculée, notamment à Lyon où il se trouve que la situation est compliquée.

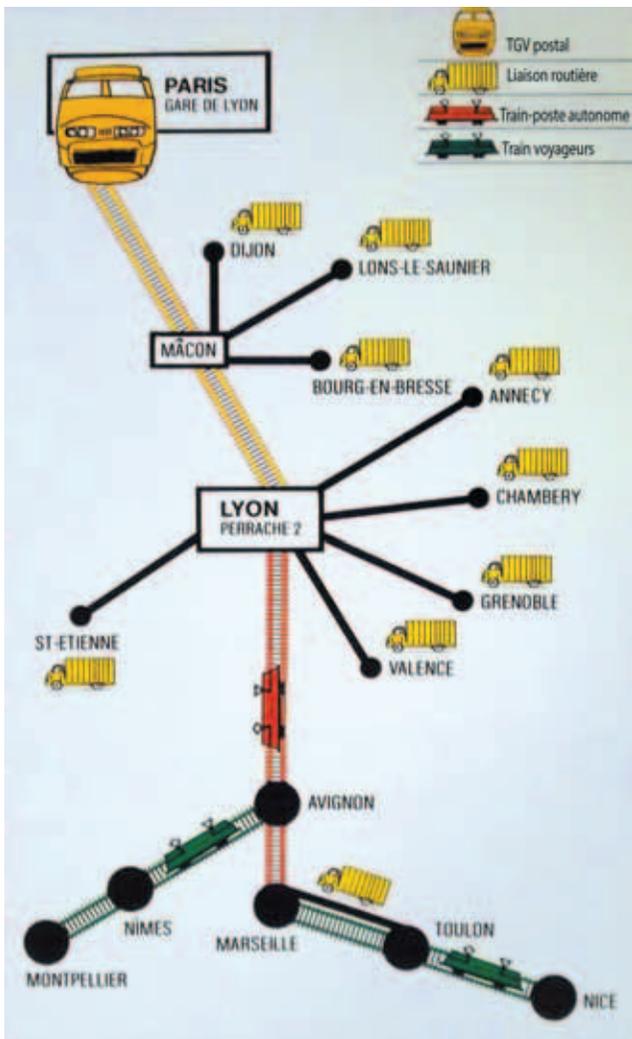
Les correspondances entre différents TPA sont revues, corrigées, voire supprimées pour être remplacées par d'autres itinéraires. De nouvelles liaisons routières entre les gares TGV et différentes villes sont mises en place. Par exemple, six liaisons au départ de Lyon sont créées dont l'incidence budgétaire est conséquente : près de 250 000 euros. C'est dans ce contexte relativement tendu que sont menées les dernières étapes du projet du TGV postal.

⁶⁴ Archives nationales, 20030420/8, NOTE sur le TGV (vers 1980)

⁶⁵ Pin Claude, « Le TGV postal français », *L'Union Postale, revue bimestrielle de l'Union postale universelle*, Berne, n° 3, mai/juin 1985, pp. 155F-157F.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Organisation du réseau d'acheminement du sud-est avec le TGV



Source : Brochure, « La Poste demain... Avec le TGV », PTT, 1984.

De profonds changements pour le service ambulant

Les aspects humains de la mise en circulation du TGV postal pour les services ambulants semblent être pris en compte par l'administration via une démarche active à travers de nombreuses réunions de travail tant au niveau interne qu'au niveau local (entre syndicats et directions régionales). Cette réorganisation a impliqué des actions de formation du personnel et une

De la genèse du projet à l'inauguration officielle (1975-1984)

concertation avec les représentants syndicaux. La formation du personnel a un double but : familiariser le personnel avec le matériel, notamment les conteneurs – apprentissage des modes opératoires afin de réduire les risques d'accident – et apprendre à chaque agent le travail qu'il aura à exécuter dans la nouvelle organisation.

Les archives syndicales renseignent également sur ce qu'en pensent les agents postaux, une grande majorité des agents étant syndiqués. Le plus important syndicat est la CGT ; son document intitulé « Agir pour un TGV au service de l'emploi et des usagers » annonce un ton plutôt positif à l'égard de ce nouveau mode de transport. Pourtant, le tract commence par le problème des suppressions d'emploi d'ambulants. Très vite, le ton change : « Le TGV est un atout considérable – moderne, rapide – qui doit permettre une amélioration du Service rendu au public pour les départements au sud de Lyon »⁶⁶. La CGT veut donner la priorité au fer « pour des raisons de sûreté, de rapidité, d'économie et de coût nettement inférieur au transport routier » et veut inciter la Poste à créer de nouvelles liaisons d'ambulants pour les départements autour de Lyon. Le syndicat propose également que la DSA planifie l'ensemble des acheminements et que ce rôle ne soit plus dévolu aux directions régionales. Les archives ne nous permettent pas de voir quels sont ces problèmes de gestion, mais il semble important de le prendre en compte. En somme, si les agents sont plutôt favorables à ce progrès technique dans leur service, il ne doit pas se faire au détriment des emplois et au contraire accompagner une réforme et un développement du service ambulant. Les ambulants, durant toute leur histoire, n'ont jamais été réfractaires au progrès, bien au contraire. Ils ont pendant longtemps proposé des innovations techniques pour améliorer leur service qui est avant tout un service au public⁶⁷.

Pour faciliter les choses, une rame TGV mise à quai plusieurs jours en juin et juillet 1984 à Paris, à Mâcon et à Lyon a permis aux agents de procéder à des essais de chargement et de déchargement des conteneurs. Une allège conteneurisée a également été mise à disposition pour des essais d'utilisation de chariots élévateurs. La direction des Bureaux Ambulants du sud-est a animé un groupe de travail sur l'organisation de la plate-forme de Charolais qui s'est réuni périodiquement. Une édition provisoire de la notice d'exploitation des TGV postaux et des allèges conteneurisées à l'usage des personnels a été largement diffusée dès le début de 1984 : 330 notices au total⁶⁸. L'édition illustrée de photos suit de peu cette première diffusion. Tous ces efforts de formation sont le résultat des discussions avec les organisations professionnelles mais pas seulement. La Poste fait le nécessaire pour que le lancement du TGV soit le plus réussi afin d'éviter au maximum les erreurs dues à une méconnaissance du matériel pouvant entraîner des retards ou des accidents graves.

⁶⁶ Archives nationales, 20030420/8, brochure « Agir pour un TGV au service de l'emploi et des usagers », CGT, 1984.

⁶⁷ Gosselin Clément, « Le concept d'innovation technique chez les ambulants », *Les rails de l'histoire*, AHICF, n° 3, 2012, p. 26-32.

⁶⁸ Avec une annexe concernant la consigne d'utilisation des tracteurs de transbordement.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

La concertation avec les représentants du personnel n'a pas été des plus simples quoiqu'en dise la Poste à ce moment. Dans les faits, le TGV sonne le glas de la période ambulante. Le transport très rapide du courrier dès 1984 et la grande vague d'automatisation lancée dès 1975 sous-entendent l'inutilité d'agents dans les trains pour effectuer leur travail de tri. Si les agents des centres de tri sont également des « ambulants » de par leur rattachement à la DSA, l'agent qui « escorte » le courrier est le véritable ambulant historique. Dès 1981, et ce pendant plus d'une décennie⁶⁹, l'administration lance des études de faisabilité sur l'adoption de TGV postaux sur d'autres grands axes que SNCF prévoit de convertir en LGV, envisageant notamment un TGV postal atlantique⁷⁰.

L'action de la Poste en ce sens porte toutefois ses fruits puisque les organisations syndicales ne bloquent pas réellement le projet et trouvent satisfaction dans la réorganisation et la formation du personnel sur le TGV postal⁷¹. Les organisations syndicales remportent la partie en annulant la suppression de 17 postes prévus. On observe la suppression des cinquante-six emplois des ambulants de Paris à Valence et Paris à Grenoble, mais la création de cinquante-huit emplois avec la nouvelle organisation : vingt-neuf emplois à Paris-Charolais, quatorze à la direction du Matériel et du Transport, douze aux centres de tri de Grenoble, Valence et Nîmes, ainsi que trois à Mâcon-Gare⁷². Les discussions portent le plus souvent sur le matériel à disposition du personnel, son emplacement et le désir de mécaniser au maximum les positions de travail afin d'améliorer les conditions de manutention. Par exemple, la CFDT, autre organisation syndicale des agents PTT fait remarquer la possible difficulté de déplacer des conteneurs pouvant aller jusqu'à 350 kg. Ces discussions nous permettent d'en savoir plus que la façon dont les agents perçoivent le futur TGV postal et quelles sont leurs interrogations sociales et techniques touchant à la place des femmes dans cette organisation, les circulations lors des fêtes de fin d'année, etc.⁷³.

Les conséquences les plus importantes sur les services ambulants concernant l'organisation sont la suppression des services Paris à Valence, Paris à Grenoble et le transfert de leurs attributions de tri sur les centres de tri de Valence et Grenoble, la fonction transport étant assurée par les deux rames TGV. Certains services mobiles doivent effectuer un plus grand nombre de séparations et le trafic paquets urgents est pris par le service Paris à Marseille pour remplacer ceux supprimés. Des liaisons routières sont à cette occasion créées pour pallier les difficultés mais elles ne font que reporter l'important courrier non trié sur les centres de tri. Ceux-ci, faute d'une véritable augmentation de personnel, peuvent se trouver débordés.

⁶⁹ Pin Claude, « Le TGV postal français », *L'Union Postale, revue bimestrielle de l'Union postale universelle*, Berne, n° 3, mai/juin 1985, pp. 157F-155F : « (une étude aura lieu durant les six premiers mois) avant d'entamer de nouvelles études sur la faisabilité d'un TGV postal dans un autre secteur du territoire. » p. 157F.

⁷⁰ « Le TGV et la Poste », *PTT Info*, n° 529, septembre 1981, p.4 : « À l'horizon 1990, la SNCF, pourrait étendre les lignes de TGV à Marseille, Nantes et Rennes. D'ici là, l'emploi du TGV pour la Poste « aura révélé des intérêts insoupçonnés encore aujourd'hui ».

⁷¹ Les trois organisations syndicales dans l'ordre de l'importance de la représentation du personnel sont la CGT, la CFDT et FO.

⁷² Archives nationales, 20030420/9, bilan économique, « Le TGV postal », direction de la Production, Bureau A2, mai 1985, p.14.

⁷³ Archives nationales, 20030420/8, compte-rendu de l'Audience accordée à la CFDT, le 31 janvier 1983.

Entre réalité et utopie, le TGV postal au banc d'essai

Une décennie pour faire ses preuves (1984-1994)

L'inauguration du TGV postal à l'automne 1984 n'est pour autant pas une garantie pour ses concepteurs, en quête de fonder un vrai succès technique durant une décennie.

Entre médiation et communication, l'attendu lancement du TGV postal

Plusieurs éléments sont à prendre en compte autour du lancement du TGV postal en 1984. Les PTT ont conscience de la portée sociale de tout aménagement structurel d'un service postal : perception du changement par les postiers, reclassement du personnel, contestations syndicales, etc. Très tôt, la Poste met en place une communication interne pour préparer les agents ambulants à ce changement qui peut faire penser à de nombreux agents au remplacement de l'homme par la machine et au déclin inéluctable du service ambulants déjà sérieusement ébranlé par la concurrence des centres de tri automatiques et par le transport routier. Cette « communication » ressemble plus alors à un outil de médiation avec les agents.

Des « numéros spéciaux » de la direction de la Production voient le jour pendant toute l'année qui précède le grand jour, afin de mettre en exergue tous les bienfaits de cette innovation et rassurer les agents. Dans le numéro spécial du juin 1984, un paragraphe est intitulé « Les conséquences sur les ambulants » :

« La mise en circulation des TGV entraîne une réorganisation des services mobiles circulant entre Paris et Lyon, c'est-à-dire la suppression des ambulants Paris à Valence et Paris à Grenoble. [...] Cela s'accompagne également d'une suppression d'une cinquantaine d'emplois, mais l'ensemble des personnels concernés sera reclassé à la date du démarrage. Il faut noter que douze positions de travail demeureront pour le train-poste Paris-Lyon ».

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Couverture de la brochure *Info TGV*



Source : Musée de La Poste, Paris

Il y est également fait mention du redéploiement des agents de la DSA pour le PLM ou encore des concertations qui ont eu lieu dans les mois précédents avec les organisations syndicales. La Poste tente par tous les moyens de rassurer son personnel en lui donnant des informations concrètes sur les reclassements. Les archives confirment qu'il y a bien eu des réunions avec les syndicats.

D'un aspect plus « communicant » mais dont l'objectif est double, des brochures ou courriers au personnel tentent de montrer le progrès inéluctable dans lequel s'inscrit parfaitement la Poste. Ces supports sont forts de sens et sont ici pour faire prendre conscience tout en « douce » de la situation : « La Poste change... Les acheminements aussi... Une entreprise moderne et ambitieuse ne peut pas laisser passer le train des nouvelles technologies »⁷⁴ ; ou encore un article assez précoce de septembre 1982 : « les bureaux ambulants (des TPA subsistants) seront chargés du tri du courrier non mécanisable, des journaux et des paquets urgents, tâche pour laquelle les ambulants restent irremplaçables »⁷⁵.

⁷⁴ Document non daté de la DSA et de la sous-direction du sud-est, mais estimé à 1983 ou 1984.

⁷⁵ « Info TGV », *PTT Info*, n° 540, septembre 1982, pp.4-5.

L'apparence du TGV postal ainsi que sa densité matériel et physique, sont essentielles car il communique par leur biais une image au public mais aussi au personnel. Si dans un premier temps, la couleur orange similaire aux TGV de la SNCF en propre, est acceptée⁷⁶, très vite le jaune postal datant du début des années 1960, est choisi pour sa livraison. Accompagnée « de deux bandes blanches reprenant le dessin de la rame voyageurs. Le bandeau gris de la motrice se poursuit en partie sur la voiture suivante et se termine par des bandes obliques d'épaisseurs décroissantes. Chaque coté de voiture comporte le logotype en bleu à gauche et le sigle PTT en blanc à droite. Ce logo figure également sur le nez de la motrice, modulé en relief blanc sur fond gris »⁷⁷. Il avait été envisagé pendant un temps une bande bleue. La livrée évolue avec les années pour adopter dans les années 1990 une couleur jaune recouverte d'un « LA POSTE », en lettres capitales bleues, suivi de l'oiseau s'étirant sur la largeur de la voiture de tête, selon les normes typographiques établies avec la naissance de la marque en 1984.

Si l'on parle de communication postale, il est difficile de ne pas aborder l'aspect philatélique. Comme pour tout événement important, la Poste édite un timbre. Il est dessiné par Pierre Forget et imprimé en héliogravure. Il est mis en vente quelques jours auparavant, le 10 septembre 1984, pour une valeur faciale de 2,10 F. Plusieurs enveloppes et cartes postales « Premier Jour » ainsi que différents documents philatéliques ont également été édités. Si ces supports sont traditionnels à la Poste, ils n'en restent pas moins d'utiles outils de communication auprès du personnel PTT et du grand public. Le TGV postal n'ayant pas une présence dans le paysage comparable à celle de la célèbre camionnette jaune, cette création philatélique lui permet d'avoir une image auprès de l'utilisateur.

Le discours politique est ici fondamental pour comprendre la position de la Poste, mais aussi de l'État à l'égard du TGV postal. On peut compter trois discours publics essentiels de Louis Mexandeu : le 29 septembre 1981, lors de la mise en circulation du TGV par la SNCF et l'annonce de l'acquisition de deux rames à l'usage postal ; le 24 septembre 1982, lors de la signature du contrat d'achat des rames ; et le 21 juin 1984 à Paris, pour la présentation de la première rame du TGV postal. Ces discours sont riches d'informations, dont certains thèmes sont évidemment similaires et montrent la stratégie politique de Louis Mexandeu à travers le prisme de la Poste. Il s'agit avant tout de mettre en avant la Poste en tant qu'institution publique innovante, profitant de tous les progrès technologiques existants afin d'assurer un service au public toujours plus efficace, moderne, donc intégré dans son temps. Au passage, ne négligeons pas cette volonté de briser les images d'Épinal au sujet d'une branche postale des PTT qu'on maintient volontiers dans un immobilisme poussiéreux en ne lui reconnaissant aucune capacité à la modernité.

⁷⁶ Archives nationales, 20030420/8, compte-rendu de la réunion du groupe de travail « TGV postal » du 15 décembre 1981 : « La couleur de base SNCF (orange) pourra, après examen, être maintenue. [...] M. PIN [DSP PTT] ayant signalé que le Cabinet souhaiterait que la couleur jaune soit adoptée, il est précisé, en réponse, que des maquettes ont été demandées au constructeur au titre du marché d'études, pour qu'elles soient présentées au choix de Monsieur le Ministre ». Une photographie d'Alstom du TGV orange avec l'oiseau est également présente.

⁷⁷ *Info TGV*, n° 4, direction générale des Postes, direction de la Production (estimé courant 1984).

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

TGV postal dans sa première livrée orange, couleur de la SNCF, jusqu'en 2001



Livrée postale finalement adoptée



Source pour les deux images : Archives nationales, 20070429/6,
Alstom Atlantique

Timbre émis en 1984 à l'occasion du lancement du TGV postal



(Collection privée)

Enveloppe Premier Jour



(Collection privée)

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Le deuxième point porte sur la cohabitation, parfois tumultueuse mais toujours fructueuse, entre les Postes et les chemins de fer, remontant à 1845 et s'étirant sur près de 140 ans. Le troisième point est bien plus technique et touche à la description du matériel et de l'organisation de l'acheminement dans ce nouveau contexte. Il est le prétexte à la mise en valeur de l'objet à partir de trois aspects que l'on a déjà vu : rapidité (260 à 270 km/h), efficacité (conteneurisation) et économie (électrique et écologique). Les autres points sous-jacents sont l'amélioration des conditions de travail, un objet s'inscrivant dans la démarche de modernisation du réseau et l'amélioration de la qualité de service public, ou encore l'identité française et uniquement française de l'objet. Ces discours symbolisent parfaitement la façon dont le TGV est perçue par l'administration, mais ils ne recouvrent évidemment pas tous les aspects ayant contribué à l'adoption de la grande vitesse : réorganisation du réseau du sud-est à cause du TGV de la SNCF, ligne du PLM saturée, etc. Dans deux de ses discours, Louis Mexandeau pense au futur du TGV postal à travers son extension logique jusqu'à Marseille ou Montpellier, mais aussi à son adoption sur d'autres réseaux dont celui du futur TGV atlantique de la SNCF.

Une première expérience positive

Dans les premiers temps du lancement de tout projet, les échanges sur les conditions d'exploitation sont essentiels ; la Poste n'y déroge pas, surveillant de près « son » TGV. À l'occasion du premier anniversaire, en 1985, les services font un bilan des douze premiers mois d'exercice. Ce sont 485 allers et retours effectués entre les deux métropoles, représentant 208 550 kilomètres parcourus. 3 200 000 sacs et 48 000 tonnes ont été acheminés à 260 km/h. Le TGV a un coefficient de remplissage relativement bon (90 % en moyenne) les jeudis et vendredis, jours où le trafic est le plus important mais des espaces conséquents (aucune statistique précise n'est donnée) sont disponibles les autres jours dans le sens Lyon-Paris. La Poste observe une sensible amélioration de son service et notamment de la régularité sur certaines relations⁷⁸, notamment grâce à l'arrêt effectué à Mâcon.

Dans les jours qui suivent la mise en circulation⁷⁹, les rapports arrivent et font état de quelques soucis techniques sans grande importance mais pouvant sensiblement gêner la bonne marche de l'organisation voire poser des problèmes plus graves à long terme : difficultés de rotation du matériel, conteneurs sans étiquetage, absence de la fiche « anomalies » destinée à la maintenance SNCF, non-respect des plans de classement, mélange du courrier, etc. On tente aussi d'améliorer les délais nécessaires aux opérations

⁷⁸ Archives nationales, 20030420/9, sans titre, document issu de la direction générale des Postes, direction de la Production, 1985.

⁷⁹ Un premier rapport fait état du déroulement des deux premières journées de circulation, les 1^{er} et 2 octobre 1984, suffisamment précis pour nous indiquer le retard d'un sac pour temps de pluie provoquant un départ avec cinq minutes de retard à Charolais ou encore la présence d'ambulants en grève de 21h à 22h.

de transbordement, surtout à Lyon. Ces retours fréquents et précis sont essentiels et permettent à la Poste de remédier aux problèmes posés en temps et en heure. On retrouve ici une constante de l'administration postale française : l'amélioration du service public pour une parfaite efficacité, constante faisant également partie de la longue tradition des ambulants. À titre d'exemple, il y a vingt-sept incidents techniques pendant le mois de février 1985 dont 52 % concernent des difficultés de fonctionnement des portes de chargement et 33 % concernent les sangles de fixation des conteneurs. Ces incidents entraînent soit une commande de nouveau matériel pour le matériel déficient, soit des réglages par la société constructrice. En cas d'accident un peu plus grave, trois solutions sont proposées : le dépannage sur place par les agents SNCF si cela est possible ; l'isolement des organes défectueux, ce qui peut permettre une circulation en régime dit « dégradé » ; le remorquage pur et simple de la rame s'il n'y a aucune solution temporaire.

Les premières années d'exploitation semblent se dérouler sans heurts. Quelques problèmes sont à résoudre comme l'étrange cas de l'augmentation du loyer de la location de la station TGV de Mâcon multipliée par 3,4 entre 1984 et 1987, s'expliquant finalement par la réglementation fiscale qui soumet ces redevances dues à la SNCF à la TVA⁸⁰. Fin 1984, la fréquence et la durée des différentes étapes de la révision sont revues et corrigées, en les accroissant de manière importante. La GVG ou Grande Visite Générale, passe de trois voire quatre semaines à environ huit semaines, et ce tous les vingt-quatre mois. L'entretien prend la terminologie suivante : examens de service pour l'entretien régulier, et visites générales pour une révision particulière du matériel technique pouvant amener à des changements de pièces⁸¹. Dans ce cadre les dépenses inhérentes à ces opérations d'entretien sont revues : en 1986, le budget représente presque deux millions de francs. Le problème n'est pas tant le coût que « l'oubli » d'inclure ceux-ci dans la redevance kilométrique forfaitaire à partir de crédits de fonctionnement. L'administration des PTT choisit finalement des paiements trimestriels (à partir de crédits d'investissement, plus généreux que ceux de fonctionnement). Les conséquences sont importantes car cette implique de parfaitement prévoir chaque année les grandes opérations d'entretien à effectuer pour en voter le budget. Les budgets annuels ne sont dans ce cas jamais équilibrés puisqu'ils changent chaque année selon les opérations. Ces opérations d'entretien sont alors facturées de la manière suivante : coût des pièces détachées utilisées et coût du nombre d'heures consacrées à ces travaux.

Une étude économique faite en 1985 a pour but de comparer le système avant le TGV de 1983 et le système avec celui de 1985, en chiffrant en francs valeur 1983 pour une meilleure comparaison. Les formations éventuelles et le

⁸⁰ Archives nationales, 20030420/10, direction de la Bourgogne, 1988.

⁸¹ Archives nationales, 20010246/19, inventaire des travaux de visite TGV-PTT, cycle des opérations d'entretien, direction du Matériel de la SNCF, décembre 1984.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

coût du projet ne sont pas pris en compte : il s'agit ici simplement des coûts d'exploitation pouvant montrer les économies ou les dépenses supplémentaires liées à l'adoption du TGV. Le chiffrage en millions de francs a été réalisé successivement pour les cinq fonctions⁸² :

- Liaisons routières (- 7,1 MF) [surcoût de 7,1 MF]
- Personnel (+ 2,2 MF)
- SNCF (- 10,3 MF)
- Aviation postale (+ 21,1 MF)
- Bâtiment (- 4,6 MF)

Avec le TGV postal, la Poste économise chaque année 1,5 million de francs 1985 TTC. De nombreuses et coûteuses liaisons routières ont été créées alors que les premières études prévoyaient des économies sur ce poste : certaines ont été maintenues, d'autres ont été individualisées (Annecy et Chambéry) à cause d'horaires plus tendus.

En ce qui concerne le personnel, le programme TGV peut se résumer en un mot, redéploiement, menant à la création de deux emplois. Cependant, il faut prendre en compte le fait que certains emplois ambulants étaient coûteux (primes, indemnités) à cause de conditions de travail très pénibles et la conteneurisation fonctionne avec des emplois de moindre qualification que l'organisation classique⁸³. Chez les ambulants, 56 agents ont été redéployés ; en interne, c'est 150 agents qui sont concernés.

Le chemin de fer provoque un surcoût de 10,3 MF, mais celui-ci était prévu : la mise en service du TGV postal coût cher : les frais de traction et circulation SNCF représente 4 millions et l'entretien et l'amortissement des matériels 6,3 millions⁸⁴. Certains pôles de dépense ont été sous-estimés et d'autres surestimés comme le coût réel des circulations.

L'aviation postale représente la plus grande économie : 21,1 millions de francs. Le bénéfice de cette restructuration du réseau postal aérien n'est pas uniquement imputable au TGV. Il a contribué pour une part seulement : soit la suppression de la liaison Paris-Lyon-Marseille (vente de deux appareils Transall C 160 et l'exploitation de deux lignes Lyon-Marseille et Paris-Clermont-Lyon en Fokker F 27. La différence se fait au coût de l'heure de vol, moins onéreuse pour un F 27⁸⁵, menant à une économie sur frais de fonctionnement de 20,4 millions de francs.

Le bâtiment représente un surcoût de 4,6 millions de francs. Les importants travaux réalisés sur les trois sites du TGV postal en sont la cause. La charge annuelle d'amortissement, sur cinquante ans est de 1,5 MF, et le coût de fonctionnement, y compris les locations SNCF, est de 3,1 MF.

C'est à la vue de ces chiffres que l'on peut voir les différences de budgétisation avec le projet économique de 1980. Il était estimé une économie de

⁸² Archives nationales, 20030420/9, bilan économique, le TGV postal, direction de la Production, Bureau A2, mai 1985.

⁸³ Indemnités de voyage : 15 000 F/agent/an ; indemnités risque et sujétion : 262 F/agent/mois soit pour l'ensemble des emplois repris : 1,33 million de francs. Diminution également des indemnités horaires pour travail de nuit car un tiers des emplois a été déplacé de nuit en jour : soit une économie de 250 000 francs.

⁸⁴ Les trains sont amortis sur vingt-cinq ans soit 162 MF/25 = 6,5 MF par an. Les conteneurs sont amortis sur dix ans soit 5,3 MF/10 = environ 0,5 MF/an.

⁸⁵ Une heure de vol en C 160 : 25 950 F et en F 27 : 16 300 F.

plus de 7 millions de francs par an. Le chiffre donné en 1985 est de 1,5 millions. Le point noir de l'estimation du groupe de travail porte sur les liaisons routières, d'une économie de 0,2 MF prévue, on passe à une dépense réelle de 7,1 MF. C'est une erreur qui aurait pu être vraisemblablement évitée : les difficultés horaires des transports routiers sont pourtant connues des services postaux. Il en va de même pour les coûts du personnel. Les négociations sociales ont porté leurs fruits du côté des syndicats : deux emplois créés au lieu de dix-sept suppressions prévues⁸⁶. L'exploitation du TGV, bien que faiblement rentable permet à la Poste d'économiser 1,5 millions de francs par an. Cependant et c'est là la raison fondamentale du choix, le coût de circulation d'une rame TGV peut être apprécié dans le cadre d'une exploitation normale. Garder l'organisation existante, légèrement plus coûteuse, outre l'absence de garantie de la part de la SNCF, aurait conduit inévitablement à des coûts hors-normes pour des prestations limitées.

Ce bilan de 1985 pose la question de l'éventualité d'une extension : « Au vue de ce bilan positif, une étude a été lancée pour déterminer dans quelle mesure des TGV postaux pourraient être utilisés sur les réseaux sud-ouest (artère Paris-Bordeaux) et ouest (axes Paris-Nantes et Paris-Rennes) »⁸⁷. Il semble prématuré pour la direction de la Production d'envisager à ce moment un TGV postal atlantique, du fait de l'importance de la réorganisation de l'exploitation que cela peut nécessiter.

D'un point de vue syndical, ces premières années ne semblent pas être radieuses à tout point de vue. Un document de la CGT du centre de tri automatique de Grenoble paraît ne pas apprécier le TGV postal. Le tract, sobrement intitulé « TGV postal : Conditions de travail et service public détériorés à grande vitesse ! », exprime clairement les craintes d'un certain nombre d'agents⁸⁸. Le centre de tri de Grenoble semble engorgé par la faute du TGV. Un autre tract, toujours de la CGT, précise que les volumes transportés par le TGV sont trop importants pour être traités rapidement : « Alors que nous disposons du train le plus rapide du monde, le courrier met de plus en plus de temps pour parvenir aux usagers ». Un recrutement de personnel est instamment recommandé pour faciliter la fluidité des réceptions.

Concernant les ambulants eux-mêmes, est soulignée une somme de complexités :

« La pénibilité du chantier accrue du fait de la grande dimension du chantier (sacs trop nombreux) – les directions de fort trafic sont mal positionnées. Au rez-de-chaussée, chariots et conteneurs

⁸⁶ Archives nationales, 20030420/9, bilan économique, le TGV postal, direction de la Production, bureau A2, mai 1985, p. 30.

⁸⁷ Archives nationales, 20030420/9, document issu de la direction générale des Postes, direction de la Production, 1985.

⁸⁸ Archives nationales, 20030420/8, tract CGT Grenoble CTA « TGV postal, conditions de travail et service public à grande vitesse ! », CGT, 1984

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

s'entassent et les agents de l'entrepôt deviennent "des slalomeurs" tellement les chantiers sont encombrés. Le visage des conteneurs est d'une pénibilité extrême du fait de leur niveau trop bas par rapport à l'accrochage des sacs et aussi du poids des sacs de presse. L'ouverture est surchargée – ainsi le premier TGV est rarement fini d'ouvrir lorsque la première partie du deuxième TGV arrive, et il y a l'aviation, la région et "Saint-Geoirs" à ouvrir. De plus, le second TGV arrive trop tardivement ».

Bref, les moyens semblent manquer pour le chantier de tri ambulants, une deuxième ouverture de dépêches, l'indexation des plis et le chantier de tri manuel.

Ce rapport, dont les informations ont atteint les oreilles de l'administration, s'avère accablant. Plusieurs comptes rendus de réunion entre la CGT et les PTT ont été retrouvés. La solution proposée par la CGT est traditionnelle : plus de personnel. Ils affirment par la même occasion ne pas avoir eu la formation professionnelle prévue suite à une importante mécanisation, formation abandonnée par manque d'effectifs. L'administration rejette la faute de l'organisation des centres de tri sur les chefs de service régionaux et départementaux. La solidité des conteneurs CP 820 est remise en cause par les agents. Mais la Poste rétorque avoir déjà lancé une étude pour remédier à ces problèmes, étude que l'on retrouve effectivement dans les archives. On remarque la volonté des ambulants de ne pas disparaître en demandant la création de nouveaux services, selon eux plus rapides et économiques mais la réponse, chiffres à l'appui, est sans appel : le transport routier coûte moins et est plus autonome, donc plus régulier. Comme toute discussion entre syndicats et administration, le résultat est souvent peu significatif. Ces documents sont cruciaux car ils nous apprennent les problèmes et attentes des agents. Il s'agit pour l'historien d'une source qu'il peut parfois confronter au corpus d'archives essentiellement issu de l'administration.

« Objectif Marseille » : l'aboutissement tant espéré

L'extension Lyon-Marseille de la ligne du TGV postal est pensée dès le début du projet, ou tout du moins dès 1977 : « Il n'est pas exclu d'envisager son prolongement au-delà de Lyon »⁸⁹. Les PTT appelle cette possibilité d'extension le « système TGV étendu » et le voit à un horizon de 1982 comme date estimée de la mise en service du TGV au début du projet, puis 1987-1988. Les conclusions de ce projet amènent un questionnement à propos de son

⁸⁹ Archives nationales, 20030420/8, compte-rendu de la réunion SNCF-PTT, tenue au secrétariat d'État le 20 septembre 1977.

utilité. Le TGV jusqu'à Marseille est-il vraiment utile alors que les nouveaux TPA envisagés sur cette ligne seront presque tout autant efficaces sans « doubler le coût d'exploitation » pour au moins dix ans⁹⁰ ? Lors de son discours à Belfort à la signature du contrat d'acquisition des rames, le ministre des PTT, Mexandeau, annonce la possibilité d'extension jusqu'à Marseille ou Montpellier.

Le nombre de trois rames nécessaires au total, s'il y a extension, est avancé en 1982. Dès 1991, est prévue l'extension vers Cavaillon et/ou vers Marseille, avec comme échéance le service d'hiver 93/94⁹¹. La nouvelle organisation avec trois TGV serait la suivante :

- 1^{er} TGV : deux circulations Paris-Lyon
- 2^e TGV : une circulation Paris-Lyon-Cavaillon
- 3^e TGV : une circulation Paris-Cavaillon-Marseille (temps de trajet avec arrêts : 5h45)

Le projet de l'extension du réseau sud-est est officiel courant 1993, il apparait dans le rapport annuel de l'année et il était censé être mis en circulation dès novembre 1994, soit presque dix ans jour pour jour après l'inauguration du premier tronçon. Finalement, Marseille n'est pas atteinte. Cavaillon s'avère être une plateforme plus facile à mettre en place et suffisamment proche de Marseille.

Rêver un nouveau réseau à grande vitesse

« Réseaux et territoires entretiennent des liens étroits et même indissociables. C'est du moins le cas pour certains réseaux majeurs qualifiés de structurants car, précisément, ces réseaux structurent les territoires et plus particulièrement ceux de transport et de communication »⁹². C'est dans ce sens, entrevu dans le cadre d'une recherche réalisée par l'IREPP, que l'on peut comprendre la volonté de La Poste d'harmoniser son réseau en le poussant vers le TGV sur l'ensemble du territoire métropolitain. De fait, avec l'arrivée du TGV postal sur l'axe sud-est, le réseau s'en trouve déséquilibré, qui plus est depuis l'extension vers Cavaillon. C'est un réseau d'acheminement à deux, voire trois vitesses : ambulants, TGV, aviation. Il n'est plus cohérent, et l'harmonisation vers laquelle tend aussi à sa manière la SNCF, séduit La Poste. C'est pourquoi différents projets naissent, une fois le TGV postal arrivé à maturité.

⁹⁰ Archives nationales, 20030420/8, étude prospective des conditions d'utilisation d'un TGV postal sur la nouvelle ligne Paris-Lyon, décembre 1977.

⁹¹ Archives nationales, 20070429/13, compte-rendu de la réunion SNCF-La Poste, groupe de projet TGV postaux, du 4 décembre 1991.

⁹² Martinaud Claude, « Réseau, service public et territoire européens. Le cas des réseaux de communication et de transport », IREPP, 1994.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Le projet de TGV postal atlantique (1986-1992)

Durant les années précédant la mise en circulation du TGV postal, l'idée d'un modèle atlantique germe chez les hauts responsables du projet sans toutefois donner des résultats probants. Louis Mexandeau mentionne cette possibilité lors de son discours de Belfort en 1982 : « La Poste demeurera attentive aux décisions que prendra la SNCF pour le TGV atlantique car, sur ce réseau également, un TGV postal pourrait se justifier ». Le projet atlantique est particulièrement difficile et celui du sud-est occupe à ce moment La Poste à plein temps ; rien n'est fait. La situation n'est plus la même en 1985. Les retours d'exploitation du TGV postal sont positifs et des propositions d'adoption sur d'autres liaisons refont surface sur les axes Paris-Bordeaux, Paris-Nantes, Paris-Rennes, etc.

En 1986, commence « l'avant-projet de TGV postal atlantique ». Plusieurs sous-groupes sont nécessaires pour la constitution de ce projet complexe : exploitation, matériel, étude économique. Le projet se base évidemment sur celui du TGV SE (sud-est) mais propose à ses débuts qu'une des remorques (extrême R1) soit équipée pour permettre d'y effectuer un tri partiel, cela sur une partie au moins du trajet. Sur la partie sans tri, la remorque servirait aux conteneurs, le matériel de tri étant alors replié contre les parois. Ce TGV A (Atlantique) comprendrait contrairement au TGV SE : une motrice, une remorque extrême R1, trois remorques intermédiaires R2, R3 et R4 et une remorque extrême à cabine de conduite RX⁹³. Il serait donc plus court de quatre remorques, plus adapté au trafic modeste⁹⁴.

Toutefois, envisager un tel système entraînerait des études complexes, donc coûteuses. À l'instar du projet du premier TGV, plusieurs solutions de réorganisation d'acheminement sont proposées, en allant même plus loin : tout TPA + API ; TPA + TGV presse + API ; tout TGV + API ou encore route + avions gros porteurs. Au total, une quinzaine de sous-hypothèses font leur apparition. C'est une conception nouvelle que de proposer à cette époque un schéma sans train. Cela coïncide avec le début du plan au milieu des années 1980, visant à réduire progressivement le service des ambulants.

L'organisation de la circulation se ferait de la manière suivante : deux éléments accouplés, à une vitesse de 300 km/h sur la ligne nouvelle (Paris-Le Mans et Paris-Tours) et, soit deux éléments accouplés, soit un seul élément à une vitesse adaptée à la ligne (160 ou 200 km/h). Au regard de l'expérience du TGV postal, celui-ci aurait une charge utile de 59,9 t.

La remorque R1 avec atelier de tri comporterait dans ce cas une porte d'accès avec emmarchement pour le personnel, un vestiaire (coin penderie avec porte-cintre), un ensemble de restauration (réfrigérateur de 100 litres et

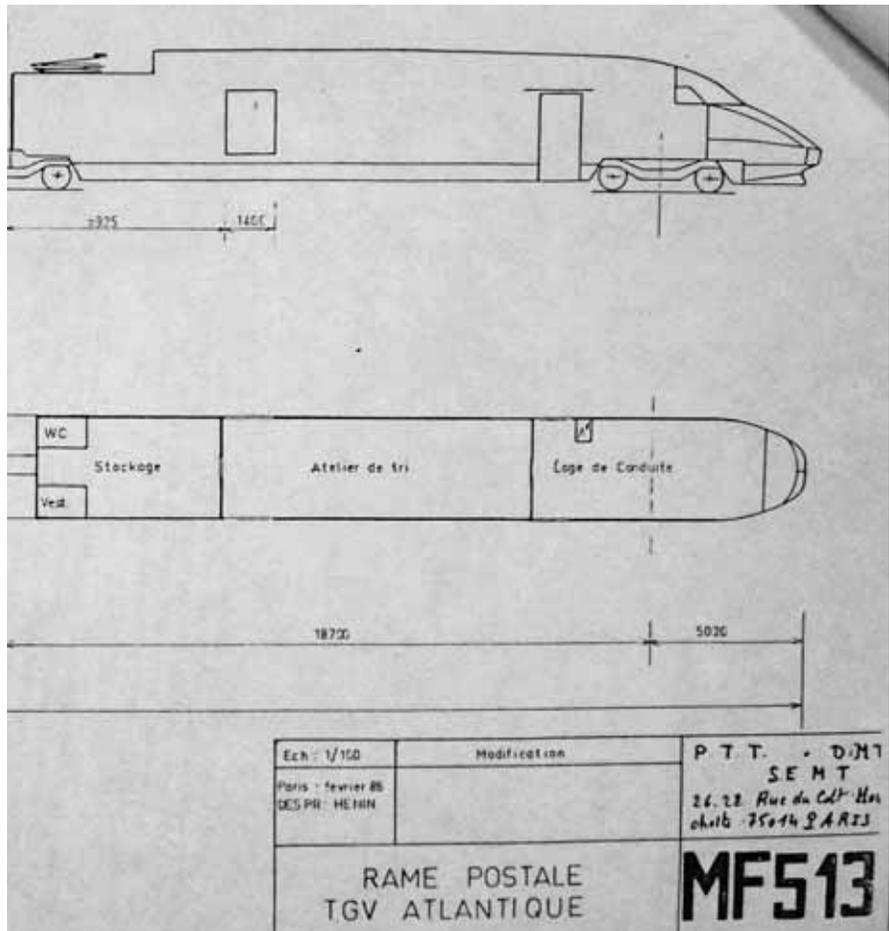
⁹³ La remorque RX n'est donc pas une motrice mais seulement une remorque dont la conduite peut être effectuée et pouvant accueillir des conteneurs.

⁹⁴ Archives nationales 20070429/13, Avant-projet de TGV postal Atlantique, DMT, octobre 1986.

Entre réalité et utopie, le TGV postal au banc d'essai

chauffe-plats pour six gamelles) et des sanitaires. L'atelier ressemble à un atelier ambulante classique : quatre positions de tri (casiers, table, châssis, support de bacs et caissettes...). L'isolation thermique prévoit une température intérieure entre 18° C (par -10° C extérieur) et 27,5° C (par 35° C extérieur). Il peut paraître curieux que l'idée de tri dans le TGV réapparaisse sans qu'il soit fait mention de l'avis ancien de la SNCF à propos de celui-ci dans le TGV SE : il était impossible d'effectuer un tri à une vitesse aussi importante tout en conservant des conditions de travail décentes.

Plan de la remorque R1 du TGV postal atlantique



Source : Archives nationales 20070429/13,
Projet TGV A postal – PTT – DMT, février 1986

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Financièrement, la rame TGV et le coût des études et outillages reviendraient à environ 70 millions de francs, soit 17,8 millions d'euros en 2013. Le coût annuel pour la ligne nouvelle dans une plage de une à huit circulations par jour reviendrait à 26,2 millions. La Poste remarque ce coût relativement intéressant par rapport à celui du TGV SE. Le coût total du projet tout TGV s'avère toutefois assez élevé : 235 MF, soit près de 60 M€⁹⁵.

La mise en circulation aurait pu commencer sur une partie du réseau atlantique en 1989 avec Nantes et Brest et se terminer avec d'autres villes : Rennes, Le Mans, Bordeaux, Poitiers, Pau, etc. Le site parisien proposé par la SNCF proposé, soit à Montrouge, soit à Châtillon, devait remplacer la plateforme de Wissous. L'objectif semble être de desservir en J+1 l'ensemble du grand ouest, à l'exception du Finistère (difficultés techniques) et le sud-ouest jusqu'aux Pyrénées-Atlantiques. Un trafic d'appoint est envisagé, notamment pour la messagerie, afin d'améliorer le taux de remplissage du TGV ouest. L'hypothèse « haute » TGV comprend :

- deux rames « Presse » : l'une pour Paris-Le Mans-Rennes et/ou Nantes et l'une pour Paris-Poitiers-Bordeaux-Dax-Pau ;
- deux rames « Lettres » : Paris-Le Mans-(Rennes-Brest) et/ou (Nantes-Quimper) et la ligne Paris-Poitiers-Bordeaux ;
- une rame « Lettres » : Bordeaux-Poitiers-Paris ;
- deux liaisons aériennes ; Paris-Brest-Rennes-Paris et Paris-Poitiers-Bordeaux-Paris ;
- (lancé vers 1991) : une rame Paris-Bordeaux-Toulouse.

Dans son ensemble, le projet du TGV-A postal paraît profiter grandement de l'expérience du premier TGV. Certains acteurs sont les mêmes ; les aspects techniques et financiers sont plus facilement établis. Les discussions avec la SNCF semblent être toujours quelque peu conflictuelles, mais chaque parti obtient plus rapidement de l'autre des réponses à ses questions. Les plus grandes difficultés résident dans la question de l'entretien des TGV : sur le site postal ou un centre d'entretien SNCF ? Par rame ou demi-rame ? Par circulation alternée LGV ou par voie classique⁹⁶ ? Ce projet met environ un an à arriver à maturité bien qu'il soit encore en étude jusqu'au moins 1992. À cette période, le projet n'ayant pas encore abouti ; il est demandé à la SNCF la possibilité d'utiliser les futurs TGV Fret, mais celle-ci n'en est encore qu'au début de son étude.

Un tel réseau ne laisserait que la moitié nord de la France sans TGV postal. C'est pourquoi dès 1988 est lancé l'avant-projet du train postal nord, bien plus novateur qu'il ne paraît.

⁹⁵ Archives nationales, 20070429/13, rapport de synthèse des travaux du sous-groupe « Matériels – bâtiments » du 28 octobre 1986.

⁹⁶ Une LGV fonctionne sur 25 000 volts, laquelle peut accueillir un TGV normal ou deux demi-rames couplées afin de toujours avoir deux pantographes levés (trois demi-rames couplées pourraient ne pas capter le courant correctement. Une voie classique en 1 500 V peut quant à elle faire circuler une demi-rame ou deux.

Le projet de TGV postal nord (1988-1992)

L'époque est aux projets ambitieux. Suivant la volonté de desservir l'ensemble du territoire avec le TGV postal, le projet sur le réseau nord naît naturellement. On remarque également en 1991 que les deux groupes de recherche (TGV-A et TGV-Nord) ont fusionné. Quatre projets sont envisagés dont certains sont très novateurs, car à rayonnement et desserte internationaux :

- « un TGV TRANSMANCHE » de liaison entre Paris, Londres et Bruxelles. Le parc envisagé serait de quarante-deux rames.

- un « TGV PBKA » correspondant au projet élaboré à l'échelon intergouvernemental européen et reliant Paris – Bruxelles – Cologne et Amsterdam. Le matériel serait entièrement nouveau.

- un « TGV NORD Voyageurs », à un ou deux niveaux, desservant Lille et Bruxelles ; c'est un projet uniquement français qui ne serait pas développé à l'échelle de l'Europe. Il utiliserait un matériel dérivant directement du TGV-A.

- un « TGV Interconnexion » qui serait utilisable en France pour les liaisons entre Lille, Paris, Lyon, Bordeaux,... Ce TGV Interconnexion serait dérivé du TGV-A [...] avec adaptation si l'on dessert Bruxelles) »⁹⁷.

Une version du dernier projet consisterait à utiliser les TGV postaux déjà existants pour desservir Lille, mais cela risquerait de compromettre la disponibilité des rames pour les opérations d'entretien quotidiennes de la SNCF.

Il s'agit d'une étude apparemment purement interne à La Poste, mais on peut penser logiquement que certaines discussions ont eu lieu à l'échelle internationale. Il s'agit donc d'un projet extrêmement novateur car il n'existe pas alors la moindre liaison postale ferroviaire internationale. Un bureau d'échange situé d'un côté de la frontière entre deux pays était en charge de faire le transfert du courrier d'un réseau ambulante à l'autre⁹⁸, agissant comme une sorte de douane du courrier. Le contexte ferroviaire européen a peut-être eu son rôle à jouer. À l'occasion du développement du TGV et de la possibilité d'étendre son réseau à l'Europe, refait surface l'idée d'un paysage ferroviaire européen voulue depuis longtemps par quelques grands dirigeants du rail, notamment le français Louis Armand⁹⁹. Les problèmes de normalisation ferroviaire européenne peuvent disparaître lorsqu'un nouveau système technique est mis en service sans concurrence car il peut être adopté par d'autres pays au lieu que chacun ne développe le sien avec ses normes et caractéristiques propres¹⁰⁰. Suivant la même logique, le TGV postal pourrait régler le problème posé, mais sans jamais pouvoir résoudre celui de l'acheminement postal ferroviaire international sans interruption.

⁹⁷ Archives nationales, 20070429/13, compte-rendu du groupe TGV NORD en visite à la SNCF – Département construction du 28 avril 1988.

⁹⁸ Le fonctionnement précis de ces bureaux d'échange nous est presque inconnu car les archives manquent.

⁹⁹ Louis Armand, ingénieur des chemins de fer et haut fonctionnaire, a notamment été président de l'Union internationale des chemins de fer de 1941 à 1959 et président de la SNCF de 1955 à 1958.

¹⁰⁰ Voir *Normalisation ferroviaire, cultures de réseaux, l'Europe des chemins de fer 1878-2000*, Revue d'histoire des chemins de fer, Paris, AHICF, n° 26, printemps 2002, 263 p.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

TGV POSTAL : BILAN... PERSPECTIVES

1^{er} octobre 1984... Voilà près de 5 ans déjà que le TGV postal a été mis en service sur l'axe Paris-Lyon. [...]

Rarement organisation nouvelle aura subi si peu d'amendements par rapport aux schémas originels établis par ceux qui, pendant quatre ans, avaient préparé à des titres divers cette première mondiale. [...]

Positif, le bilan économique établi à posteriori à partir des données réelles a justifié la décision prise en 1982. [...]

Est-ce pour autant que la Poste doit s'engager aveuglément dans l'utilisation des nouveaux TGV postaux sur tous les axes où la SNCF lui ouvre la voie avec les TGV voyageurs ?

Pour la Poste, l'axe Paris-Lyon représentait le cas de figure idéal : trafic très dense pour une distance moyenne, échangé entre les deux pôles économiques, les plus importants du territoire, l'Ile-de-France et la région Rhône-Alpes.

Les études menées voici deux ans sur un éventuel TGV Postal Atlantique ont démontré, en rejetant une telle hypothèse, qu'une conjugaison de facteurs aussi favorables aux plans technique et économique ne se rencontre pas systématiquement.

Plus surprenant encore, les mêmes révélations négatives se font jour pour un TGV postal Paris-Lille, même avec des prolongements vers la Belgique ou la Grande-Bretagne.

N'en sera-t-il pas de même pour un TGV postal de l'Est allant jusqu'à relier le cas échéant la région parisienne aux voisins allemands ? D'ici 1998, date de sa mise en service pour les voyageurs, La Poste a encore quelques années pour y réfléchir.

Plus vraisemblable, en revanche, apparaît être le prolongement de l'actuel TGV postal jusqu'aux abords de la côte méditerranéenne. L'extension de la voie nouvelle de Lyon à Valence, qui sera terminée en 1993, ouvre des perspectives de rapidité, rendant, du même coup, tout à fait crédible une desserte intégrale sur le sud-est devrait évidemment évoluer.

M. Guillet, «Éditorial : TGV postal : bilan... perspectives», *DRANI Actualité*, n° 6, juin 1989.

Face à l'engouement de l'administration, on remarque une prise de position contraire de certains membres de La Poste comme M. Guillet de la DRANI¹⁰¹ en 1989. Son éditorial, certes accablant, donne des éléments de réponse quant à l'abandon en cascade de ces projets d'extension. Pourtant, ils continuent d'exister quelques années par la suite.

¹⁰¹ Drani : Direction des Réseaux d'Acheminement National et International

Aucun de ces projets n'a vu le jour en dehors de l'extension jusqu'à Cavaillon (et non Marseille). Les archives manquent au sujet de la date de l'abandon car elles s'arrêtent en 1992. Plus important encore, elles ne permettent pas d'en savoir les raisons. Finalement, sans en avoir la confirmation par les archives, mais à la seule lueur des caractéristiques techniques du projet, ainsi que de cet éditorial de M. Guillet, on peut proposer quelques hypothèses. Sur le papier, les projets sont relativement fiables bien que l'investissement initial soit particulièrement important et c'est peut-être là que le bât blesse. Le réseau du TGV-A, en particulier, est trop étendu en comparaison du réseau du sud-est. Il compte en quelque sorte trois lignes principales de Paris à Rennes, de Paris à Nantes et de Paris à Bordeaux, ainsi que leurs extensions possibles. Il nécessite des infrastructures nombreuses : cinq au minimum, douze au maximum, avec les mêmes problématiques que pour le premier projet. En dernier lieu, les demi-rames (couplées ou séparées) possèdent des caractéristiques si particulières qu'elles demandent des études coûteuses. Certains techniciens pensent qu'il s'agit d'argent perdu. Pour le projet du TGV nord, aucune hypothèse ne peut être avancée. Le projet est alléchant sur le papier, mais ici les données techniques manquent et l'aspect européen nous dépasse de par son ampleur et par ses enjeux.

Il est intéressant de prendre connaissance d'une communication de la table ronde de l'Institut des Sciences Mathématiques et Économiques Appliquées (ISMEA) et l'Institut de Recherche, d'Études et de Prospective Postales (IREPP) de février 1993 portant sur les « intérêts publics et compétition transeuropéenne ». Le thème en est l'Europe ferroviaire postale. Les derniers mots de la communication sont les suivants : « Une Europe postale à géométrie variable, c'est-à-dire une européisation à la carte (comme disait voici 30 ans le pionnier Louis Armand) pourrait bien se dessiner pratiquement par-delà les grands débats récurrents pour ou contre Maastricht comme la voie professionnelle d'une européisation efficace, c'est-à-dire compétitive : pour les postiers comme pour nous tous »¹⁰². Cela met en lumière un autre aspect du problème qui se révèle tenir d'une situation plus générale de cette époque : la crainte que suscite les coopérations et intégrations européennes. Celles-ci sont plus difficiles entre firmes publiques pour des raisons internes, notamment à cause de leur grande dimension et du risque de déficit éventuel. Les enjeux seraient donc plus grands qu'ils ne paraissent dans le cadre du TGV postal international. Peut-être s'agit-il d'une pure coïncidence. Mais ces recherches sont menées par l'IREPP, alors dirigé par René Malgoire, inspecteur général des PTT, et ancien directeur des Services Ambulants de 1975 à 1982. Il a personnellement participé à l'élaboration du TGV postal du sud-est et se trouve donc au fait de ces problématiques de transport ferroviaire postal. On peut s'interroger sur l'influence qu'il a pu avoir sur les nouveaux projets de TGV postaux, notamment internationaux.

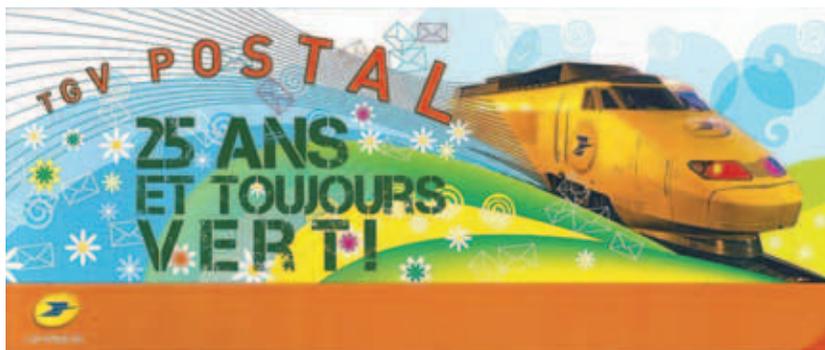
¹⁰² Wickham Sylvain, « Coopération européenne entre firmes publiques : Précédents ferroviaires et orientations postales », *Cahiers d'analyse prospective Vision - ISMEA*, n° 11, 9 février 1993, p. 48.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Carte du réseau du TGV postal rêvé par la Poste dans les années 1980



Document philatélique à l'occasion des 25 ans du TGV postal en 2009



(Collection particulière)

La plateforme de Mâcon en activité en 2013



¹⁰³ Ribeiro Fernand, « 150 tonnes de courrier expédié pour le Nouvel An depuis la plateforme postale TGV de Mâcon-Vinzelles », 1^{er} janvier 2013, <http://www.lejssl.com/actualite/2013/01/01/150-t-de-courrier-expedie-pour-le-nouvel-an-depuis-la-plateforme-tgv-de-macon-vinzelles>, consulté le 18/08/14.

Source des deux photos : *Le Journal de Saône et Loire*, 2013¹⁰³

La trajectoire crépusculaire du TGV postal (2013-2015)

Radiographie du TGV en 2013

La prochaine disparition des rames jaunes en juin 2015 pose la question de la rentabilité, du fonctionnement actuel, des coûts inhérents à l'organisation du TGV postal. Ces chiffres ne sont pas issus d'archives, le sujet étant trop récent. Ils sont tités directement d'un entretien avec Michel Drouillard, responsable du Transport Ferroviaire à La Poste et ne s'occupant aujourd'hui que du TGV (le dernier TPA s'étant arrêté à la fin de l'année 2000). Certaines statistiques sur le rendement, le taux de remplissage sont effectués chaque année depuis au moins une décennie mais n'ont pas été conservés. Pour toucher au plus près de l'actualité, les chiffres de 2013 sont utilisés, et reflètent donc une situation à un instant donné. De plus, la situation a particulièrement changé en 2009, lors de la suppression de deux circulations (comprendre rotation : aller et retour). Il y a en 2013 un parc postal de trois rames et une demi-rame de rechange.

Organisation de l'acheminement

Pour ce qui est de l'organisation de l'acheminement, le TGV ne s'arrête désormais plus à Lyon-Perrache II (gare qui n'était éloignée que de 60 km de Mâcon). Les archives ne nous permettent pas de connaître la date de son abandon mais l'hypothèse de la deuxième moitié des années 1990 semble la plus probable. L'amélioration des conditions d'acheminement routier et la forte proximité de Mâcon peuvent être des éléments d'explication. Depuis 2009, le train jaune circule tous les jours sauf les samedis, dimanches et jours fériés. Les horaires et arrêts sont les suivants :

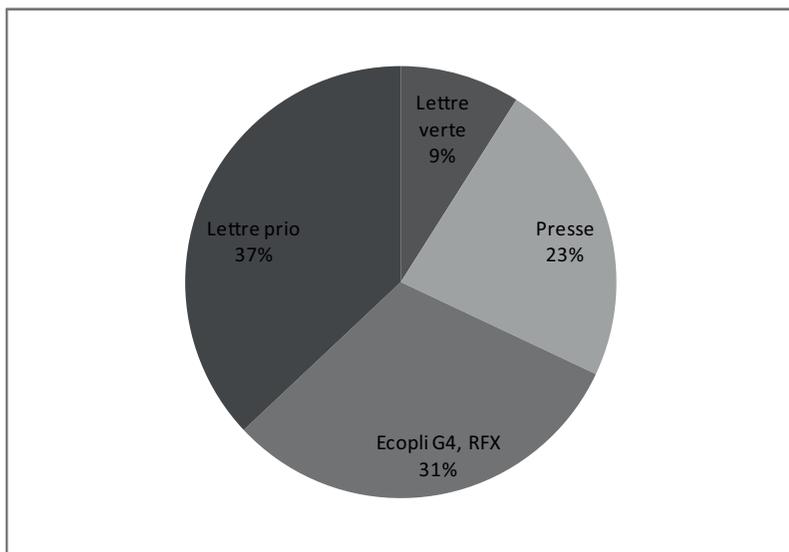
- 1^{er} TGV : Paris (19 h 41) – Cavaillon (23 h 21-03 h 28) – Paris (07 h 45)
- 2^e TGV : Paris (19 h 58) – Mâcon (21 h 39-23 h 07) – Paris (01 h 42)
- 3^e TGV : Paris (22 h 42) – Mâcon (00 h 32-05 h 29) – Paris (07 h 35)

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

L'objectif porte toujours sur la presse urgente et le J+1, et en second lieu le courrier « éco », courrier de gestion, et « lettres vertes ». Le TGV n'est pas rempli, c'est pourquoi des conteneurs vides sont également chargés. Il a transporté 41 000 conteneurs vides en 2013, soit l'équivalent de 750 semi-remorques, représentant une importante économie de coût en CO₂.

Il ne faut pas oublier, parmi tous ces détails techniques, que cette organisation est due à des hommes. Près de 200 postiers touchent de près ou de loin à l'organisation de ce train : les agents en centre de tri conditionnant le courrier en conteneurs, les transporteurs entre le centre de tri et la gare postale, les agents-trieurs en gare, présents pour ventiler les conteneurs, les équipes de transbordement sur le quai, etc. L'entretien est quant à lui fait dans les techni-centres SNCF de Bischheim ou de Romilly. Le nombre d'agents SNCF travaillant sur le TGV n'est pas précisément connu, car ils font partie d'un plus grand ensemble et ne sont pas rattachés officiellement au seul entretien du TGV postal.

Graphique 2 : Répartition du trafic transporté par le TGV postal en 2013



Source : La Poste-DRLC-PCH / TGV Postal

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Carte du réseau Euro-Carex prévu à l'origine pour 2012



Source : <http://www.eurocarex.com/>, le 14/08/2014

Euro-Carex ou le projet de fret express

Le projet Euro-Carex (comprendre Cargo-Rail-Express) naît en 2006 d'une volonté de mettre en place un transport ferroviaire de fret à grande vitesse. Il réunit des opérateurs de fret et les compagnies ferroviaires de différents pays : France, Royaume-Uni, Allemagne, Pays-Bas, Belgique... Si le projet n'a pas encore vu le jour, il amène à un test grandeur nature à forte communication : l'utilisation du seul TGV de fret, le TGV postal, accomplissant le trajet de Lyon à Londres par Roissy les 21 et 22 mars 2012 en neuf heures. Les organisateurs prévoient un délai de cinq à six heures pour rallier ces deux villes au lieu des 24 heures nécessaires aujourd'hui pour un train de fret classique. L'objectif est valable, le triangle Paris-Amsterdam-Francfort totalise 66 % du fret express européen et 75 % si l'on ajoute Londres¹⁰⁴.

Le projet Euro-Carex montre les possibilités d'un TGV en utilisation fret en prenant comme exemple le cas unique du TGV postal. Il bénéficie donc

¹⁰⁴ « Le premier TGV fret a relié Lyon à Londres », Lesechos.fr, 21/03/12, consulté le 17/08/14.

d'un prestige qui ne peut être nié et d'une reconnaissance des acteurs du fret ferroviaire. Pourtant, la Poste ne désire pas ou peu vanter les mérites de son TGV comme un modèle compétitif. Une entreprise similaire avait vu le jour au début des années 1990 sous l'égide du Conseil National du Transport (CNT). Il avait été appelé à donner un avis sur cette possibilité qui avait donné un rapport de la part de l'Observatoire Économique et Statistique des Transports. L'horizon estimé était de 2000-2005, mais la question de la rentabilité, des contraintes du transport express et de l'offre réelle apportaient comme conclusion qu'il y avait plus de questions que de réponses pour un tel projet, conséquences d'un système trop nouveau. Le TGV postal était évidemment cité comme exemple de référence¹⁰⁵.

Il est intéressant de faire le rapprochement avec le projet du TGV Nord et ses extensions vers Londres, Bruxelles, Cologne et Amsterdam. Les acteurs d'Euro-Carex ont-ils eu connaissance de ce projet et de ses données techniques ? Bien que celui-ci soit déjà vieux de plus de quinze ans au moment où Euro-Carex voit le jour, il peut être une source d'informations intéressante. Le schéma de ce projet possède d'ailleurs quelques ressemblances avec le projet postal.

Il faut également noter que la recherche de diversification du TGV ne se concrétise pas seulement dans le projet Euro-Carex. Plusieurs travaux de réflexion plus large ont eu lieu avec la SNCF. Ils ont abouti notamment à la création d'une filiale commune appelée « Fret GV », effective en 2007, dissipée depuis. Elle avait pour mission justement de développer d'autres utilisations du TGV. Le principal obstacle à une autre activité du TGV semble être la difficulté à obtenir des sillons horaires de nuit. En effet, ceux-ci sont réservés à la maintenance des lignes à grande vitesse et sont pourtant ceux compatibles avec les besoins des chargeurs de courrier ou d'express. Les dernières années, au fur et à mesure que le taux de remplissage du TGV baissait, La Poste a proposé des co-chargeurs à certaines sociétés de transport privées, notamment TNT Express¹⁰⁶. L'obstacle a été ici d'ordre économique. Le TGV a un prix de revient qui se situe entre la route et l'avion, il est donc un compétiteur de l'avion mais les liaisons proposées à cette époque ne sont pas suffisamment longues pour venir en substitution de l'avion. Paris-Mâcon, pour un « expressiste » comme Fedex ou Chronopost, se fait par la route. Le besoin en TGV ne se fait pas sentir. Seul un sillon Paris-Cavaillon, mais encore plus un Paris-Marseille, aurait gagné en intérêt. De plus, on rappelle que « mettre des flux qui sont sur la route sur le TGV en gardant le prix de la route pour le co-chargeur, n'est pas un modèle économique viable »¹⁰⁷.

¹⁰⁵ « Demain des TGV de marchandises », *Revue Générale des Chemins de fer*, n° de juin 1991, pp. 51-53.

¹⁰⁶ Entretien avec François Deutscher, direction du Réseau Logistique Courrier, 02/04/15

¹⁰⁷ François Deutscher, idem.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Des difficultés rencontrées : le TGV en crise ?

La difficulté d'étudier un objet ne faisant pas encore partie de l'histoire, réside dans le fait que l'historien peut manquer de recul, et surtout de sources, pour mieux le cerner. Le TGV postal rentre dans cette catégorie d'histoire du temps présent, avec toutes les prudenances que cela nécessite. En étudiant le TGV postal et en apprenant son abandon prochain, nous nous sommes penchés sur les raisons qui peuvent amener à se séparer de cet objet dont la compétitivité est en question. De fait, il l'est, il n'y a qu'un seul autre mode de transport sur cet axe : l'avion. Ces deux modes n'évoluent pas selon des dimensions comparables ; c'est pour cela même qu'ils coexistent parfaitement. Ce n'est pas pour autant que l'un n'est pas remplaçable.

Reprenons l'histoire en 2006. Le 20 novembre, la Poste et la SNCF annoncent la création pour d'une filiale d'ingénierie commune « pour faire de la France le cœur d'un réseau européen de fret ferroviaire à grande vitesse ». Avec son projet, La Poste entend passer à vingt circulations quotidiennes vers sept agglomérations en France et vers l'Europe du Nord : au départ de Tremblay se développe une connexion vers l'Europe du Nord (Londres, Amsterdam, Cologne, l'Allemagne du Sud via Strasbourg, Bâle), Turin et l'Arc méditerranéen. Cette coopération entre les deux opérateurs de service public s'appuie sur un réseau LGV maillé pour réaliser des échanges entre modes de transports, via le site de Roissy-Tremblay. À terme, ce sont plus de 150 000 tonnes annuelles que La Poste compte transporter. Plus qu'un nouveau projet, il s'agit pour La Poste et la SNCF de poursuivre et d'amplifier une offre postale reposant sur un outil technique déjà existant¹⁰⁸. Ce projet était parallèle à la vente de la filiale aérienne, Europe Airpost. La Poste s'était engagée à transférer le trafic aérien du courrier en J+1 vers des TGV. Ce projet aux airs d'Euro-Carex et du TGV-nord semblait très porteur, d'où l'intrigue quant à l'absence d'éléments sur son abandon de fait. La crise économique de 2008 aurait pourtant pu relancer un tel projet, du point de vue de l'énergie renouvelable et de l'éco-développement. D'après La Poste¹⁰⁹, il se trouve en sommeil, dans l'attente d'un environnement macro-économique viable. Comme pour le TGV, si le produit à l'aller est un produit J+1, il paye sa juste valeur ; si le produit au retour s'avère être un produit lent, il paye le prix de la route. La Poste ne ferme pas la porte à ce projet puisque que des événements peuvent faire le faire ressortir. En effet, si le prix de la route devait augmenter de 30 % ou plus, ou encore si les aéroports devaient fermer la nuit, le projet reviendrait sur le devant de la scène en matière d'acheminement car il trouverait des conditions de fonctionnement à nouveau favorables.

¹⁰⁸ « Mettre les projets sur de bons rails », www.tremblay-en-france.fr/fr/ville-au-quotidien/ameliorer-la-ville/grands-projets-et-realisation/amenagements-sud-cdg/mettre-les-projets-sur-de-bons-rails.html, consulté le 16/08/14.

¹⁰⁹ Entretien avec François Deutscher, Direction du Réseau Logistique Courrier, 02/04/15.

Partons des faits et regardons de plus près le TGV d'aujourd'hui. Depuis plusieurs années, le TGV n'obtient apparemment plus un taux de remplissage satisfaisant pour la Poste, d'où la réduction de circulations de 2009 et la suppression définitive de 2015. En 2013, le TGV obtient un taux de remplissage de 80 % en moyenne dont une partie de conteneurs vides. Ce n'est évidemment pas la seule raison de son abandon : l'échéance de 2015/2016 pour l'extension de l'autorisation de rouler a probablement fait pencher la balance. En effet, le TGV a une durée de vie normalement s'étirant à une trentaine d'années. Elle peut être étendue à condition qu'il soit sujet à une importante opération de maintenance du matériel pouvant aller jusqu'à 6 ou 7 millions d'euros, représentant environ 30 % du prix neuf. De plus, le TGV n'est réellement à grande vitesse que sur certaines portions du réseau. Trois trajets se font à 100 % sur une LGV, deux trajets à 80 % et un trajet à seulement 60 %, devenant dans ce dernier cas concurrencé par les autres modes de transport. Le manque de rapidité encore accrue et le coût d'investissement pour le faire continuer pourraient justifier cette décision mais est-ce suffisant ? Pendant les derniers mois avant l'annonce de l'abandon du TGV et même quelques mois après, La Poste a été plutôt discrète sur le sujet. Une réponse est donnée pour la question de la « vitesse » du TGV¹¹⁰. L'avion peut faire un aller-retour sur un segment de nuit sur du fret J+1, alors que le TGV, à cause des sillons horaires des lignes à grande vitesse, peut répondre à cette urgence à l'aller, mais pas au retour. Le TGV correspondait aux besoins du moment mais aujourd'hui, les besoins ont évolué et il s'agit de mettre en place un nouveau modèle d'acheminement.

L'aspect de l'organisation de l'acheminement, dans un système ferroviaire qui n'est pas celui de La Poste, est aussi à prendre en compte. L'organisation ferroviaire étant de plus en plus complexe, celle du TGV également et les difficultés de circulation s'accroissent. Un sillon est une plage horaire payée par la Poste pour qui lui soit dédié afin de faire circuler son TGV. Ce sillon est de seulement quatre minutes. Michel Drouillard affirme que si celui-ci est dépassé, ne serait-ce que d'une seconde pour retard de chargement ou tout au problème, c'est une attente de quinze minutes avant de pouvoir accéder au prochain sillon libre. Ce dernier représente d'ailleurs 60 % du coût d'une circulation. On peut facilement comprendre l'intérêt du véhicule routier : il appartient en propre à La Poste, le personnel et les plateformes ne dépendent que de l'entreprise.

Le partenariat a toujours été compliqué avec la SNCF pour de multiples raisons. Toutefois, lors de l'annonce de l'abandon du TGV, La Poste fait parallèlement et assez tôt mention du projet de la future plateforme multimodale de Bonneuil-sur-Marne. Elle a déjà commencé son exploitation en

¹¹⁰ François Deutscher, *idem*.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

avril 2015. Cette plateforme symbolise la convergence des moyens de communication, combinant route, rail et fluvial. Le fret combiné qui consiste en des caisses mobiles acheminées par camion, puis placées sur des wagons plats, s'avère être une solution plus adéquate que le TGV, selon La Poste : « Le volume de courrier transporté par train augmentera à partir de fin 2015 : pas moins de vingt caisses mobiles remplies de courrier et de petites marchandises sillonneront alors la France chaque jour, sur leurs wagons plats. Ce projet, qui prolonge 170 années d'histoire entre le rail et La Poste, réaffirme son choix pour ce mode de transport fiable et respectueux de l'environnement »¹¹¹. La Poste confirme en avril 2015 que déjà huit à dix caisses mobiles circulent tous les jours : « nous avons l'ambition d'ici 2020, *a minima* de doubler, voire d'être plus ambitieux »¹¹². C'est à partir de la fin 2015 que la partie ferroviaire du nouveau site multimodal de Bonneuil devrait être réellement opérationnelle.

« Nous sommes dans un modèle différent [du TGV postal], dans un modèle de co-chargeurs où nous utilisons de trains qui existent, avec d'autres co-chargeurs. [...] Nous ne sommes pas propriétaires des trains et des caisses mobiles, ce qui est beaucoup plus intéressant. Nous achetons une prestation qui inclut la mise à disposition de la caisse. Il s'agit d'un modèle plus souple, permettant de nous adapter et de nous développer ».

Les axes prévus aujourd'hui sont uniquement hexagonales et articulent de grandes liaisons entre métropoles, tout en excluant les destinations européennes : Paris-Bordeaux-Toulouse, Paris-Lyon-Marseille et Lille-Bordeaux, Lille-Marseille.

Si l'on s'en tient à ces critères, force est de reconnaître qu'il n'existe pas aujourd'hui de raison valable pour garder le TGV postal. L'image de marque semblant pourtant si chère à La Poste, il est curieux de ne pas la voir remettre sur le devant de la scène un objet si facilement valorisable. À l'heure d'une « fée électricité » durable, des partenariats avec ERDF, de l'augmentation de sa flotte de voitures électriques, La Poste met fortement en avant son engagement pour les « véhicules du futur ». Sur son site internet, on peut y lire à propos d'un projet de recherche avec ERDF initié en 2012¹¹³ : « Aujourd'hui, La Poste dispose de la première flotte de véhicules électriques au monde. Acteur clé du développement de l'écosystème du véhicule électrique, elle porte depuis 2012 le projet *Infini Drive*, retenu parmi les investissements d'avenir financés par l'ADEME »¹¹⁴.

Les années futures donneront peut-être un éclaircissement quant à cette décision ? Dans le cas où effectivement le ferroutage se développe, il faudra en connaître les modalités d'exploitation et les coûts inhérents à cette externalisation du transport ferroviaire postal. À l'annonce de l'abandon du

¹¹¹ « Courrier et petites marchandises : La Poste développe le fret combiné » sur www.i-poste.log.intra.laposte.fr/actualites/, 19 juin 2014, consulté le 24 juin 2014.

¹¹² Entretien avec François Deutscher, Direction du Réseau Logistique Courrier, 02/04/15

¹¹³ « Vers un standard de recharge des véhicules électriques » sur <http://legroupe.laposte.fr/Innovation/Vers-un-standard-de-recharge-des-vehicules-electriques>, consulté le 14/08/14.

¹¹⁴ Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

TGV, le syndicat *Sud PTT*, a fermement protesté. Si ce désengagement prévoit des suppressions d'emplois importantes, ce n'est pas le cœur du sujet de l'article intitulé « Fret postal ferroviaire, l'emploi et l'environnement à la trappe »¹¹⁵. L'amertume de voir disparaître un transport postal véritablement « vert » est forte : « L'annonce de la fin de l'acheminement par TGV du courrier en France métropolitaine vient ponctuer la longue litanie de renoncements de La Poste en matière d'environnement ». Il rappelle que le projet de 2006 n'a jamais abouti, et craint que le scénario se répète avec la promesse du fret ferroviaire. Toutefois, les efforts de la Poste pour mettre en place le nouveau modèle de transport ferroviaire par caisses mobiles laisse à penser que le ferroviaire postal a encore quelques années devant lui, perpétuant la longue tradition. François Deutscher déclare d'ailleurs que « le TGV, certes, va s'arrêter mais l'aventure ferroviaire de la Poste continue. [...] Nous investissons dans un nouveau site ferroviaire. Il s'agit de notre volonté de marquer notre attachement aux moyens de transports ferroviaires. [...] L'histoire des transports et de l'innovation continue »¹¹⁶.

« Il faut prendre des décisions au moment qui convient, mais avec le respect des agents qui ont fait vivre le TGV postal pendant ces trente années et qui l'ont fait avec beaucoup d'engagement professionnel. Il s'agissait de sites où le départ du TGV était sacré. Les agents mettaient un point d'honneur à ce qu'il ne parte pas en retard, ils avaient ce sens de l'engagement et du service ». La Poste a pleinement conscience du lien unique particulier tissé au fil des décennies entre des agents et un objet technique, à l'instar jadis du wagon et du mineur. Ce rapport unique pousse naturellement l'entreprise à mettre en place des reconversions les plus adaptées. Elle mentionne d'ailleurs que le projet d'abandon ayant été longuement préparé, les contestations ou mouvements syndicaux n'ont pas été trop importants. La Poste a misé sur une certaine transparence et a pu désamorcer les tensions éventuelles jusqu'à la pose de la première pierre du nouveau site de Bonneuil-sur-Marne, mettant fin à une difficile période de questionnements des agents : « Bonneuil été un projet virtuel tant qu'il n'était pas sorti de terre, tant que les premières fondations n'étaient pas posées ».

La Poste dit avoir donné la possibilité aux agents du site parisien de gare de Lyon-Charolais de continuer leur activité à Bonneuil. Dans le cas contraire, d'autres possibilités doivent leur être offertes. Les agents de Mâcon et de Cavaillon ont tous reçu une offre d'emploi dans leur périmètre géographique : distribution, PIC de Lyon, filiales... Aucun départ ne semble imposé, un accord ayant été signé par le Groupe La Poste de ne pas opérer de départ collectif d'ici 2020.

¹¹⁵ Crottet Philippe, « Fret ferroviaire postal, l'emploi et l'environnement à la trappe », 24 juin 2014, in <http://iphonespip.sudptt.org/spip.php?article111>, consulté le 16/08/14.

¹¹⁶ François Deutscher, idem.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

François Deutscher revient sur les conditions effectives de la mise en arrêt programmé du TGV : « Je suis satisfait d'avoir fait ce qu'il fallait au bon moment, satisfait d'avoir pris la décision de l'annoncer suffisamment tôt pour laisser le temps au dialogue et à la mise en place de la nouvelle organisation, de ce nouveau schéma de transport. Ce fut un dossier loin d'être facile. Si l'on avait retardé cette décision, elle aurait été imposée aux agents d'une manière moins satisfaisante. [...] Cela a permis de préparer, d'anticiper la mise en place du *hub* de Bonneuil ».

Plus qu'un simple train, un objet de représentations

Le rôle du TGV en tant que symbole technologique et écologique de La Poste est important, mais paradoxalement, cet argumentaire n'est pas véritablement valorisé lorsqu'il s'agit de parler de lui. Les articles de presse lors de son lancement sont nombreux et se comptent pas plusieurs dizaines dans les journaux régionaux. Depuis cette date, son évocation est sporadique. À l'occasion d'une communication postale ciblée ou encore d'édition d'ouvrages grand public, le TGV a le droit à quelques lignes, voire un paragraphe. Une double page lui est consacré dans un fascicule de la série « Véhicules postaux d'hier et d'aujourd'hui »¹¹⁷, là pour mettre en valeur les véhicules automobiles emblématiques de la Poste.

Lorsqu'il s'agit de communication interne, le TGV postal n'obtient pas la première place du podium du transport postal terrestre. En témoignent les rapports d'activité de la Poste entre 1982 et 1996¹¹⁸ : une page de garde en 1985, une pleine page en 1986 et enfin deux illustrations en 1984 et une en 1993. Quelques lignes sont écrites dans le rapport de 1993 pour annoncer l'extension du service jusqu'à Cavaillon en novembre 1994, puis plus rien dans les rapports suivants. Cette faible représentation dans les rapports peut montrer le peu d'intérêt que porte la Poste à un objet valorisable en termes d'image. Un rapport d'étude, datant de 1985, énonce pourtant clairement le potentiel de communication interne : « L'image de marque de la Poste en tire avantage, tant dans le public qu'au sein même du personnel. Le TGV a été adopté, les postiers en ont pris possession »¹¹⁹. De plus, une exposition « La Poste et le rail » à Lyon, à l'occasion de l'inauguration du TGV et de l'annonce par Louis Mexandeau de la création du TGV postal, était prévue. Les archives ne nous permettent pas de dire si elle a effectivement eu lieu¹²⁰. Un panneau aurait été entièrement consacré à l'opération TGV postal : présentation avec une maquette du TGV et un panneau géant représentant le train aux couleurs postales et ses caractéristiques¹²¹.

¹¹⁷ « Véhicules Postaux d'hier et d'aujourd'hui », n° 12, Paris, Éditions Atlas, 2005, pp. 18-19.

¹¹⁸ Rapports consultables à la Bibliothèque Historique des Postes et Télécommunications, Paris.

¹¹⁹ Archives nationales, 20030420/9, Bilan économique, Le TGV postal, Direction de la Production, Bureau A2, mai 1985, p. 35.

¹²⁰ Rambaud Alain, « Transports postaux et chemins de fer », *Chemins de fer*, n° 368, septembre-octobre 1984, p. 218. Il y est fait mention d'une exposition en septembre 1984 à Lyon intitulée « La Poste et le Train » organisée par l'Union des Philatélistes des PTT, mais il n'a pas été possible de faire de rapprochement.

¹²¹ Archives nationales, 20030420/9, lettre du Service de l'Audiovisuel et des Expositions au chef du Service de l'Information et des Relations Publiques, septembre 1981.

La trajectoire crépusculaire du TGV postal (2013-2015)

Pour François Deutscher, directeur du Réseau Logistique Courrier, le TGV est plus qu'un simple objet : « Personnellement, le TGV postal est une initiative innovante, courageuse de mes prédécesseurs qui, au début des années 1980, ont fait ce choix. Le TGV voyageurs est mis en place en 1981 et en 1984 le TGV postal roule déjà, avec des rames transformées, avec un nouveau concept. C'est donc une certaine fierté que d'avoir pu prendre le relais de mes prédécesseurs qui ont justement eu cette capacité d'innovation sur un moyen de transport alors peu connu. Fierté également d'avoir pu rencontrer ces postières et postiers qui avaient une certaine noblesse dans la manière dont ils travaillaient avec le TGV, des hommes qui respectaient ce moyen de transport au-delà de tout clivage entre direction et agents ».

Le TGV perçu par la société

Si le symbole du TGV au sein des postiers peut être perçu comme vivace, il convient de s'interroger sur ce qu'il représente aux yeux de la société actuelle. Pour ce faire, il faut revenir quelques années auparavant pour comprendre ses origines. Pendant des nombreuses décennies, les services ambulants ont été en contact avec le public par leur présence dans les gares de voyageurs. Les sacs empilés sur les quais, le transbordement à de nombreux arrêts du train, ce wagon-poste jaune, cette boîte à lettres mobile directement fixée sur le wagon permettant de poster jusqu'à la dernière minute sa lettre afin qu'elle arrive le lendemain matin, etc. font que la poste ferroviaire faisait partie du quotidien des usagers du train, à l'instar du facteur dans un village.

Les années passant et les trains-poste autonomes se généralisant, l'ambulant s'est caché du public. Il ne voyage que de manière solitaire, coupé du monde, d'un centre de tri à un autre, la plupart du temps à des heures où les voyageurs sont peu nombreux. Ce système autonome nécessaire à un acheminement postal en phase avec son temps a fait disparaître progressivement le train jaune des yeux du public. Le TGV est né dans cette configuration et s'est retrouvé dans la même catégorie que n'importe quel transport de marchandises.

Phénomène propre au monde ferroviaire, la rame de TGV postal a plusieurs fois fait l'objet de modèles réduits. Une simple recherche par Internet montre le nombre impressionnant d'exemplaires conservés par des passionnés de l'univers des chemins de fer. Une édition ayant été tirée à seulement 1 000 exemplaires, elle « s'arrache » à plus de 150 euros sur les marchés de collection, preuve de l'engouement du cercle restreint des ferrovipathes.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Une exposition a eu lieu en septembre 2010 à Aytré pour célébrer la société Alstom qui y a une usine. La maquette d'époque du TGV postal y été mise en valeur, symbole d'une certaine fierté de l'entreprise à l'égard de cet objet atypique¹²².

Il semble que ce manque de visibilité auprès du grand public et le manque d'investissement de la part de l'institution postale de le mettre en avant au même titre que d'autres moyens de transport tel la voiture électrique n'aient contribué à le rendre désuet et dépassé. Il n'a donc plus réellement une place légitime dans la société, bien qu'il en ait tous les atouts pour s'en faire une. Pour la Poste, il symbolise néanmoins la quête de la vitesse postale, commencée dès les malles-poste et qui trouve son aboutissement avec l'avion et le TGV. Le logo même de La Poste représente sans le vouloir ces deux transports. On l'appelle « l'oiseau bleu » ou la « flèche postale ». Cette double option sémantique témoigne bien que le TGV reprend les thèmes chers à l'institution : l'information pour tous et partout, le plus rapidement possible.

« L'opération Pièces Jaunes », marqueur de lien social

Transport de la nuit, sinon train discret, le TGV postal est donc un type de train peu connu de la majorité des Français. La très médiatique « opération Pièces Jaunes » l'a un peu mis sous les projecteurs.

Créée en 1990 par la Fondation des Hôpitaux de Paris-Hôpitaux de France, cette « opération Pièces Jaunes » consiste en une collecte de fonds. Ceux-ci doivent financer des projets – en faveur des enfants, adolescents et personnes âgées – ayant comme champs d'action la lutte contre la douleur, le rapprochement des familles, l'amélioration de l'accueil et du confort hospitalier, la prise en charge des adolescents en souffrance, etc. Au cours des premières années, les dons ont été collectés auprès des familles, pour devenir par la suite un engagement caritatif à dimension nationale (écoles, commerces, ville...). Des tirelires fleurissent dans la plupart des bureaux de poste. De 1997 à 2008, le TGV postal est mis à disposition de l'opération pour faire office de tirelire géante. Depuis, elle se poursuit avec le soutien de la Poste et des postiers, mais avec un nouveau train jaune spécifique à la cause. Le TGV postal reste connu par de nombreuses personnes pour cette opération dont l'importance médiatique n'est pas à démontrer. Une fois par an, des postiers participent à cet événement social caritatif. À cette occasion, le TGV se dote d'un habillage spécial « Pièces Jaunes ».

¹²² Bertrand Norbert, « Made in Aytré, France », 15 septembre 2010, <http://www.sudouest.fr/2010/09/15/made-in-aytre-france-185362-757.php>, consulté le 16/08/14.

La trajectoire crépusculaire du TGV postal (2013-2015)

Modèle réduit du TGV postal dans sa livrée la plus récente



Source : collection privée

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Le TGV postal à l'heure des Pièces Jaunes



Source des deux photos : La Poste/Communication

Moment de sociabilité, l'opération s'avère être naturellement un moment de convivialité, entre agents mais aussi avec le public. La Poste montre un de ses aspects que l'on a tendance à oublier, à savoir son interaction sociale. Celle-ci s'inscrit dans une dynamique globale de services proposés aux personnes, de lien social entre les citoyens. Le TGV postal, à une échelle réduite certes, a contribué à cet effort. Pour ces successeurs des ambulants postaux – car si la fonction de tri a disparu, le métier reste fondamentalement le même – c'est une première. Avant cela, les agents n'ont jamais participé à une opération humanitaire ; c'est pour eux l'occasion d'être mis en avant, d'obtenir une représentation positive et utile auprès du public.

Du point de vue du TGV postal : l'objet et les hommes qui le composent ; « l'opération Pièces Jaunes » remplit plusieurs fonctions que l'on a pu voir mais surtout celle de récompenser les agents. Ce choix du TGV postal comme emblème est peut-être une reconnaissance de l'institution pour un service peu valorisé. Malheureusement, les archives n'existent pas pour en attester. Si cette volonté n'est pas franche, le résultat est cependant là : une forte médiatisation favorise toujours l'image des agents présents.

Un patrimoine en question

La question du patrimoine dit industriel, n'est plus autant source de débat. Il est généralement accepté que ce que nous laissent les industries aussi diverses soient-elles, peut prétendre au titre de patrimoine. Dans la mesure où l'on peut considérer qu'une construction ayant eu pendant plusieurs années un rôle industriel fait partie du patrimoine, peut-on prétendre à sa sauvegarde ? Le regard que portent Claudine Cartier, conservateur en chef du patrimoine et Bertrand Fournier, du service de l'Inventaire du patrimoine, sur la notion de patrimoine industrielle et de sa sauvegarde est intéressant à plus d'un titre. « Les critères qui prévalent traditionnellement à toute mesure de protection parmi les monuments historiques s'attachent dans le cas du patrimoine industriel à d'autres éléments qui parfois sont même amenés à se combiner. La menace de destruction constitue le premier de ces éléments, avec en corollaire, la prise de conscience de la perte du patrimoine, d'un élément d'identité du territoire. Cette sensibilisation, qui survient parfois très tardivement, explique l'état sanitaire déplorable, proche de la ruine de certains édifices. [...] L'autre constatation, est que la protection n'est bien souvent envisagée que lorsque l'activité a quitté les lieux, que les bâtiments ont perdu leur fonction, qu'ils sont abandonnés, et que la destruction fait partie des alternatives possibles. »¹²³

¹²³ Cartier Claudine, Fournier Bertrand, « Patrimoine industriel et monuments historiques, la politique de protection dans l'Oise », *Oise, Histoire & Patrimoine Industriels*, (pas de date, mais postérieur à 2002) p. 113-120.

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Les infrastructures du TGV postal sont à l'heure actuelle encore présentes du fait de leur utilisation, mais leur abandon est proche (juin 2015) et leur devenir après trente ans de vie et quarante ans d'histoire, est incertain. Les ambulants ont perdu une majorité de leur patrimoine et celui subsistant a rarement été mis en valeur. Le cas du centre de tri de Lille reconverti en centre culturel à l'occasion de « Lille 2004, capitale européenne de la culture », est rare. Qu'en sera-t-il des centres du Charolais, de Mâcon et de Cavaillon ?

Paris-Charolais a son avenir déjà tout tracé. Le bâtiment historique de l'ancienne direction de la DSA est destiné à la destruction, ainsi que toutes les infrastructures liées au TGV postal, pour les besoins d'extension de la SNCF. En revanche, les centres de Mâcon et Cavaillon ne sont pas encore dans la ligne de mire. Peut-on mettre en valeur un bâtiment de construction si récente et surtout doit-on le faire ? Est-ce que la notion de patrimoine doit jouer dans ce cas ? La Poste qui a conscience de son patrimoine immobilier contemporain si particulier, dispose-t-elle des moyens et des options pour le valoriser au mieux ?

Le patrimoine a bien été compris par l'institution ferroviaire et les régions traversées par le fer. La protection de la gare d'Orsay en 1973 a été la première étape d'un long processus de prise de conscience d'un patrimoine ferroviaire : mobilisation de l'Association pour l'histoire des chemins de fer dès 1987, le colloque de 1998 dont le thème était « Le patrimoine ferroviaire : enjeux, bilans et perspectives », etc. Le sujet du patrimoine semble bien perçu par la Poste et les historiens, mais il n'englobe pas encore l'ensemble du patrimoine en tant que tel. Le bureau de poste a largement été mis en valeur mais les centres de tri postaux dont certains avaient une ancienneté similaire n'ont pas eu cette chance. La malle-poste puis la voiture postale ont eu leur part du succès, mais les trains-poste et l'aviation postale intérieure, beaucoup moins. C'est tout un pan du patrimoine postal qui semble mis de côté, sûrement involontairement puisqu'ils sont si peu connus. Cette situation nous fait nous questionner quant à l'avenir du patrimoine lié au TGV postal.

La dimension locale tient une place importante dans le processus de patrimonialisation des structures du territoire, comme le rappelle l'historien Paul Smith : « Si le patrimoine ferroviaire, comme le patrimoine industriel [...] semble requérir une vision nationale (pour ne pas dire internationale), les conseils régionaux, en tant qu'autorités organisatrices des transports ferroviaires, commencent à se montrer particulièrement sensibles aux aspects patrimoniaux de leurs réseaux, éventuellement porteurs d'une certaine identité régionale à valoriser »¹²⁴. Les centres de Mâcon et Cavaillon sont

¹²⁴ Smith Paul, « Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire : expériences et méthodes », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 40, 2009, p. 10-13.

La trajectoire crépusculaire du TGV postal (2013-2015)

porteurs de cette identité. Le train jaune fait logiquement partie du paysage des départements traversés.

Le bâti est une chose, le mobilier en est une autre. Quel serait l'avenir pour les rames du TGV postal ? La revente s'avère impensable du fait des spécificités du train et de son ancienneté. Serait-il destiné à la ferraille comme la plupart des trains de la SNCF en fin de vie ? Il s'agit aujourd'hui du dernier train aux couleurs de La Poste présent sur le réseau ferré ; il serait logique de conclure qu'il appartient d'ores et déjà au patrimoine historique de l'entreprise. D'autant plus que le TGV postal est unique en son genre dans le monde. Une demi-rame pourrait très bien être proposée à la Cité du train de Mulhouse, plus grand musée ferroviaire d'Europe. Les mois suivants l'arrêt du TGV postal donneront sûrement des informations à ce sujet. La Poste affirme avoir conscience de l'importance historique de la rame de TGV postal et réfléchit aux différents moyens de mettre en valeur cet objet industriel. L'archéologie postale résistera-t-elle aux tourbillons des changements ?

Glossaire des acronymes

ADEME:	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
API:	aviation postale intérieure
CEP:	centre d'exploitation postal
CFDT:	Confédération Française Démocratique du Travail
CGT:	Confédération Générale du Travail
CNT:	Conseil National du Transport
CTA:	centre de tri (postal) automatique
DRANI:	Direction des Réseaux d'Acheminement National et International (Direction des PTT)
DSA:	Direction des Services Ambulants (Direction des PTT)
ERDF:	Électricité Réseau Distribution de France
F:	francs (monnaie)
GVG:	grande visite générale (entretien du TGV)
IREPP:	Institut de Recherches et Prospectives Postales (Direction des PTT)
ISMEA:	Institut des Sciences Mathématiques et Économiques Appliquées
KM/H:	kilomètres par heure
LGV:	ligne à grande vitesse (spécifique pour la circulation à grande vitesse d'un TGV)
MF:	millions de francs (monnaie)
OPEP:	Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole
PLM:	Paris-Lyon-Méditerranée (Ligne de chemin de fer allant de Paris à Marseille, aussi appelée ligne du sud-est)
PTT:	Postes, Télécommunications et Télédiffusion, anciennement Postes, Télégraphes et Téléphones
RAP:	rame automotrice postale
SNCF:	Société Nationale des Chemins de Fer Français
TEP:	tonne équivalent pétrole
TGV:	train à grande vitesse
TGV-A:	train à grande vitesse atlantique (deuxième version du TGV)
TGV-SE:	train à grande vitesse sud-est (première version du TGV)
TPA:	train-poste autonome

Sources

Archives nationales

Versement 20010246/8, 13, 18 et 19

Versement 20030420/8, 9 et 10

Versement 20070429/1, 2, 5, 6 et 13

Sources externes imprimées et en ligne

Ambaud Alain, « Transports postaux et chemin de fer », *Chemins de fer*, n° 5, 1985.

Bertrand Norbert, « Made in Aytré, France », 15 septembre 2010, <http://www.sudouest.fr/2010/09/15/made-in-aytre-france-185362-757.php>, consulté le 16/08/14.

Cartier Claudine, Fournier Bertrand, « Patrimoine industriel et monuments historiques, la politique de protection dans l'Oise », *Oise, Histoire & Patrimoine Industriels*, (pas de date, mais postérieur à 2002) p. 113-120.

Crottet Philippe, « Fret ferroviaire postal, l'emploi et l'environnement à la trappe », 24 juin 2014, in <http://iphonespip.sudptt.org/spip.php?article111>, consulté le 16/08/14.

Jullien Michel, Pin Claude, « Le TGV postal et son exploitation », *Revue Générale des Chemins de fer*, n° 1924 d'octobre 1984, pp. 477-482.

Pin Claude, « Le TGV postal français », *Union Postale, revue bimestrielle de l'Union postale universelle*, Berne, n° 3, mai/juin 1985, pp. 157F-155F.

Smith Paul, « Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire : expériences et méthodes », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 40, 2009, p. 10-13.

« Le T.G.V. et la Poste », *PTT Info*, n° 529, septembre 1981, p. 4.

« INFO TGV », *PTT Info*, n° 540, septembre 1982, pp. 4-5.

« Demain des TGV de marchandises », *Revue Générale des Chemins de fer*, n° de juin 1991, pp. 51-53.

« Le premier TGV fret a relié Lyon à Londres », Lesechos.fr, 21/03/12, consulté le 17/08/14.

« Courrier et petites marchandises : La Poste développe le fret combiné » sur www.i-poste.log.intra.laposte.fr/actualites/, 19 juin 2014, consulté le 24 juin 2014.

« Mettre les projets sur de bons rails », www.tremblay-en-france.fr/fr/ville-au-quotidien/ameliorer-la-ville/grands-projets-et-realizations/amenagements-sud-cdg/mettre-les-projets-sur-de-bons-rails.html, consulté le 16/08/14.

« Vers un standard de recharge des véhicules électriques » sur <http://legroupe.laposte.fr/Innovation/Vers-un-standard-de-recharge-des-vehicules-electriques>, consulté le 14/08/14.

Entretien

Michel Drouillard, responsable Transport Ferroviaire, La Poste-DRLC-PCH / TGV Postal, le 25 février 2014.

François Deutscher, ancien directeur du Réseau Logistique Courrier, La Poste, le 02 avril 2015.

Bibliographie

Histoire du transport ferroviaire (postal)

Caron François, *Histoire des chemins de fer en France* (tome 2 : 1883-1937), Paris, Fayard, 2005, 1029 p.

Gosselin Clément, « Les ambulants postaux en France de 1844 à 1994, une étude socioprofessionnelle », master 1 en histoire, sous la direction de Pierre Zembri et Jenny Raflik, université de Cergy-Pontoise, 2011, 139 p.

Gosselin Clément, « Le tri postal en France et au Royaume-Uni (1838-2014) », master 2 en histoire, sous la direction de Pierre Zembri et Jenny Raflik, université de Cergy-Pontoise, 2012, 155 p.

Knepper Maurice, Pochet Claude, *La Poste et le rail*, Paris, Éditions La vie du rail, 1999.

Lux Pierre, *La Poste ferroviaire de ses débuts à 1870*, Paris, Académie de philatélie, Encyclopédie des timbres de France, tome II, fascicule 1, 1992, 133 p.

Histoire de La Poste / des PTT

Detry Virginie, *Cambouis et tôle jaune, La Poste et la voiture depuis 1930*, Paris, Comité pour l'histoire de La Poste, Cahiers pour l'histoire de La Poste, 2010, 202 p.

Schafer Virginie, Thierry Benjamin, *Le Minitel, L'enfance numérique de la France*, Paris, Nuvis, 2012, 230 p.

Richez Sébastien, Rivière Aurélie, *Jaunes mêlés, 50 ans de présence postale sur le Tour de France (1963-2013)*, Paris, Comité pour l'histoire de La Poste, Cahiers pour l'histoire de La Poste, 2013, 106 p.

Histoire des réseaux

Desportes Marc, *Paysages en mouvement : Transports et perception de l'espace XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 2005, 414 p.

Laborie Léonard, *L'Europe mise en réseaux, La France et la coopération internationale dans les postes et les télécommunications (années 1850-années 1950)*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang, 2010, 494 p.

Merger Michèle, Barjot Dominique, (dir.), *Les entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, PUPS, 1998, 838 p.

Parrochia Daniel, *Penser les réseaux*, Paris, Champ Vallon, 2001, 267 p.

Ouvrages publiés par le CHP

Auteurs	Titres
Collectif	<i>Mémoires d'Algérie – Une génération de postiers raconte</i>
Jean Manac'h Albert Vignau	<i>Mémoire postale – Une vie de receveur</i>
Pierre Le Saux	<i>Mémoire postale – Un postier parmi d'autres</i>
L. Raffa-Lonati E. Lhomet C. Fourrier J. Le Naour	<i>Mémoire postale – Travail et intimité, les PTT au féminin (Réédition 2006)</i>
Nicolas Verdier	<i>Un député obstiné – Alexandre GLAIS-BIZOIN 1800-1877</i>
Louis Boulet	<i>Ma Poste, ombres et lumières</i>
J-Michel Bourquard Muriel Demorieux Francis Pizzato	<i>Si Paris RP m'était conté (épuisé)</i>
Muriel Le Roux (dir.)	<i>Postes d'Europe, XVIII^e-XXI^e siècle Jalons d'une histoire comparée (épuisé)</i>

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Les Cahiers pour l'histoire de La Poste

Numéro	Auteurs	Titres	Prix €	Quantité
n° 1	V. Bouget	<i>La grève des PTT de l'automne 1974 et les médias</i>	6	
n° 2	G. Quantin F. Desroches	<i>D'une Révolution à l'autre. Maîtres de poste et réseau postal en Côte-d'Or, 1789-1848</i>	6	épuisé
n° 3	A. Le Ber N. Schepens	<i>Le rôle de la Poste au cours de la Première Guerre mondiale</i>	6	épuisé
n° 4	C. Tretsch	<i>La vie à l'hôtel des Postes de Paris de 1801 à 1830</i>	6	
n° 5	M. Marguerit C. Da Fonseca	<i>Être facteur dans le Nord (1830-1940)</i>	6	
n° 6	A-L. Cermak E. Le Briand	<i>Le réseau avant l'heure : la Poste pneumatique à Paris (1866-1984)</i>	6	
n° 7	A. Antiste B. Oger N. Salanon	<i>Une autre banque : histoire des CCP au XX^e siècle</i>	6	épuisé
n° 8	M. Roux	<i>Les PTT à Marseille. Aux origines d'un réseau de communications</i>	6	
n° 9	F. Pacoud	<i>La naissance du syndicalisme postal</i>	6	
n° 10	N. Grégoire	<i>Du secours à l'entraide. Genèse de la Mutualité postale (1879-1930)</i>	6	
n° 11	N. Laparra	<i>Des P&T à la campagne. L'exemplarité de l'Auvergne avant 1914</i>	6	
n° 12	D. Boïco	<i>Présence postale en banlieue. La Seine-Saint-Denis de 1960 à 1990</i>	6	
n° 13	V. Detry	<i>Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930</i>	6	
n° 14	C. Raine A. Rodriguez	<i>Les Postes en mutation. Le Bordelais au XIX^e siècle</i>	6	
n° 15	C. Henri	<i>Le courrier prend les airs. L'aviation postale intérieure au milieu du XX^e siècle</i>	6	
n° 16	A. Rivière S. Richez	<i>Jaunes mêlés. 50 ans de présence postale sur le Tour de France (1963-2013)</i>	6	
n° 17	Collectif	<i>Les Postes dans la guerre 1914-1918</i>	6	
n° 18	C. Gosselin	<i>Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)</i>		
n° hors série	Comité pour l'histoire	<i>Guide de recherche sur l'histoire de la Poste en France, des origines au premier Empire</i>	15	
n° hors série	Comité pour l'histoire	<i>Guide de recherche sur l'histoire de la Poste en France, à l'époque contemporaine (XIX^e-XXI^e siècles)</i>		www.laposte.fr/chp

Nom :	Prénom :	Date :
Adresse :		Ville :
Code postal :	Pays :	
Total (sans frais de port) :		

Commandes et chèques (à l'ordre de La Poste) à expédier au :

Comité pour l'histoire de La Poste, 44 boulevard de Vaugirard – CP V312 – 75 757 Paris Cedex 15

Tél. : 01 55 44 02 75

Ouvrages publiés avec le concours du CHP

Le receveur des Postes, entre l'État et l'utilisateur (1944-1973)

Odile JOIN-LAMBERT

Éditions Belin – 2001

19,67 euros

Histoire de la Poste – De l'administration à l'entreprise

sous la direction de Muriel LE ROUX

Éditions ENS rue d'Ulm – 2002

16 euros

La plume et la toile. Pouvoirs et réseaux de correspondance dans l'Europe des Lumières

Études réunies par Pierre-Yves BEAUREPAIRE

Artois Presses Université – 2002

20 euros

Les facteurs et leurs tournées, un service public au quotidien

Marie CARTIER

Éditions La Découverte – 2003

25 euros

Histoire de la Caisse nationale d'épargne. Une institution au service du public et de l'État 1881-1914

Benoit OGER

Éditions L'Harmattan – 2006

29,5 euros

L'invention du contrôle de gestion à la Poste (1923-2003)

Laurence MORGANA

Éditions L'Harmattan – 2008

32 euros

Au temps de la Très Grande Vitesse postale (1975-2015)

Postes et postiers en Normandie. Témoins des transformations nationales (1830-1914)

Sébastien RICHEZ
Éditions L'Harmattan – 2009
31 euros

L'Europe mise en réseaux. La France et la coopération internationale dans les postes et les télécommunications (années 1850-années 1950)

Léonard LABORIE
Éditions Peter Lang – 2010
47,5 euros

L'atlas de Trudaine. Pouvoirs, cartes et savoirs techniques au siècle des Lumières

Stéphane BLOND
Éditions du CTHS – 2014
54 euros

Le Père Noël de la Poste. La surprenante histoire de son secrétariat (1962-2012)

Valérie-Inés DE LA VILLE et Antoine GEORGET
Éditions Peter Lang – 2014
35 euros

Contribution à l'histoire du service public postal : de la Révolution au tournant libéral du second Empire

Olivia LANGLOIS-THIEL
Éditions Peter Lang – 2014 – 55 euros

À commander dans toutes les bonnes librairies

Achevé d'imprimer par Navis
Numéro d'impression : 5873
Dépôt légal : 3^e trimestre 2015