

N° 48
Mars
Avril 2011
6 €

NOS ANCÊTRES

Vie & Métiers

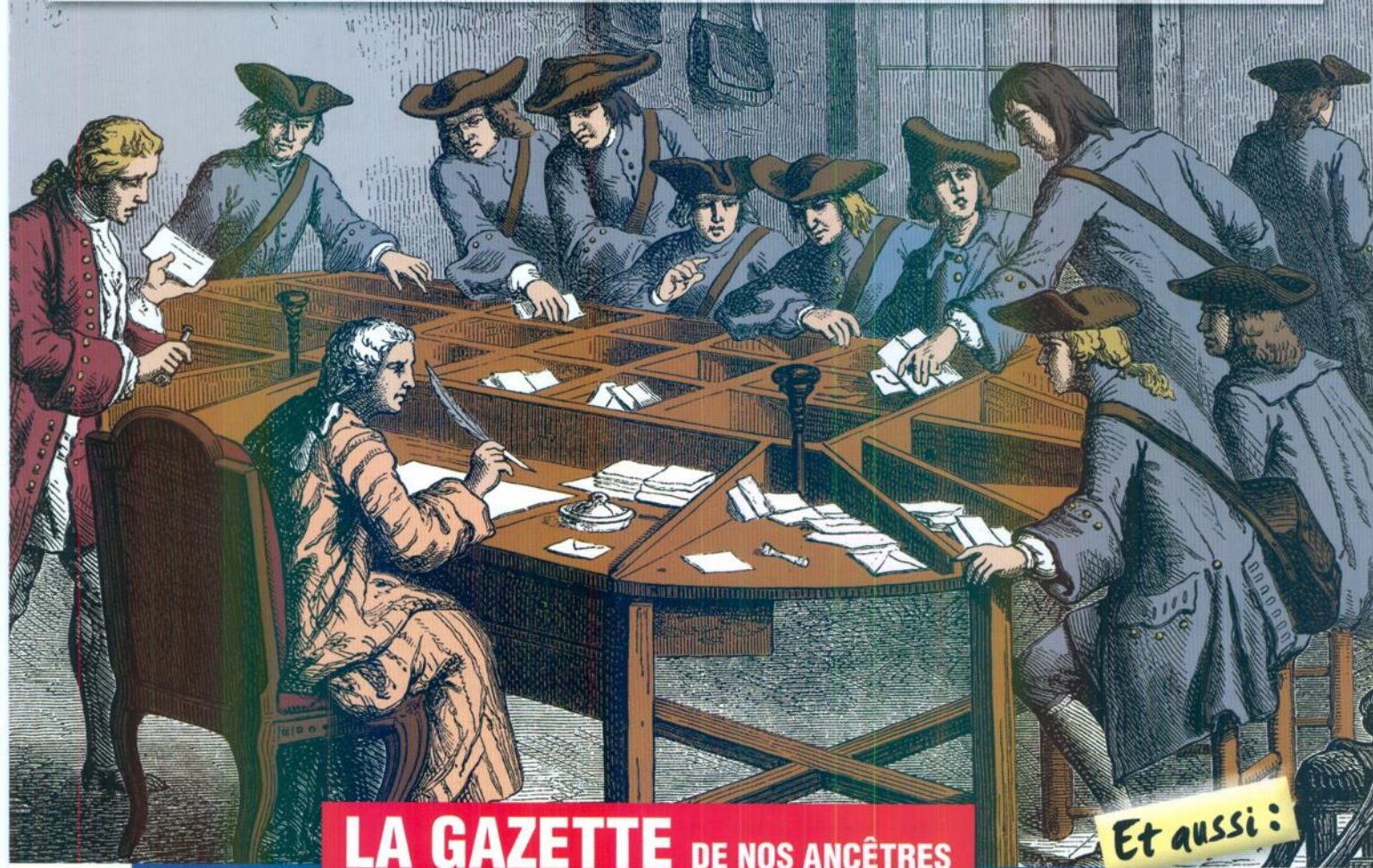


LE DOSSIER (60p)

XIV^e-XX^e S.

Métiers de la poste

Messagers, poste aux chevaux, poste aux lettres, facteurs...



LA GAZETTE DE NOS ANCÊTRES

Et aussi :

- Lire
- Voir
- Surfer
- Visiter
- Chercher
- Découvrir

- Deux siècles d'accueil familial des enfants
- Sentinelles de la mer : phares et balises
- ▶ Le Verrier : la bataille des planètes
- ▶ Toute l'actualité autour des métiers

Métiers • Activités • Vie quotidienne • Mentalités • Coutumes • Croyances...

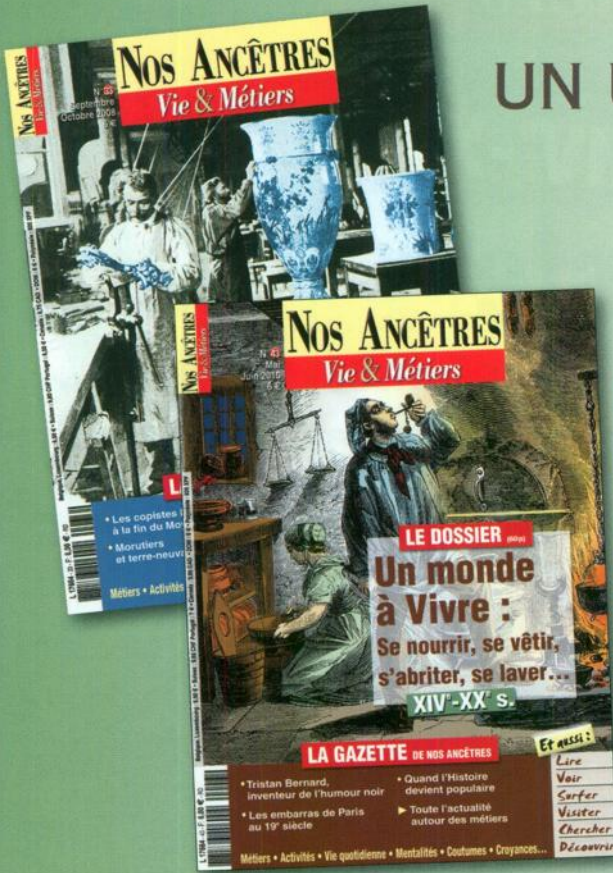
L 17664-48 - F: 6,00 € - RD



NOS ANCÊTRES

Vie & Métiers

L'HISTOIRE DES HOMMES SANS HISTOIRES



DÉCOUVREZ
UN UNIVERS PASSIONNANT
POUR SEULEMENT
2,70 €* PAR MOIS

6 numéros par an
pour mieux
comprendre
le vécu quotidien
des femmes
et des hommes
d'antan...

MÉTIERS ■ ACTIVITÉS ■ TECHNIQUES & PRODUCTIONS ■ SALAIRES & PRIX
■ CORPORATIONS & COMPAGNONNAGES ■ VIE QUOTIDIENNE ■ COSTUMES ■ RELIGION
■ CROYANCES & SUPERSTITIONS ■ CHANSONS ■ PROVERBES ■ TÉMOIGNAGES...

BULLETIN D'ABONNEMENT

à renvoyer à : **Nos Ancêtres - ABT**
10 avenue Victor-Hugo - 55800 REVIGNY
N° Indigo 0 825 82 63 63 - Fax 03 29 70 57 44

OUI, je désire m'abonner à **NOS ANCÊTRES**
Vie & Métiers

pour 1 an (6 n°) France (Métropole) 32,40 € DOM (avion) U.E. 39,40 €
 pour 2 ans (12 n°) 61,50 € 75,50 €

32,40 €*
au lieu de ~~36 €~~

OUI, je désire m'abonner à **NOS ANCÊTRES**
Vie & Métiers

+ Généalogie pour 1 an (14 n°), au prix de **63,20 €*** au lieu de ~~70 €~~

Nom
Prénom
Adresse
Code postal [][][][][]
Ville

V072

Mode de règlement

par chèque ci-joint, à l'ordre de **Nos Ancêtres**
 par carte bancaire Date d'expiration [][][][][]

CVC [][][]
Code vérification client
(3 derniers chiffres du numéro figurant
au verso de votre carte)

Signature
(uniquement pour CB)

NOS ANCÊTRES

Vie & Métiers

Profitez de cette mine
d'informations variées

6€*
frais d'envoi
gratuits

Avec plus de 3000 pages (depuis sa création),
NOS ANCÊTRES est une véritable encyclopédie de référence,
chaque numéro thématique offrant une documentation de
premier ordre sur les activités de nos aïeux.

- Abatteur - n°11 (A)
Abeilleur - n°18 (A)
Aérostier - n°5 (A), n°7 (C)
Affaneur - n°12 (N)
Agioteur - n°10 (C)
Aiguilleur - n°42 (N)
Ajusteur en monnaies - n°10 (A)
Alchimiste - n°9 (A), n°10 (N), n°36 (N),
n°46 (N)
Amidonier - n°2 (C)
Amodieur - n°23 (N)
Apiculteur - n°18 (A)
Apothicaire - n°9 (A), n°31 (C)
Arbalétrier - n°16 (A)
Archetier - n°27 (N)
Architecte - n°21 (A)
Arçonier - n°14 (C)
Arctier - n°16 (A)
Argentier - n°15 (N)
Armateur - n°6 (C)
Armurier - n°16 (A)
Arpenteur - n°8 (N)
Arquebusier - n°7 (C), n°16 (A)
Arsenaux (ouvrier des) - n°12 (N), n°16 (A)
Artillier - n°16 (N)
Astrologue - n°36 (A)
Aubergiste - n°12 (N), n°24 (A), n°36 (A)
Aumônier - n°7 (A)
Avocat - n°13 (A)
Avocat général - n°13 (A)
Avoué - n°29 (N)
Bagnard - n°6 (A), n°40 (A)
Bailli - n°13 (A)
Banquier - n°10 (A)
Barbier - n°12 (N), n°47 (A)
Batelier - n°12 (N), n°26 (A), n°35 (A)
Batteur de céréales - n°5 (C), n°44 (A)
Batteur de chanvre - n°45 (N)
Batteur de cuir - n°40 (A)
Bedeau - n°22 (N)
Berger - n°27 (C), n°30 (A)
Bigre - n°18 (A)
Bijoutiers - n°35 (A)
Bimbelotier - n°12 (N)
Biscayeur - n°45 (A)
Blanchisseur - n°4 (N)
Blanchisseuse - n°7 (C), n°11 (A)
Boiseller - n°8 (A)
Boisier - n°8 (A)
Boiseur - n°11 (A)
Bonnetier - n°12 (N), n°20 (A)
Boucanier - n°44 (N)
Boucher - n°12 (N), n°41 (A)
Boucheleur - n°6 (N)
Bouchonnier - n°8 (A)
Bougnat - n°11 (N)
Bouilleur de crus - n°5 (A), n°34 (A)
Bouilleur de varech - n°6 (C)
Boulangier - n°2 (A), n°26 (N), n°31 (C),
n°41 (A)
Bouquetière - n°12 (N)
Bouquiniste - n°38 (A)
Bourreau - n°9 (N), n°13 (N)
Bourellier - n°14 (A)
Boursier - n°14 (C)
Boutefeu - n°11 (A),
Boutiquier - n°12 (A)
Boutonnier - n°20 (N), n°45 (A)
Bouvier - n°30 (A)
Braconnier - n°8 (C), n°29 (A)
Brassier - n°5 (A)
Brigand - n°7 (C), n°46 (A)
Brigandinière - n°16 (A)
Briquetier - n°3 (A), n°25 (C)
Briqueteur - n°3 (N)
Brodeur-chasublier - n°20 (A)
Bronzeur - n°16 (A)
Brouetteur / Rouleur - n°3 (N)
Brunisseur - n°33 (C)
Bûcheron - n°8 (A)
Bugadière - n°11 (A)
Buronnier - n°23 (A)
Bustier - n°46 (A)
Cafetier - n°12 (N), n°36 (A)
Cahorsin - n°10 (A)
Calfat - n°6 (N), n°12 (A)
Cambiste - n°10 (N)
Camburrier - n°14 (N)
Canonier - n°16 (A), n°44 (N)
Cantinière - n°7 (A)
Canut - n°28 (A)
Capitaine des gardes - n°15 (N)
Cardeur - n°4 (N)
Carrier - n°13 (A), n°21 (N)
Cartier - n°23 (A)
Cantonier - n°24 (N), n°42 (N)
Cartonnier - n°4 (N), n°42 (N)
Cascarote - n°6 (C)
Caseyeur - n°6 (C)
Caveur - n°45 (A)
Cayoni - n°15 (C)
Cercier - n°12 (C)
Chainetier - n°1 (C)
Chambellan - n°15 (A)
Chambrière - n°23 (A)
Chamoisier - n°14 (A)
Chandelier - n°19 (A)
Changeur - n°10 (A), n°35 (N)
Chanoine - n°22 (A)
Chanteur de rue - n°27 (A)
Chantre - n°19 (C), n°22 (N)
Chanvreur - n°23 (A)
Chanvrier - n°45 (A)
Chapelier - n°12 (A)
Chapuisier - n°14 (N)
Charbonnier - n°8 (A), n°12 (C), n°25 (C)
Charcutier - n°12 (N), n°41 (A)
Charlatan - n°9 (A), n°18 (A), n°46 (A)
Charpentier - Hors-série (A), n°21 (A)
Charpentier de Marine -
Hors-série (A), n°6 (C), n°12 (C), n°44 (N)
Charretier - n°5 (C), n°26 (A)
Charron - Hors-série (A), n°42 (C)
Chasse-marée - n°6 (N), n°41 (N)
Chasseur de loup - n°13 (A)
Chasseur de vipères - n°8 (A)
Châtreur - n°15 (N)
Chaudronnier - n°1 (C), n°12 (N), n°40 (A)
Chaufournier - n°25 (A)
Chauffeur (train) - n°42 (A)
Chauffeur (brigandage) - n°46 (A)
Chaumiste - n°30 (C)
Cheminois - n°42 (A)
Chevalier - n°7 (A)
Chevaucheur - n°48 (A)
Chevrier - n°8 (N), n°30 (N)
Chiffonnier - n°17 (N), n°24 (A)
Chimiste - n°4 (N)
Chineur - n°24 (N)
Chirurgien - n°1 (A), n°18 (A), n°22 (A),
n°33 (N), n°39 (N)
Chocolatier - n°31 (A)
Chocoyer - n°25 (A)
Clerc - n°29 (A)
Cirier - n°9 (A), n°19 (A)
Ciseleur - n°16 (A)
Clerc - n°29 (A)
Cloutier - n°1 (A), n°23 (N)
Cocher - n°1 (N), n°24 (A), n°43 (N)
Colporteur - n°3 (A), n°10 (N), n°17 (A)
Coiffeur - n°47 (A)
Colon - n°47 (A)
Coltineur - n°26 (C)
Commis de Poste - n°24 (N)
Commissaire - n°15 (N)
Commissaire royal - n°8 (C)
Commissionnaire - n°24 (A)
Concierge de cimetières - n°39 (A)
Confesseur - n°42 (A)
Confiseur - n°31 (A)
Confiturier - n°31 (C)
Connétable - n°7 (C), n°13 (C)
Contrebattant - n°6 (N), n°35 (A), n°46 (A)
Contresangler - n°14 (C)
Contrôleur de billet - n°42 (N)
Convers - n°22 (A)
Copiste - n°32 (A), n°33 (A)
Coquetière - n°6 (N), n°41 (A)
Cordier - n°2 (A), n°6 (N), n°45 (A)
Cordonnier - n°12 (A), 14 (A), n°20 (N)
Corroyeur - n°14 (A)
Cornier - n°45 (N)
Corsaire - n°44 (A)
Corsetier - n°20 (N)
Coupeur de perches - n°8 (N)
Coupeur de taillis - n°8 (C)
Coutelier - n°10 (N)
Coursier - n°48 (A)
Courtillier - n°23 (A)
Courtisan - n°15 (A)
Coutelier - n°1 (A), n°12 (A)
Couturière - n°20 (A)
Couvreur - n°3 (A), n°21 (A)
Crieur de journaux - n°38 (A)
Crieur public - n°12 (N), n°26 (C)
Cristallier - n°37 (C), n°39 (A)
Crocheteur - n°12 (C)
Croque-mort - n°39 (N)
Crosier - n°16 (A)
Cueilleuse de fleurs - n°47 (A)
Cuisinier - n°31 (C), n°41 (A)
Curé - n°22 (A), n°39 (A), n°42 (N)
Damasquinier - n°16 (N)
Décier - n°45 (C)
Débardeur - n°26 (A)
Débardeur-roulier - n°8 (A)
Débardeuse - n°6 (N)
Déalqueur - n°33 (C)
Décrotteur - n°12 (C)
Dentellière - n°6 (C), n°20 (A)
Dérouleuse - n°26 (C)
Dessinateur de presse - n°38 (A)
Devin - n°36 (A)
Dinardier - n°12 (C), n°40 (A)
Distillateur - n°34 (A)
Docteur - n°18 (A)
Doleur - n°8 (N)
Dominotier - n°23 (N)
Douanier - n°6 (N), n°35 (A)
Doubletier - n°20 (N)
Dragon - n°7 (N)
Drapier - n°4 (A)
Draveur - n°8 (A)
Droguiste - n°9 (N)
Ébéniste - Hors-série (A)
Ébrancheur - n°8 (N)
Écailleuse - n°45 (A)
Échevin - n°13 (N), n°15 (A)
Éclusier - n°26 (A)
Écorceur - n°8 (A)
Écrivain - n°32 (A)
Écrivain public - n°19 (N), n°38 (A)
Écuyer de maison - n°24 (N)
Éditeur - n°38 (A)
Éleveur - n°30 (A)
Émailleur - n°33 (A)
Emboucheur - n°30 (A)
Emouleur - n°1 (C)
Empoisonneur - n°9 (A)
Enfourneur - n°33 (C)
Engazateur - n°33 (C)
Enhayer / Hallier - n°3 (N)
Ensevelisseuse - n°39 (A)
Épicière-apothicaire - n°9 (A), n°31 (N)
Épicière grossière - n°9 (A), n°41 (A)
Épincheuse - n°4 (N)
Espadon - n°45 (N)
Éssarteur - n°8 (A)
Esteufier - n°23 (A)
Étameur - n°12 (N)
Étapiier - n°7 (C)
Étuviste - n°47 (A)
Éventailiste - n°20 (A), n°45 (N)
Fabricant d'encre - n°32 (A)
Fabricant d'espadrilles - n°45 (A)
Facteur - n°24 (A), n°48 (A)
Facteur d'orgues - n°27 (A)
Facteur de clavecins - n°27 (A)
Facteur de harpes - n°27 (A)
Faïencier - n°33 (A)
Faiseur de poudre - n°16 (A)
Fait-diversier - n°38 (A)
Faucheur / Fauilleur - n°44 (N)
Faudreur - n°25 (C)
Faussaire - n°10 (A)
Faux-monnayeur - n°46 (A)
Faux-saunier - n°6 (N), n°46 (A)
Fendeur d'échalas - n°8 (A)
Fendeur-lattier - n°8 (A)
Ferblantier - n°1 (C), n°40 (A)
Fermier - n°2 (A), n°15 (A)
Fermier général - n°15 (A)
Feuilletoniste - n°38 (A)
Fèvre - n°1 (N)
Filetier - n°6 (A)
Filetoupier - n°45 (N)
Fileuse - n°4 (N), n°28 (A)
Financier - n°15 (A)
Fleuriste - n°20 (N)
Flibustier - n°44 (N)
Fondeur - n°1 (C), n°35 (N)
Fondeur de cloches - n°29 (A)
Fondeur de canon - n°1 (C), n°16 (A)
Fondeur de plumes - n°9 (A), n°32 (A)
Forçat - n°6 (A), n°40 (A), n°44 (C)
Formier - n°14 (N)
Fort aux farines - n°2 (N)
Fossoyeur - n°39 (A)
Fouleur / Foulonnier - n°4 (N)
Fourbisseur - n°16 (A), n°35 (N)
Fournier - n°2 (N), n°41 (N)
Fournier - n°2 (N)
Fournier à boulets - n°18 (A)
Fourrier - n°14 (A)
Fourrier - n°44 (N)
Fromager - n°12 (C), n°23 (A)
Gabarier - n°35 (A)
Gabelou - n°6 (A), n°20 (N)
Gainier - n°14 (C)
Galérien - n°44 (A)
Galibot - n°11 (A),
Gantier - n°12 (C)
Garde de vignes - n°34 (N)
Gantier-parfumeur - n°20 (A), n°47 (A)
Garde-barrière - n°42 (A)
Garde forestier - n°8 (A), n°22 (A), n°24 (A)
Garde-juré - n°6 (C), n°35 (N)
Garde-juge - n°10 (A)
Garde mobile - n°7 (A)
Garde national - n°7 (A)
Gemmeur - n°8 (A)
Gendarme - n°7 (A)
Gendarme prévôtal - n°7 (A)
Glacier - n°31 (N)
Goémonier - n°6 (A)
Goujat - n°21 (N)
Gouvernante - n°19 (N)
Grand écuyer - n°15 (N)
Grand maître de France -
n°15 (N)
Grand veneur - n°15 (C)
Graveur - n°10 (A), n°16 (A), n°35 (N)
Graveur sur bois - n°32 (N)
Grenadier - n°7 (A)
Grenetier - n°6 (C)
Guérisseur - n°18 (A)
Guet à pied - n°7 (N)
Guimpier - n°28 (N)
Haleur - n°26 (A)
Hallebardier - n°7 (C)
haquetiers - n°24 (C)
Harengère - n°41 (A)
Harmoniste - n°27 (N)
Haubergier - n°16 (A)
Heaumier - n°16 (N)
Herboriste - n°9 (N)
Historien - n°43 (A)
Homme de corde - n°10 (N)
Hongrois - n°14 (A)
Hologer - n°11 (A), n°12 (N),
n°13 (N), n°23 (N), n°35 (N)
Hortillon - n°23 (C)
Hôtelier - n°12 (N), n°36 (A)
Hotteur - n°3 (N)
Hueur - n°13 (C)
Hussard - n°7 (N)
Imagier - n°21 (N), n°46 (A)
Imprimeur - n°32 (A), n°38 (N)
Infirmière - n°18 (C)
Inspecteur-voyer - n°24 (N)
Instituteur - n°19 (A)
Intendant - n°15 (A)
Intendant des galères - n°6 (C)
Introduit - n°15 (A)
Ivoirier - n°6 (C)
Jardinier - n°23 (A), n°39 (N)
Javeleuse - n°44 (N)
Joaillier - n°35 (A)
Jongleur - n°27 (A)
Journaliste - n°38 (A)
Juge - n°13 (A)
Juge de paix - n°13 (N)
Joueur d'eau - n°18 (C)
Kiosquier - n°38 (N)
Laboureur - n°5 (A), n°43 (N), n°44 (A)
Laceur - n°6 (C)
Laineur - n°4 (N)
Lamaneur - n°6 (C)
Lampiste - n°42 (A)
Lamineur - n°1 (C)
Langueyeur - n°15 (N)
Lapidaire - n°35 (N)
Laquais - n°24 (A)
Lavandière - n°11 (A), n°26 (N)
Layetteur - n°1 (A)
Libraire - n°38 (A)
Ligotier - Hors-série (N), n°8 (N)
Limonadier - n°36 (A)
Limousin - n°21 (N)
Linotypiste - n°32 (A)
Lissier / Tapissier - n°4 (A)
Lombard - n°10 (A)
Lormier - n°14 (A)
Luthier - n°27 (A)
Maçon - n°21 (A)
Magister - n°19 (A)
Magnareille - n°28 (A)
Maire - n°15 (A)
Maître d'école - n°19 (A)
Maître de danse - n°27 (A)
Maître de forge - n°1 (A)
Maître de lecture - n°45 (A)
Maître de Poste - n°24 (A), n°48 (A)
Maître des cérémonies - n°15 (A)
Maître queux - n°41 (N)
Malfrat - n°26 (C)
Maquignon - n°30 (A)
Maraîcher - n°12 (N), n°23 (A), n°41 (N)
Marbrier - n°39 (N)
Marcaire - n°30 (C)
Marchand ambulant - n°17 (A), n°43 (N)
Marchand d'apprêts - n°20 (C)
Marchand d'arme - n°16 (N)
Marchand d'habit - n°2 (C), n°17 (A),
n°20 (A)
Marchand de blé - n°2 (N)
Marchand de fruits - n°12 (C), n°41 (A)
Marchand de gâteaux - n°31 (A)
Marchand de jeux - n°23 (C)
Marchand de légumes - n°41 (A)
Marchand de livres - n°17 (A)

PLUS DE 800 MÉTIERS ET ACTIVITÉS PRÉSENTÉS PAR LE MAGAZINE À REMONTER LE TEMPS

- Complétez votre collection
- Une documentation de référence

- Découvrez des métiers méconnus
- Retrouvez le savoir-faire d'autrefois

Marchand de mort aux rats - n°12 (C)	Mortelier - n°21 (N), n°33 (A)	Pêcheur de sole au râteau - n°6-(C)	Préolier - n°23 (C)	Sauveteur - n°6 (N)	Tisseur - n°12 (N)
Marchand de plaisirs - n°31 (A)	Mouleur de fonte - n°1 (C)	Pêcheur d'huîtres - n°6 (N)	Prêtre sur gage - n°10 (A)	Savetier - n°12 (C), n°14 (N)	Toilier - n°12 (C)
Marchand de poissons - n°41 (A)	Mouleur de terre - n°3 (N)	Pêcheur d'Islande - n°6 (A), n°33 (A)	Prêtre - n°22 (A), n°39 (A), n°42 (N)	Savetonnier - n°14 (C)	Tondeur de draps - n°4 (N)
Marchand en verre - n°25 (N)	Moulinier - n°28 (N)	Pêcheur d'oiseaux de mer - n°6-(N)	Prévôt des marchands - n°7 (A), n°13 (N)	Savonnier - n°12 (N), n°41 (A), n°47 (N)	Tondeur de moutons - n°12 (A)
Marchand de vin - n°34 (A), n°36 (N)	Mousquetaire - n°7 (N)	Pêcheuse de crevettes - n°6 (N)	Procureur - n°13 (A), n°29 (A)	Scaphandrier - n°42 (A)	Tonnellerie - n°6 (N), n°12 (A)
Marchand de violons - n°27 (A)	Mousse - n°6 (A), n°44 (A)	Peigneur de chanvre - n°45 (A)	Prostituée - n°28 (A)	Schiffleur - n°8 (A)	Tourneur à la perche - n°19 (A)
Marchand-mercier - Hors-Série (C), n°9 (N), n°35 (N)	Musard - n°27 (C)	Peignoir - n°45 (A)	Puddler - n°1 (C)	Sclieur de long - n°8 (A)	Tordeuse - n°28 (N)
Marchand pissonnier - n°30 (N)	Musicien - n°27 (A)	Peinteuse - n°33 (N)	Puisatier - n°3 (N)	Sculpteur - n°21 (N), n°39 (N), n°46 (A)	Tourneur de poteries - n°3 (N), n°33 (A)
Marcheur / Foulleur - n°3 (N)	Mytiliculteur - n°6 (A)	Peintre en bâtiment - n°21 (A)	Rabatteur - n°13 (C)	Sculpteur de terre - n°3 (N)	Tourneur sur bois - n°12 (C), n°23 (N)
Maréchal-ferrant - n°1 (A), n°23 (A), n°27 (A)	Naufreuger - n°6 (N), n°46 (A)	Peintre-verrier - n°25 (A), n°33 (C)	Raccommodeur de faïence - n°33 (A)	Secrétaire de rédaction - n°38 (A)	Treffilageur - n°23 (C)
Maréchal grossier - n°1 (A)	Noble de cloche - n°15 (A)	Peintre sur faïence - n°33 (A)	Racoleur - n°7 (A)	Sellier - n°12 (N), 14 (A)	Tresorier - n°15 (A)
Marquillier - n°22 (N)	Notaire - n°15 (N), n°29 (A)	Peintre sur porcelaine - n°33 (A)	Raffineur de sucre - n°12 (A)	Sellier-carrossier - n°24 (A)	Trieuse d'huîtres - n°6 (N)
Marin - n°44 (A)	Ocrier - n°13 (A)	Pelletier - n°14 (A)	Raffleur - n°25 (N)	Sellier-gainier - n°16 (A)	Tripier - n°41 (A)
Marinier - n°26 (A), n°35 (A)	Octroi - n°12 (A)	Pellier - n°14 (N)	Ramasseuse - n°8 (A)	Sénéchal - n°13 (A), n°15 (N)	Truffier - n°45 (A)
Maroquinier - n°14 (A)	Officiel - n°22 (A)	Pénitent - n°11 (N)	Rameneur - n°6 (N)	Senteur d'eau - n°41 (A)	Tuillier - n°3 (A)
Matelot - n°6 (A), n°44 (A)	Officier - n°15 (A)	Penn-sardin - n°6 (N)	Ramoneur - n°12 (A), n°17 (N)	Senteuse - n°6 (C)	Usurier - n°10 (A)
Matrone - n°13 (N), n°18 (A)	Officier de marine - n°44 (A)	Pharmacien - n°9 (A)	Raquetier - n°23 (A)	Sériciculteur - n°20 (A), n°28 (A)	Vagabond - n°46 (A)
Mécanicien - n°42 (A)	Officier de santé - n°18 (A)	Photographe de presse - n°38 (A)	Réalisateur de films - n°34 (A)	Serrurier-feronnier - n°1 (A)	Valet de chambre - n°15 (N)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Officier des Chasses - n°15 (N)	Pionnier - n°47 (A)	Rebouteur - n°9 (A)	Servante - n°5 (A), n°23 (A), n°43 (N)	Valet de ferme - n°5 (A), n°23 (A), n°43 (N)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Officier judiciaire - n°13 (A), n°15 (N)	Pipier - n°3 (A), n°12 (C)	Receveur - n°48 (N)	Serveuse - n°36 (A)	Vannier - n°6 (C), n°16 (A), n°25 (C)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Officier militaire - n°7 (A)	Pirate - n°44 (A)	Regatier - n°9 (N), n°17 (N), n°41 (N)	Sœur grise - n°18 (A)	Vendangeur - n°34 (A)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Officiel municipal - n°15 (A)	Plâtrier - n°21 (C)	Relieur - n°32 (A)	Soldat - n°7 (A)	Vendeur de complaintes - n°27 (N)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Officiel notarial - n°29 (A)	Plombier - n°39 (N)	Rémouleur - n°12 (C)	Sondeur - n°11 (A)	Vendeur de cuir - n°14 (C)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Orfèvre - n°35 (A)	Plongeur - n°42 (A)	Renardier - n°8 (N)	Sorcière - n°9 (A), n°17 (A), n°18 (C)	Vendeur de peaux de lapins - n°12 (C), n°17 (N)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Orpailler - n°37 (A)	Poëlier - n°40 (A)	Renoueur - n°8 (N)	Sorineur - n°6 (N)	Veneur royal - n°8 (C)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Oublier - n°31 (A), n°41 (N)	Pointeur - n°6 (C)	Renoueur - n°8 (N)	Souffleur - n°27 (C)	Verdier - n°23 (C)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Ouisseuse - n°28 (N)	Poissonnier d'eau douce - n°41 (N)	Rebrayeuse - n°4 (N)	Sourcier - n°41 (A)	Verrier - n°12 (N), n°25 (A)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Ouvrier militaire - n°7 (C)	Poissonnier de mer - n°6 (A), n°41 (N)	Reporter - n°38 (A)	Soyeux - n°28 (A)	Verrotrière - n°6 (N)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Oyer - n°41 (A)	Polisseur - n°16 (A), n°33 (N)	Résinier - n°8 (A), n°24 (A)	Sténographe - n°38 (A)	Vétérinaire - n°27 (N)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Page - n°15 (C)	Pontonnier - n°7 (C)	Rétameur - n°40 (A)	Sueur - n°14 (A)	Vicaire - n°22 (A)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Pain d'épicier - n°31 (A)	Porcelainier - n°33 (A)	Revueuse - n°12 (C)	Surintendant - n°15 (A)	Vieux - n°27 (N)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Palafrenier - n°24 (A), n°36 (C)	Porcher - n°40 (A)	Rhabilleur d'horloges - n°13 (A)	Tabletier - n°20 (N), n°23 (A), n°45 (A)	Vignerons - n°12 (A), n°34 (A)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Paludier - n°6 (A), n°20 (A)	Porcion - n°11 (A)	Rhabilleur de meules - n°2 (N)	Taillandier - n°1 (A)	Vinaigrier - n°12 (N), n°34 (A)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Panseur - n°18 (C)	Porte-balle - n°17 (A)	Rôtisseur - n°12 (C), n°31 (N), n°41 (N)	Taillleur de monnaie - n°10 (N)	Viticulteur - n°34 (A)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Papetier - n°26 (A)	Portefaix - n°6 (A)	Roulier - n°24 (A), n°43 (N)	Tailleur d'habits - n°20 (A)	Vitrier - n°21 (A), n°25 (A)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Parcheminier - n°14 (N), n°32 (N)	Porte-romaine - n°6 (C)	Routier - n°7 (C)	Tailleur de pierre - n°21 (A)	Vivandière - n°7 (A)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Parfumeur - n°12 (C), n°47 (A)	Porteur de chaise - n°24 (A), n°43 (N)	Rubanier - n°4 (A), n°28 (N)	Talmelier - n°2 (N)	Voilier - n°6 (A), n°12 (C)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Parqueuse d'huîtres - n°6 (A)	Porteur de grains - n°2 (N)	Rugbyman - n°34 (A)	Tambour - n°37 (A)	Voiturier - n°12 (N)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Passementier - n°4 (A), n°20 (A), n°28 (N)	Porteur de pain - n°2 (C)	Sablier - n°6 (N)	Tanneur - n°12 (A), 14 (A)	Voiturier par eau - n°26 (A)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Passer - n°26 (A)	Porteur de verre - n°25 (A)	Sabotier - Hors-série (N), n°8 (A)	Tartrier - n°3 (N)	Voleur - n°46 (A)
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Passer de ruisseaux - n°21 (C)	Postillon - n°24 (A)	Sacristain - n°22 (A)	Tavernier - n°23 (N), n°36 (A)	
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Pastelier - n°1 (N)	Potier - n°3 (A)	Sage-femme - n°9 (A), n°18 (A)	Teinturier - n°4 (N), n°12 (C), n°28 (A), n°34 (A)	
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Patenôtrier - n°12 (A), n°45 (N)	Potier d'étain - n°40 (A)	Sain(c)tier - n°29 (A)	Thuneur - n°8 (N)	
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Pâtissier - n°31 (A), n°41 (N)	Poudreur - n°33 (C)	Saleran - n°26 (N)	Tireur de sable - n°26 (A)	
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Pâtre - n°30 (A)	Poulailleur - n°41 (A)	Saleur - n°6 (N)	Tisserand de laine - n°4 (A)	
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Paumier - n°23 (A)	Poulier - n°6 (A)	Salpêtrier - n°7 (A)	Tisserand de lang - n°4 (A)	
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Paveur - n°21 (A)	Pourpointier - n°20 (N)	Sanaire - n°15 (C)	Tisserand de soie - n°28 (A)	
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Péager - n°15 (N)	Précepteur - n°19 (A)	Sandalier - n°45 (A)	Tisserand de toile - n°4 (A)	
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Pêcheur d'anguille - n°22 (A)	Prémier gentilhomme - n°15 (A)	Santonnier - n°12 (N)		
Médecin - n°1 (A), n°18 (A)	Pêcheur de poisson - n°6 (A)		Saunier - n°6 (A), n°20 (A)		

(A) : article complet
(N) : notice explicative
(C) : citation
■ : Métiers et activités de ce numéro

à renvoyer à : **Nos Ancêtres - Vie & Métiers** Service commandes - 10 av. Victor-Hugo 55800 REVIGNY - **N° Indigo 0 825 82 63 63** - Fax 03 29 70 56 74

BON DE COMMANDE OUI, je désire recevoir au prix unitaire de 6 €* (frais d'envoi GRATUITS) :

- | | | |
|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> Épuisé n° 0 : 5 métiers du bois | <input type="checkbox"/> ex. du n° 16 : Les Armuriers | <input type="checkbox"/> ex. du n° 32 : Les métiers du livre |
| <input type="checkbox"/> ex. du n° 1 : Métiers du Fer | <input type="checkbox"/> ex. du n° 17 : Les grandes heures du colportage | <input type="checkbox"/> ex. du n° 33 : Les métiers de la porcelaine |
| <input type="checkbox"/> Épuisé n° 2 : Meuniers et Boulangers (1) | <input type="checkbox"/> ex. du n° 18 : Médecins et Chirurgiens | <input type="checkbox"/> ex. du n° 34 : Les métiers de la vigne et du vin |
| <input type="checkbox"/> ex. du n° 3 : Métiers de la Terre cuite | <input type="checkbox"/> ex. du n° 19 : Précepteurs et instituteurs | <input type="checkbox"/> ex. du n° 35 : Orfèvres et bijoutiers |
| <input type="checkbox"/> ex. du n° 4 : Métiers du Tissage | <input type="checkbox"/> ex. du n° 20 : La mode de nos ancêtres | <input type="checkbox"/> ex. du n° 36 : Taverniers et aubergistes |
| <input type="checkbox"/> ex. du n° 5 : Les laborateurs dans le monde rural | <input type="checkbox"/> ex. du n° 21 : Métiers du Bâtiment | <input type="checkbox"/> ex. du n° 37 : Les trésors de la terre |
| <input type="checkbox"/> ex. du n° 6 : Métiers des côtes et de la mer | <input type="checkbox"/> ex. du n° 22 : Gens d'Église | <input type="checkbox"/> ex. du n° 38 : Les métiers de la communication |
| <input type="checkbox"/> ex. du n° 7 : Les gens d'armes | <input type="checkbox"/> ex. du n° 23 : L'artisanat dans le monde rural | <input type="checkbox"/> ex. du n° 39 : Les métiers de la mort |
| <input type="checkbox"/> ex. du n° 8 : Petits métiers de la forêt | <input type="checkbox"/> ex. du n° 24 : Rouliers, cochers et maîtres de poste | <input type="checkbox"/> ex. du n° 40 : Artisans du métal |
| <input type="checkbox"/> ex. du n° 9 : Apothicaires et pharmaciens | <input type="checkbox"/> ex. du n° 25 : Métiers de la lumière | <input type="checkbox"/> ex. du n° 41 : Les métiers de bouche |
| <input type="checkbox"/> ex. du n° 10 : Métiers de l'Argent | <input type="checkbox"/> ex. du n° 26 : Métiers des fleuves et rivières | <input type="checkbox"/> ex. du n° 42 : L'épopée du rail |
| <input type="checkbox"/> ex. du n° 11 : Les Gueules Noires | <input type="checkbox"/> ex. du n° 27 : La musique autrefois | <input type="checkbox"/> ex. du n° 43 : Un monde à vivre |
| <input type="checkbox"/> ex. du n° 12 : Métiers des villes | <input type="checkbox"/> ex. du n° 28 : Métiers de la soie | <input type="checkbox"/> ex. du n° 44 : Les combattants des Mers |
| <input type="checkbox"/> ex. du n° 13 : Métiers de Robe | <input type="checkbox"/> ex. du n° 29 : Notaires et tabellions | <input type="checkbox"/> ex. du n° 45 : Mille cordes |
| <input type="checkbox"/> ex. du n° 14 : Métiers du Cuir | <input type="checkbox"/> ex. du n° 30 : Les métiers de l'élevage | <input type="checkbox"/> ex. du n° 46 : Les chemins de la survie |
| <input type="checkbox"/> ex. du n° 15 : Charges et offices sous l'Ancien Régime | <input type="checkbox"/> ex. du n° 31 : Pâtisseries et confiseurs | <input type="checkbox"/> ex. du n° 47 : Parfum et cosmétique |

- Je joins un chèque de €, à l'ordre de **Nos Ancêtres - Vie & Métiers**
- Je peux commander par téléphone avec ma carte bancaire

Nom/Prénom Adresse
Code postal [] [] [] [] Ville

(1) Disponible en téléchargement sur le site www.rfgenealogie.com
* Tarif France métropolitaine. Autres destinations, appelez le **N° Indigo 0 825 82 63 63**

détour

Le choix de l'Histoire

Qu'il est difficile, l'exercice consistant à jeter un coup d'œil dans le rétroviseur, pour ensuite raconter à d'autres ce que l'on y a vu ! Nous y avons été confrontés, à la création de *Nos Ancêtres*. Car dès le départ, notre ambition a été de raconter l'histoire des « petites gens » par leurs métiers et activités. Mais fallait-il mettre des limites à notre étude ? Nous avons tout de suite pensé que oui. Quoi de commun, en effet, entre les situations en France, en Finlande, en Italie et même sur les autres continents ? Les différences sont énormes, tant au niveau social que politique, économique et même de climat... Et comment atténuer aussi les écarts entre l'artisan gallo-romain, le journalier médiéval et l'ouvrier du siècle des Lumières ? Vous le savez désormais : **nous avons fait des choix. Arbitraires, mais motivés.** *Nos Ancêtres s'intéresse ainsi à une période précise*, couvrant essentiellement l'Ancien Régime (de la Renaissance à la Révolution) et le 19^e siècle. Les périodes antiques et médiévales ne sont pas passées sous silence : elles constituent en général quelques paragraphes d'introduction des articles et Dossiers, pour resituer le contexte. De même, nous focalisons dans la mesure du possible nos études sur la France entière. On peut parfois déborder un petit peu et s'intéresser à l'étranger, mais c'est pour mieux revenir à la situation dans notre pays autrefois.

La façon dont on raconte l'Histoire est d'actualité, puisque elle concerne en ce moment le grand projet culturel de l'actuel président de la République : la Maison de l'Histoire de France. Ce nouveau musée voulu par l'Élysée est appelé à prendre place d'ici six ans dans l'hôtel de Soubise, à Paris, où se trouvent actuellement les Archives nationales. Passons sur les diverses tensions rencontrées (le personnel des archives occupe le bâtiment en signe d'opposition), car le « comité d'orientation scientifique » du futur site vient juste d'être nommé. Sa tâche : élaborer le contenu du musée à venir. Le bon point, c'est qu'il rassemble des femmes et des hommes issus de divers milieux : histoire, enseignement, édition. Mais à l'heure où les instances dirigeantes ont invité le pays à réfléchir sur des concepts tels que l'« identité nationale », quels choix seront faits ? Dans un discours, le président de la République a expliqué qu'il voulait « *Un musée doté d'un Centre, situé dans un endroit symbolique. Il me semble que cette initiative renforce aussi l'identité qui est la nôtre, l'identité culturelle* ». Alors que montrera-t-on de l'Histoire de France pour, selon le communiqué officiel, « *présenter au plus large public, sous des formes variées et évolutives, le rapport que les Français et tous ceux qui vivent en France - en métropole comme Outre-mer - ont entretenu et entretiennent avec l'histoire, mais aussi les mémoires, les patrimoines et les cultures* » ? Espérons que les traditions populaires ne seront pas oubliées, et que le patriotisme réducteur sera mis de côté. Rendez-vous dans quelques années pour savoir ce que tout cela donnera ! Du moins si le projet parvient à avancer... sans trop d'histoires.

Vous avez
un « détour » à partager ?
Contactez-nous :

NOS ANCÊTRES

10, avenue Victor-Hugo
55800 Revigny-sur-Ornain
Tél. : 03 29 70 57 99
E-mail : nosancetres@martinmedia.fr

Hugues Hovasse

NOS ANCÊTRES

Vie & Métiers

Rédaction, administration
10 avenue Victor-Hugo – 55800 Revigny

☎ N° Indigo 0 825 82 63 63

Fax : 03 29 70 57 44

E-mail : nosancetres@martinmedia.fr

- Directeur de la publication :
Jean-Luc Poncin
- Fondateur :
Raymond Dechamps
- Conseiller à la rédaction :
Paul Delsalle
- Secrétaire de rédaction :
Hugues Hovasse
- Rédaction :
Daniel Boucard
Daniel Chatry
Paul Delsalle
Alexandra Fau
Pierre-Gabriel Gonzalez
Hugues Hovasse
Marie-Hélène Parinaud
Bernard Ruhaud
- Maquette :
Stéphane Mikaelis
- Responsable abonnements :
Laurence Montigneul
- Responsable Marketing - Partenariat :
Jérémie Boisselier,
j.boisselier@martinmedia.fr
- Régie publicitaire :
Objectif +
Tél. : 03 29 75 45 70 – Fax : 03 29 75 42 96

Commission paritaire :

N° CPPAP 0213 K 83243

ISSN 1639-7304

Diffusion : MLP

Vente au numéro et réassort :

Sylvie Poussy – 03 29 70 56 33

Imprimé en France par : Bialec – Nancy (54)

Dans *Nos Ancêtres – Vie & Métiers*, les auteurs expriment les opinions qui leur sont propres en toute liberté et sous leur responsabilité. Tous droits de reproduction (même partielle) et de traduction réservés. Copyright 2011

Nos Ancêtres – Vie & Métiers est édité par Martin Media, SAS au capital de 150 000 € 10 avenue Victor-Hugo – 55800 Revigny

Les auteurs

Alexandra Fau



Diplômée de l'École du Louvre et de l'université de Paris IV Sorbonne, Alexandra Fau est également spécialiste de la recherche iconographique. Elle est l'auteur d'un livre *Histoire des-tissus en France*. Elle est l'auteur de ce Dossier sur l'histoire du service postal en France dans les siècles passés.

Daniel Chatry



« Fretier », c'est la première profession insolite que Daniel Chatry, informaticien et généalogiste amateur, a découvert parmi ses ancêtres il y a une vingtaine d'années. Depuis, il a créé un site Internet consacré aux métiers anciens qu'il maintient à jour régulièrement : www.vieuxmetiers.org. Il participe à l'iconographie de ce numéro.

Daniel Boucard



Fils de bûcheron, Daniel Boucard est depuis longtemps passionné par les outils. Il est l'auteur de très nombreux ouvrages sur le sujet (dont le monumental *Dictionnaire des métiers, Les Outils de métiers, Les Outils taillants* et le *Dictionnaire des outils*). Il vient de publier *Les Outils de Tradition*.

Hugues Hovasse



Diplômé d'une école de journalisme et fort d'une solide expérience dans la presse, il coordonne la rédaction de *Nos Ancêtres*. Il est également rédacteur en chef du *Bouvet*, magazine technique des amoureux du travail du bois.

Paul Delsalle



Archiviste pendant 10 ans, maître de conférence en Histoire à l'université de Besançon, Paul Delsalle a publié une vingtaine d'ouvrages sur la recherche historique en archives et le cadre de vie de nos ancêtres. Il est également conseiller à la rédaction de *Nos Ancêtres*.

Pierre-Gabriel Gonzalez



Journaliste et historien, il a écrit plusieurs ouvrages remarquables sur la communication des entreprises. Il est également un des spécialistes de l'histoire de la presse et de l'édition en France. Collectionneur invétéré d'ouvrages anciens, il participe à l'iconographie de ce numéro.

Bernard Ruhaud



Éducateur spécialisé, Diplômé Supérieur du Travail social, Bernard Ruhaud a organisé et assuré pendant près de vingt ans la formation des assistants familiaux de Charente-Maritime. Spécialiste des questions relatives à la protection de l'enfant et à l'accueil familial, il a produit divers travaux dont *Accueil familial et gestion de l'autorité parentale* (L'Harmattan, 1997). Écrivain, Bernard Ruhaud a par ailleurs publié plusieurs romans et récits aux éditions Stock et aux éditions Maurice Nadeau.

Marie-Hélène Parinaud



Docteur en Histoire, EHESS, historienne du musée Carnavalet, elle collabore à de nombreux périodiques et encyclopédies, dont *L'Art du XX^e siècle*. Elle est également l'auteur de plusieurs ouvrages, comme *La Révolution française à Paris*.



Couverture : © Archives Daniel Chatry

NOS ANCÊTRES

Vie & Métiers

N° 48
Mars
Avril
2011

LA GAZETTE de nos ancêtres

- Index – Anciens numéros p. 4
- Détour p. 7
- Découvrir p. 10
- Bulletin d'abonnement p. 87

CONTRIBUTIONS

- Deux siècles d'accueil familial des enfants .. p. 11
- Sentinelles de la mer : phares et balises p. 15
- Le Verrier : la bataille des planètes p. 21

LE DOSSIER Métiers de la poste

XIV^e – XX^e siècles



- Au temps des messagers** p. 27
- La poste aux chevaux** p. 31
- La poste aux lettres** p. 43
- L'essor des véhicules postaux** p. 46
- Hôtel des postes de Paris** p. 56
- Facteurs des villes** p. 57
- Le facteur rural** p. 67
- Aux avant-postes de l'information** p. 75
- Itinéraire d'un maître de poste** p. 77
- L'essor des « télécommunications »** p. 81
- Une histoire sans fin** p. 83
- Pour aller plus loin** p. 84

Lire >>> **Regard sur le « grand passage »**

Pas facile d'écrire sur la mort ! Brigitte Rochelandet s'y est déjà essayée plusieurs fois, notamment en réalisant le Dossier du n°39 de *Nos Ancêtres* consacré à ce sujet. Elle récidive avec ce livre, en adoptant un point de vue assez différent : la compréhension de la mort et les réactions face à cet événement souvent dramatique. Dans les siècles passés, les croyances et les rites différaient de ce que nous connaissons, les traditions populaires également, la conception même de la mort se révélant changeante en fonction des lieux et des époques. Que pensait-on de la mort dans la France d'Ancien Régime et dans d'autres sociétés ? Comment vivait-on le décès d'un enfant ? Comment se sont implantés les cimetières dans les temps anciens ? C'est toute cette histoire, souvent émouvante, absolument passionnante, jalonnée de nombreuses anecdotes surprenantes, qui se raconte dans ces pages. Comme c'est le cas dans *Nos Ancêtres*, cet ouvrage s'intéresse surtout aux « petites gens », ces « inconnus de l'Histoire » qui sont les plus probables de nos aïeux. Le propos n'en est que plus direct, plus percutant. Riche et très présente, l'iconographie est elle aussi tout à fait différente de ce que vous avez pu voir dans notre Dossier 39, faisant de

Brigitte Rochelandet-Ottignon
Comment nos aïeux apprivoisaient la mort



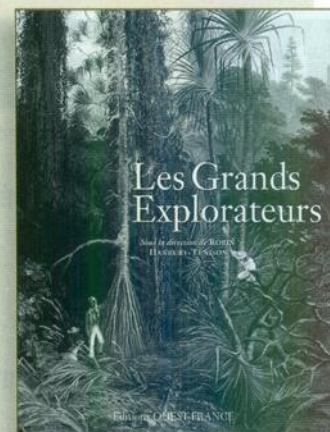
Cabédita
Collection Archéives vivantes

cet ouvrage un bon complément. Gravures d'allégories du trépas au 16^e siècle, photos de tombes particulières, draps mortuaires... Toutes ces images sont au service d'un propos précis, écrit avec la pédagogie et la vivacité habituelles de l'auteure. Un livre essentiel sur un sujet trop souvent ignoré.

Comment nos aïeux apprivoisaient la mort, de Brigitte Rochelandet-Ottignon, éd. Cabédita, 160 p., 2010 : 23 €.

Lire >>> **La grande aventure de l'exploration**

Que saurions-nous du monde sans les explorateurs, ces hommes et femmes pleins de courage qui, à l'image du plus célèbre d'entre eux Christophe Colomb, « changèrent la face du monde » ? Il fallait un livre pour leur rendre hommage : un rôle que tient à merveille cette compilation de portraits passionnants. Organisés par thèmes (océans, terres, pôles, déserts...), illustrés de belles gravures, photos et peintures en couleurs, ce livre rassemble des contributions de multiples auteurs sur une quarantaine d'hommes et quelques femmes, qui découvrirent la planète au bénéfice de toute l'humanité. Certains sont célèbres (Vasco de Gama, Samuel de Champlain, David Livingstone, Roald Amundsen...), d'autres moins, les « découvreurs » les plus récents ne sont pas oubliés (Gagarine, Cousteau, spéléologues explorant actuellement les entrailles de la terre). Les textes réunis ici, traduits de l'anglais avec soin, leur donnent ou redonnent vie de belle façon, nous replongeant dans les rêves de richesses et les peurs de l'inconnu qui les habitaient. On situe leurs voyages sur des cartes d'époque, on les voit à travers de multiples images, on les entend parler via des citations souvent étonnantes : ces pages sont de véritables invitations au voyage, cap sur l'aventure !



Les Grands explorateurs, collectif sous la dir. de Robin Hanbury-Tenison, éd. Ouest-France, 304 p., 2010 : 35 €.

Lire

Noms de métiers, titres, fonctions, statuts : toute une histoire

Comment se sont formées et ont été utilisées les différentes dénominations professionnelles autrefois ? Fruit d'un colloque sur le sujet, ce livre érudit entend répondre à cette question, rassemblant diverses contributions d'auteurs spécialistes : historiens, sociologues, linguistes... À l'exception d'un article sur la Rome antique, le propos concerne la longue période allant de la fin du Moyen Âge à nos jours, soit à peu près la période de référence de *Nos Ancêtres*, mais il s'intéresse aussi à d'autres pays que la France. Les « Temps Modernes » (1453-1792) sont analysés à travers huit études

Noms de métiers et catégories professionnelles
Acteurs, pratiques, discours (XV^e siècle à nos jours)



Georges Hanne, Claire Judde de Larivière (dir.)

portant sur le travail du langage de la société d'Ancien Régime, sur la constitution linguistique des tisserands de Münster... L'intérêt réside beaucoup dans la présentation méthodologique de certains documents. Les liens entre les femmes, la famille et les métiers en haut Languedoc sont par exemple étudiés à l'aide des rôles de la capitation (ancien impôt). Cette approche originale permet un point de vue inédit sur les domestiques ou les blanchisseuses. Dix autres contributions concernent la période contemporaine (de la Révolution à nos jours), portant principalement sur les dénominations dans le monde du travail, celui de l'artisanat et de l'industrie horlogère dans le massif du Jura, celui des apprentis en France et en Belgique, ou encore sur les statuts de la main-d'œuvre dans l'Oural pendant la Seconde Guerre mondiale, les catégories professionnelles en URSS, ou sur les identités professionnelles des artisans des Corbières. D'autres études s'intéressent aux noms de métiers dans la littérature, aux dénominations de l'enseignement technique... *In fine*, un projet européen de classification socio-économique est exposé et un index des métiers vient clore le tout de manière très utile avec environ mille deux cents termes. Un ensemble qui comblera les lecteurs motivés et exigeants.

Noms de métiers et catégories professionnelles. Acteurs, pratiques, discours (XV^e siècle à nos jours), collectif sous la dir. de Georges Hanne et Claire Judde de Larivière, éd. Méridiennes/Université de Toulouse-Le Mirail, 370 p., 2010 : 25 €. Commande par Internet sur <http://w3.framespa.univ-tlse2.fr/boutique/spip/spip.php?article322>

Deux siècles d'accueil familial des enfants



© Roger-Viollet

L'histoire de l'accueil familial est naturellement et étroitement liée à l'histoire de la protection de l'enfance. Or ce qui domine pendant des siècles, ce n'est pas la protection et encore moins l'éducation mais la répression de l'enfant. Le taux de mortalité infantile est considérable. Les enfants abandonnés ou orphelins sont pléthores et ils sont les premiers à souffrir de cette situation. Il n'y a guère plus de deux siècles, avec les balbutiements de ce qui deviendra l'accueil familial, que des dispositions permettent enfin de commencer à enrayer cette tragédie.

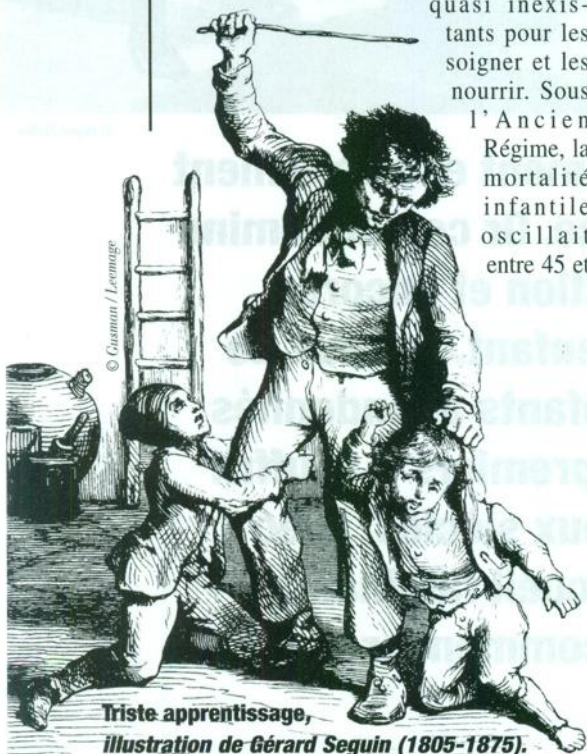
Dans l'Antiquité, la puissance paternelle accorde au père un pouvoir de correction qui va jusqu'au droit de tuer ou de vendre son enfant. Avec le développement de la chrétienté, l'infanticide et la vente d'enfants sont prohibés. Mais la correction paternelle permet toujours de faire emprisonner l'enfant, sans aucune écriture, formalité ni procès, et cette disposition ne sera abolie qu'en 1935.

Jusqu'à une période récente, le sort des enfants (mais aussi des femmes) est tout simplement dramatique. Exploitation, enfermement, prostitution, mauvais traitements, viols. Ce n'est qu'en 1898 (loi du 19 avril) que les «...violences, voies de fait et attentats commis contre des enfants...» sont punis par la loi.

De la mortalité à la survie

Mais c'est surtout pour enrayer une mortalité endémique et massive des enfants que des premières mesures furent prises, lesquelles conduiront au développement de l'accueil familial. Dès le 10^e siècle, l'Église s'inquiéta du sort des enfants sans parent et se préoccupa de leur porter secours. Mais c'est une hécatombe qui attendait ces enfants souvent très jeunes dans les hospices où ils étaient mêlés aux mendiants et aux vieillards, avec des moyens

quasi inexistant pour les soigner et les nourrir. Sous l'Ancien Régime, la mortalité infantile oscillait entre 45 et



Triste apprentissage,
illustration de Gérard Seguin (1805-1875).



Les Berceaux, crèche de l'Assistance publique, peinture de Julie Delance Feurgard (1859-1892), musée des Beaux-Arts de Brest.

© Photo Jossé / Leemage

60 % selon les époques, les modes de garde et les régions. Elle frappait jusqu'à 95 % des enfants orphelins et abandonnés !

Les dispositions prises progressivement au cours du 19^e puis du 20^e siècle visèrent davantage à protéger l'enfant de la société que de sa famille, et c'est encore le cas aujourd'hui. Même si, hélas, plusieurs dizaines de milliers d'enfants sont mis en danger dans leur propre milieu, les millions d'autres y sont correctement protégés et c'est à l'extérieur de leur famille que des dangers potentiels les menacent. En 1841, la toute première disposition du droit du travail visa à limiter l'exploitation des enfants (limitation du temps de travail). En 1874, la loi Roussel renforça la surveillance des placements en nourrice. La mendicité et le vagabondage des enfants furent interdits la même année. À partir de 1882, l'instruction gratuite, laïque et obligatoire contribua grandement à l'évolution de la place et des droits de l'enfant. En juillet 1889, une première brèche fut ouverte dans la toute-puissance paternelle afin de protéger aussi l'enfant dans son propre milieu (déchéance de la puissance paternelle).

De la charité privée à l'assistance publique

Vers la fin du 18^e siècle, la République retira la prise en charge des enfants sans parent à la charité privée pour en faire un devoir d'État. Les autorités s'émurent notamment du taux de mortalité considérable dans les hospices. Les toutes premières nourrices rémunérées sur des deniers publics étaient recrutées à la

campagne afin d'accueillir et de nourrir les enfants abandonnés. Il ne s'agissait pas encore, loin s'en faut, d'assurer le bien-être et l'épanouissement de l'enfant, mais tout simplement sa survie. D'emblée, ce qui deviendrait le placement familial releva d'une politique publique ayant pour objectif de résoudre des problèmes auxquels les structures collectives d'accueil ne pouvaient faire face de façon suffisante ou satisfaisante.

La plus ancienne profession du travail social

Le décret napoléonien du 19 janvier 1811 est le premier texte officialisant et organisant l'accueil d'enfants sans parent dans d'autres familles. Ainsi les nourrices, puis les gardiennes, les assistantes maternelles agréées à titre permanent et enfin les assistants familiaux constituent la première et la plus ancienne profession du travail social.

Les enfants étaient placés chez une nourrice rémunérée jusqu'à l'âge de six ans, âge auquel, ils étaient mis en pension chez des cultivateurs ou des artisans dont la rémunération décroissait d'année en année. À 12 ans et jusqu'à 25 ans, ils étaient mis soit à la disposition du ministre de la Marine, soit en apprentissage chez d'autres artisans, cultivateurs, ménagères ou couturières, qui se rétribuaient et subvenaient aux besoins de l'enfant avec le fruit de son travail. Un budget était prévu pour faire face à leurs besoins et au paiement des nourrices. Ils étaient visités au moins deux fois par an.

Les enfants « estropiés » ou « infirmes » qui ne pouvaient être placés en pension continuaient à être accueillis en hospice. Dès les commencements de l'aide à l'enfance, le choix entre accueil familial ou institutionnel se faisait sur des critères d'état de santé de l'enfant.

L'accueil des enfants en difficulté allait évoluer sous l'effet de facteurs sociaux, politiques et juridiques ainsi qu'avec les développements de la médecine et du travail social. L'interdiction de la mendicité et du vagabondage des enfants, la déchéance de la puissance paternelle ainsi que la surpopulation des villes industrielles allaient peu à peu conduire à ne plus limiter le placement aux seuls enfants orphelins ou abandonnés, mais à l'étendre aux autres enfants en difficulté. L'évolution essentielle du 19^e siècle en matière d'aide à l'enfance fut de multiplier les catégories d'enfants secourus : enfants dits « hospitaliers » (abandonnés ou orphelins, futurs pupilles), enfants « en dépôt » (futurs « recueillis temporaires » puis « accueillis provisoires ») et enfants « moralement abandonnés » (depuis la loi de 1889 sur la déchéance de la puissance paternelle, futurs « enfants en garde » puis « enfants confiés »).

De plus en plus d'enfants placés

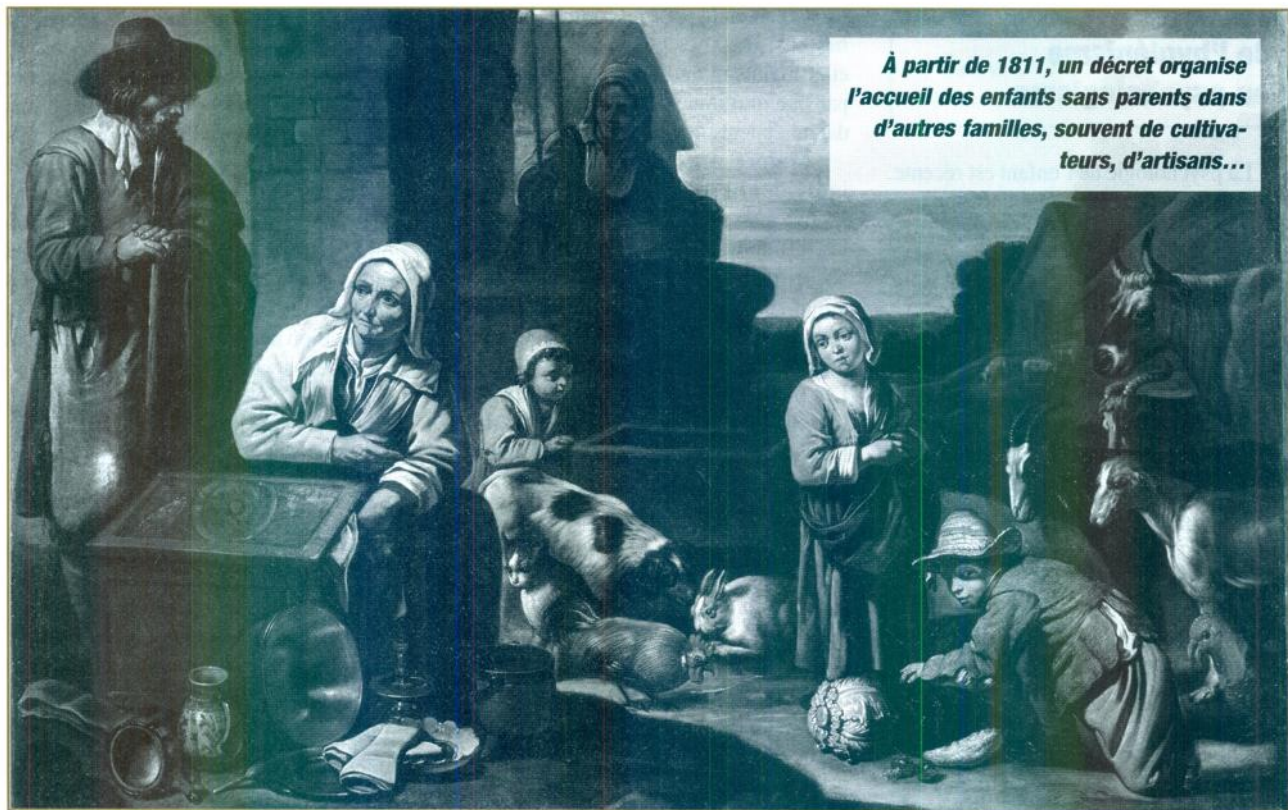
La loi du 27 juin 1904 conforta les évolutions observées au cours du siècle précédent en instituant les services départementaux d'aide à l'enfance. Les progrès de la médecine et l'organisation de l'action sociale participèrent au développement du dispositif qui fut placé sous la tutelle d'un service hospitalier : l'assistance publique. Dans *Le placement familial, de la pratique à la théorie* (1989), Myriam David explique comment « les découvertes de l'ère pastorienne concernant les maladies infectieuses, leur cause et leur prophylaxie vont être à l'origine d'une action sanitaire intensive au bénéfice de la petite enfance ».

Parallèlement, le travail social s'organisa à la charnière des deux siècles. Des associations catholiques féministes ouvrirent à Paris et à Montrouge des maisons sociales dont le but était « l'amélioration de la vie du peuple à tous les niveaux, par la pénétration mutuelle des classes ». Pour l'Église, l'action sociale devait permettre

d'atténuer la lutte des classes, dont les épisodes révolutionnaires du 19^e siècle avaient montré toute l'acuité. Les maisons sociales, dont les militantes se nommaient déjà « travailleuses sociales », organisaient des visites à domicile.

Au début du 20^e siècle, la situation de la classe ouvrière restait préoccupante. Le surpeuplement des villes et la misère engendraient la maladie alors que la médecine se développait. Les efforts des travailleurs sociaux épousèrent les préoccupations hygiénistes et se conjuguèrent à ceux des médecins. Leur activité se professionnalisa avec l'apparition des visiteuses d'hygiène. Les premières écoles d'infirmières furent créées. Elles formèrent des infirmières visiteuses qui deviendraient les assistantes sociales.

La Première puis la Seconde Guerre mondiale aggravèrent les conditions d'existence des parents et de leurs enfants. Au placement des enfants abandonnés et orphelins, ou que les parents mettaient en danger, s'ajouta la cohorte de ceux dont les parents étaient malades, pauvres et mal logés. Le placement s'imposa comme une solution à la fois aux médecins qui voulaient les sauver de la maladie et de la mort



À partir de 1811, un décret organise l'accueil des enfants sans parents dans d'autres familles, souvent de cultivateurs, d'artisans...

© Finel/Arthage / Leemage



© LAPI / Roger-Follet

et aux travailleurs sociaux qui voulaient leur fournir une éducation de qualité, dans un environnement sain pour leur assurer « un avenir meilleur ». Le placement fut d'autant mieux accepté qu'il permit, pendant la Seconde Guerre notamment, de sauver quantité d'enfants. C'est d'ailleurs le seul moyen dont disposaient souvent les assistantes sociales pour soulager les familles sans ressources ni logement. En France, à la fin des années 60, plus de 800 000 enfants furent régulièrement séparés de leurs parents, selon Myriam David.

De l'hygiénisme au psychologisme

La psychologie de l'enfant est récente. Inspirée avant la Seconde Guerre notamment par la psychanalyse et les travaux de Winnicott, Wallon et Piaget, elle se développa dans la seconde moitié du 20^e siècle. À partir des années 1950-60, les grands fléaux disparurent quasiment, de même que la mortalité infantile dont les seuils ne cessèrent de baisser. Des préoccupations psychologiques supplantèrent l'élan hygiéniste dans la prise en charge d'enfants qui n'étaient plus majoritairement menacés par la maladie, ni orphelins ou abandonnés. Cette inversion releva aussi, sinon essentiellement, d'une prise de conscience de l'effet néfaste des séparations – souvent multiples – sur l'épanouissement de l'enfant.

Plusieurs spécialistes, psychanalystes pour la plupart, découvrirent et dénoncèrent les ravages de la séparation. Les travaux de John Bowlby sur l'attachement furent corroborés en Grande-Bretagne (James et Joyce Robertson), aux États-Unis

(René Spitz), en Hongrie (Emmi Pikler) et en France (Myriam David, Michel Soulé, Jeanine Noël). Le constat établi par ces spécialistes était alarmant et suscita une vive émotion. Le sort des enfants placés était déplorable. Ils souffraient de retards de développement, d'états psychotiques et déficitaires, d'inadaptation au milieu d'accueil, de troubles du comportement, d'échec scolaire.

Dans les établissements, les enfants étaient isolés. Ils y menaient une vie monotone, sans ouverture sur l'extérieur. L'importance accordée aux soins médicaux excluait la prise en compte des autres besoins. Dans les pouponnières, l'enfant était maintenu au lit. Les soins dispensés par une multitude d'adultes qui se succédaient étaient impersonnels.

Malgré une prise en charge plus individualisée, le placement familial n'était guère mieux loti. Les troubles et les difficultés des enfants décevaient des accueillants non préparés et conduisaient à leur rejet. L'enfant était placé ailleurs, plusieurs fois, toujours plus loin. La rupture avec les parents devenait totale. Les perturbations étaient attribuées à des facteurs congénitaux ou héréditaires. L'accompagnement d'un enfant placé se perdait dans des services lointains et sans liaison entre eux.

L'accueil familial aujourd'hui

Les progrès de la psychologie de l'enfant se conjuguent aux nouvelles règles en matière de droits de la famille et de l'enfant. Le droit précède même souvent la psychologie dans le renouvellement des pratiques. L'ordonnance du 2 février

1945 créa le juge des enfants. Elle s'appuya sur un principe essentiel selon lequel l'enfant est en danger dans la société avant d'être un danger pour la société. Elle visa à substituer l'éducation à la répression de l'enfant. En matière civile, elle fut confortée par l'ordonnance du 23 décembre 1958 qui institua l'assistance éducative, dont l'objectif était d'assurer la protection de l'enfant en aidant les parents à exercer leurs devoirs et leurs droits au lieu de les en dessaisir.

Un pas important en matière de protection des enfants au sein de leur famille fut franchi en 1970 avec le remplacement de la puissance paternelle par l'autorité parentale. L'intérêt majeur de l'autorité parentale ne tenait pas seulement au fait qu'elle était enfin partagée par les deux parents, mais aussi que, contrairement à la puissance paternelle, elle était finalisée. Elle appartenait désormais aux père et mère pour protéger l'enfant « dans sa sécurité, sa santé et sa moralité » et pour « assurer son éducation ». Ce sont, mots pour mots, les termes employés dans le cadre de l'assistance éducative pour permettre au juge des enfants de prendre une mesure en cas de défaillance des parents, mais toujours en préservant l'autorité parentale et en s'efforçant de recueillir leur adhésion au dispositif.

D'autres textes et dispositions vinrent régulièrement conforter ces orientations et actualiser les pratiques (création des DASS, sectorisation des services, renforcement des prérogatives des parents dans leurs rapports avec les services). L'évolution la plus récente de l'accueil familial repose sur le renforcement des équipes ainsi que sur la professionnalisation et la qualification des accueillants qui, en 2005, sont devenus « assistants familiaux ». ●

Bernard Ruhaud

Pour aller plus loin

- *Brève histoire du service social en France*, de R.H. Guerrand et M.A. Rup, éd. Privat, Toulouse, 1978.
- Le très beau film de Maurice Pialat *L'enfance nue* (1967) illustre ce que furent les pratiques de placement massif d'enfants dans les années 1950-60. ■

Sentinelles de la mer :

phares et balises

Le danger pour la navigation ne vient pas toujours de la haute mer, mais de la proximité des côtes. L'entrée dans un port est délicate pour peu que des écueils parsèment les parages. Aussi, dès l'Antiquité, l'Homme a inventé des tours à feux pour signaler les endroits dangereux. Le phare, sur terre, en mer ou sur bateau, a engendré des métiers particuliers au service de la sécurité des gens de mer : constructeurs et gardiens de phare ont aujourd'hui disparu.

*Un phare en pleine tempête,
gravure parue dans
la presse vers 1900.*

© Archives Daniel Boucard



Un phare à feu nu, au Moyen Age (cartographie de Münster).

Au-delà du symbole phallique, surmonté de celui du feu, le phare est le doigt qui indique la route, qui éclaire la voie dans la nuit. C'est un monument, et tout un programme ! Mais le garder est un métier d'hommes.

C'était l'une des sept merveilles du monde antique : le **phare d'Alexandrie** fut élevé par Ptolémée au 3^e siècle avant J.C. Il devait mesurer 135 mètres du temps de sa splendeur, et fut mis hors service par une série de tremblements de terre. Celui de 1303 lui fut fatal. Il en reste pourtant quelque chose... bâti sur l'île de **Pharos**, il a donné un nom à toutes les tours à feu d'alors jusqu'à aujourd'hui : les phares.

Presque aussi prestigieux, en France, est le phare de **Cordouan**. Bâti à partir de 1584 sur les ruines d'une tour à feu plus ancienne, sur un îlot rocheux à 7 km au large de l'estuaire de la Gironde, il fut classé monument historique dès 1862 ! Il serait difficilement constructible aujourd'hui car, le niveau de l'eau ayant monté, sa base n'est découverte qu'à marée basse, aux marées de vives-eaux. Louis de Foix, un ingénieur architecte, consacra dix-huit ans de sa vie et toute sa fortune à la construction de cette « œuvre royale ». Il mourut en 1602, laissant à son fils et à son maître d'œuvre le soin de mener à bien l'entreprise. En 1611, vingt-sept ans après que sa construction ait débuté, le phare de Cordouan était opérationnel. De

style Renaissance, il offre une grande pièce au rez-de-chaussée. Les « appartements du roi » occupent le premier étage (bien qu'aucun roi n'y soit venu) : une superbe pièce, voûtée et décorée de pilastres, dallée de marbre noir et blanc, avec cheminée sculptée. Au second, une chapelle est éclairée de huit baies, dont certaines à vitraux. Au sixième étage se trouve la lanterne, mise en service en 1611 : on y faisait brûler alors sur une plate-forme de bronze des troncs de bois enduits de poix et de goudron. Le phare de Cordouan fut successivement rehaussé en 1724 et 1790, portant sa hauteur à 68 mètres. Il a été électrifié en 1948, par deux groupes électrogènes.

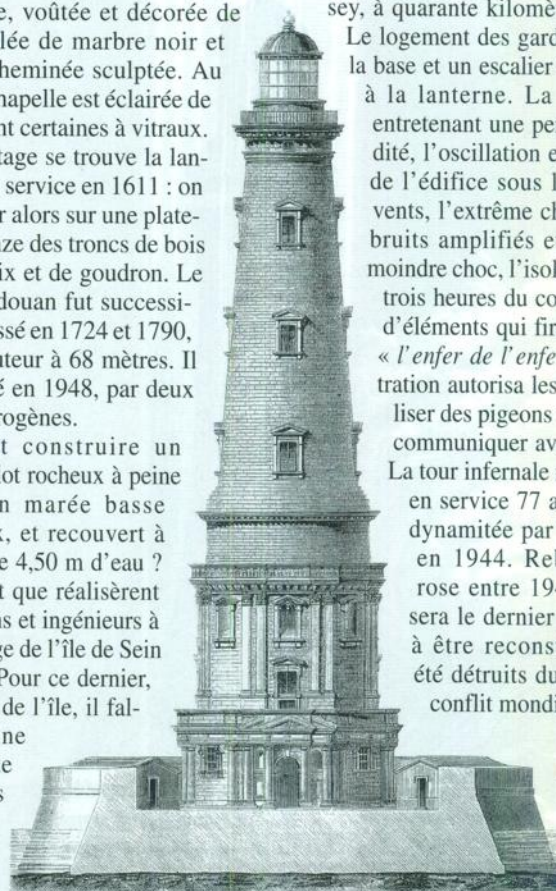
Comment construire un phare sur un îlot rocheux à peine découvert en marée basse de vives-eaux, et recouvert à marée haute de 4,50 m d'eau ? C'est l'exploit que réalisèrent maçons, marins et ingénieurs à Armen, au large de l'île de Sein ou à **Bréhat**. Pour ce dernier, situé à 10 km de l'île, il fallut réaliser une plate-forme de neuf mètres carrés avec des dizaines de tonnes de

pierres sur un haut fond pour installer à quatre mètres au-dessus des hautes eaux, un toit abritant l'ingénieur et les soixante maçons. À marée basse, ils creusèrent une rainure de 50 cm de profondeur et de 12 m de diamètre dans le granit pour y ancrer les fondations. Trois ans furent nécessaires, de 1836 à 1839, pour réaliser l'exploit d'y élever la tour.

Pour **Armen**, des années de dangereuses approches et de repérages furent indispensables aussi. Chaque année, des parcelles de maçonnerie étaient posées aux jours propices, et dégradées par la mer l'année suivante. De multiples accidents, un noyé, et quatorze ans de travaux jalonnèrent la construction pour qu'enfin, le 31 août 1881, le phare soit opérationnel. Mais la mer est tellement violente à cet endroit qu'il faudra toujours le consolider jusqu'en 1902, portant la durée des travaux à 45 années.

Le clou de l'Exposition Universelle à Paris en 1867 était un phare entièrement métallique de 58 m de haut. Il fut démonté, réparti entre mille trois cents caisses puis remonté en une année et demie à **Roches-Douvres**, un îlot entre Bréhat et Guernesey, à quarante kilomètres du littoral.

Le logement des gardiens est situé à la base et un escalier en fonte monte à la lanterne. La condensation entretenant une perpétuelle humidité, l'oscillation et les vibrations de l'édifice sous la pression des vents, l'extrême chaleur l'été, les bruits amplifiés et terrifiants au moindre choc, l'isolement à plus de trois heures du continent : autant d'éléments qui firent de ce phare « l'enfer de l'enfer ». L'administration autorisa les gardiens à utiliser des pigeons voyageurs pour communiquer avec leur famille. La tour infernale restera pourtant en service 77 ans avant d'être dynamitée par les Allemands en 1944. Rebâti en granit rose entre 1947 et 1954, ce sera le dernier phare français à être reconstruit (135 ont été détruits durant le dernier conflit mondial).



Le phare de Cordouan.

© Archives Daniel Boucard

L'évolution technique de l'éclairage

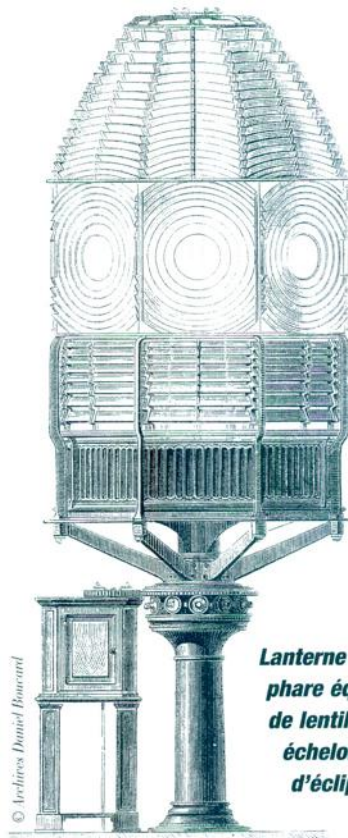
Le service des Phares et Balises est sous la tutelle des Ponts et Chaussées, via la Direction des Affaires Maritimes sous un ministère de tutelle changeant. Créé en 1806, il entretient encore 150 phares deux cents ans plus tard (près de 300 au début du 20^e siècle), 3 500 marques lumineuses et 4 500 marques passives (amer). Mille deux cents personnes y travaillent, en majorité des baliseurs et de moins en moins de gardiens puisque tous les phares sont désormais automatisés. Le radioguidage grâce au système satellitaire Galiléo complète le dispositif.

Si les édifices anciens n'avaient rien à envier aux phares plus modernes au niveau de la qualité de leur construction ou de leur hauteur, l'éclairage, point essentiel, laissait beaucoup à désirer.

Bois, houille, résine brûlaient sur une plate-forme ou dans une chambre à cheminée pourvue de fenêtres. Le navigant, après avoir repéré les zones dangereuses, devait reconnaître si possible le phare qui le guidait. Au marin donc de juger si le feu de bois résineux de tel endroit n'était pas celui du feu de houille de tel autre... Les chandelles regroupées dans une cage vitrée furent un premier progrès. Vers 1780, la lampe à huile placée devant un réflecteur de métal poli en fut un autre. En 1783, les réflecteurs devinrent paraboliques et le premier phare à éclipses fut mis en service à Dieppe.

Reprenant tout à la base, le physicien Augustin Fresnel va permettre un bond considérable. Il met au point la lentille à échelon, accroissant de manière spectaculaire la puissance de la source lumineuse. C'est une lentille plan-convexe, entourée d'une série de couronnes concentriques permettant à la source lumineuse placée au centre d'être envoyée par rayons parallèles à l'axe de la lentille centrale.

L'intensité de l'éclairage est aussi fonction du carburant. Un système de mèches concentriques, plus ou moins nombreuses, variait selon l'importance de catégorie du phare. L'huile de colza, longtemps la meilleure, fut remplacée par l'huile minérale ou pétrole, moins onéreuse, puis par le gaz, qui ne brûlait plus sur des mèches, mais sur un manchon tissé de 5 cm de diamètre. Enfin l'électricité



© Archives Daniel Bourcaud

Lanterne d'un phare équipé de lentilles à échelons et d'éclipses.

fut introduite à titre expérimental dans le phare de la Hève, près du Havre, en 1863. Elle sera généralisée.

Un appareil de rotation occultant périodiquement le feu fixe fait apparaître le pinceau lumineux par éclipse. Chaque phare possède un rythme différent, ainsi que d'éventuelles lumières colorées permettant au marin de savoir devant quel phare il se trouve. De même, les signaux sonores mis en service en cas de brume, étaient différenciés par des séquences alternant son et silence : la lugubre sirène était personnalisée.

L'épopée des bateaux-feux

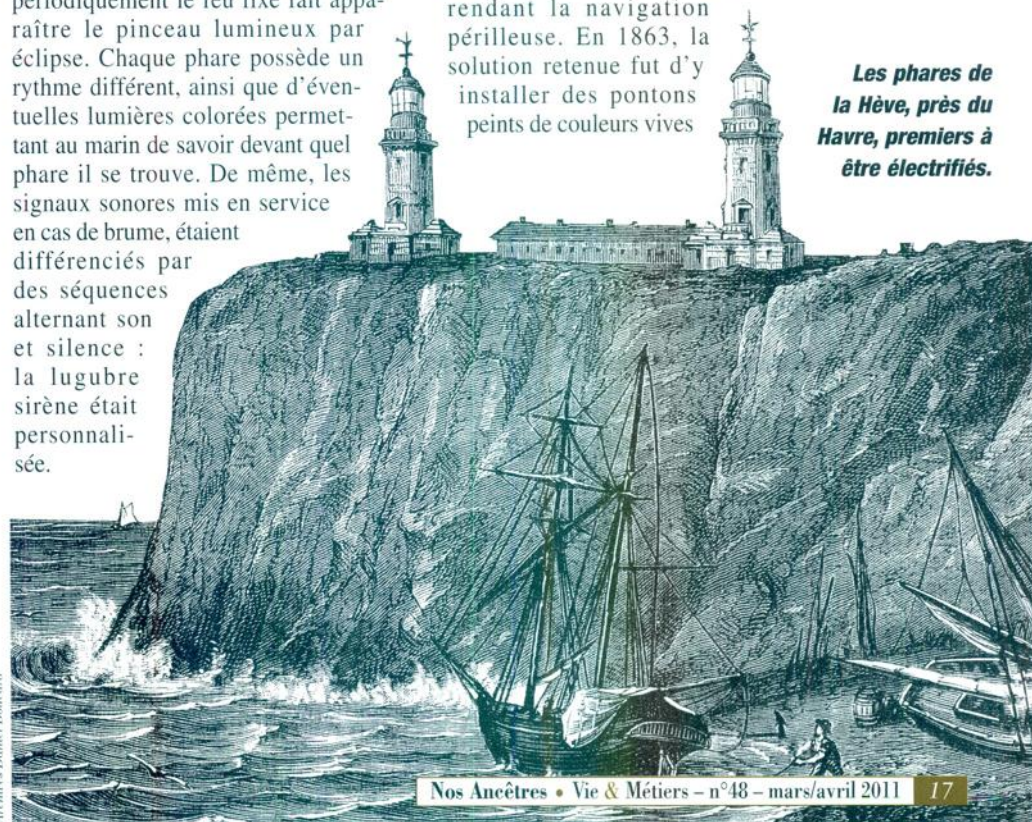
Il est impossible de construire un phare sur un banc de sable ou sur des hauts fonds instables. Pourtant, à l'approche d'un port, pour éviter l'enlèvement, ou des écueils dangereux, la présence d'une lumière la nuit était souvent indispensable, d'où l'idée de bateaux-phares ou bateaux-feux.

Il semble qu'un navire hollandais ait joué ce rôle dès le 16^e siècle. Plus tard, en 1732, un *ligh-house* fut mouillé à l'embouchure de la Tamise. Cinq feux de ce type étaient en service à la fin du 18^e siècle en Angleterre. À l'origine, c'étaient de simples navires de commerce solidement ancrés, équipés d'une ou de plusieurs lanternes hissées chaque nuit.

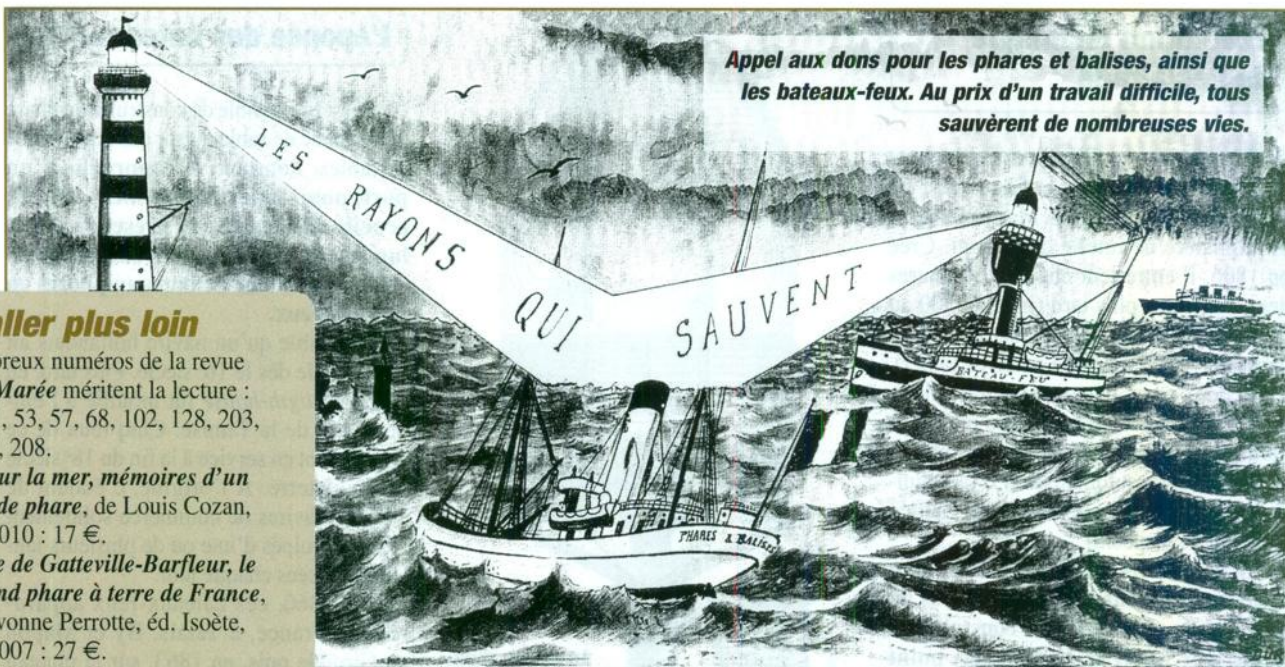
En 1860, ces bateaux-feux apparurent en France, à Talais, By et Mapon en Gironde puis, en 1863, sur le plateau des Minquiers au large de Saint-Malo et à Rochebonne (côte charentaise). Ce dernier, une coque de grand voilier aménagée, fut la cause involontaire d'une catastrophe maritime le 12 janvier 1920 : le paquebot « L'Afrique », dérivant en avarie de machine, vint le heurter, y déchira sa coque et coula, faisant 564 victimes.

La côte des Flandres est encombrée d'immenses bancs de sable, de Calais à l'embouchure de l'Escaut, rendant la navigation périlleuse. En 1863, la solution retenue fut d'y installer des pontons peints de couleurs vives

Les phares de la Hève, près du Havre, premiers à être électrifiés.



© Archives Daniel Bourcaud



Pour aller plus loin

- De nombreux numéros de la revue *Chasse-Marée* méritent la lecture : n° 35, 41, 53, 57, 68, 102, 128, 203, 204, 207, 208.
- *Un feu sur la mer, mémoires d'un gardien de phare*, de Louis Cozan, 160 p., 2010 : 17 €.
- *Le Phare de Gatteville-Barfleur, le plus grand phare à terre de France*, de Maryvonne Perrotte, éd. Isoète, 119 p., 2007 : 27 €.
- *Feux de mer*, de Louis Le Cunff, 1954, rééd. L'Ancre de Marine, 248 p., 2000 : 21 €.
- *Les Merveilles de la Science*, de Louis Figuier, 1867 (à lire gratuitement sur Internet : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k24674j>). ■

★ A Nos Bienfaiteurs ★
 Souvenir reconnaissant des Gardiens de Phares
 des Marins des Bateaux-Feux et des Baliseurs.
 France et colonies.

Monsieur Houchouas
 Trésorier général honoraire
 Phare d'Éckmül, Finistère
 C.C. 337-62 Navis
 Monsieur Corion
 secrétaire général honoraire
 Phare de Dunkerque.

servant d'amer le jour et s'allumant la nuit grâce à une couronne de huit lanternes à huile. Un équipage de six hommes et un officier y étaient relevés tous les mois. Ces pontons de bois furent remplacés par des coques acier à partir de 1890, mais conservant le même nom que celui de leur emplacement, en l'occurrence pour la mer du Nord : Dyck, Sandettié, Ruytingen. Des signaux sonores (sirène de brume et cloche) complétèrent un système d'éclairage qui évolua comme pour les phares de terre. La lanterne située à 15 mètres de haut était montée sur cardans avec contre-poids d'équilibrage.

À partir de 1935, des navires automoteurs prirent le relais : enfin les bateaux-feux purent naviguer par leurs propres moyens et ainsi soulager la tension des chaînes en cas de mauvais temps. Car si le phare était fixe, le bateau subissait le roulis et le tangage : sur ce plancher toujours en mouvement, la vie du marin était beaucoup plus pénible que pour le gardien classique. Il passait son temps en fourbissage et peinture, à l'entretien des machines d'éclairage et de signalisation, et la veille y était constante. La brume était fréquente

et redoutée. Le meuglement lugubre de la puissante sirène mettait les nerfs à dure épreuve, quand elle mugissait plusieurs heures (114 heures d'affilée en janvier 1908, 156 heures en février 1917...). Le moral alors descendait au plus bas et le réconfort par l'alcool faisait des dégâts.

Les tempêtes étaient également terribles car il n'y avait pas moyen de filer pour se mettre dans un endroit moins exposé. Il fallait rester vaillant au milieu des flots en furie, même si cela entraînait de nombreux « déradages » (rupture des amarres). Le 13 décembre 1933, la tempête faisait rage, les vents dépassaient les cent kilomètres/heure, la température était de -15° C : le Dyck dérada et vint s'échouer sur un banc de sable. Les habits trempés par la mer gelèrent sur les hommes, ils restèrent coincés presque 24 heures dans l'habitacle. Il n'y eut que trois survivants sur les sept hommes d'équipage. Il semblait pourtant presque impossible que des chaînes de quatre cents mètres de long, et de quarante-deux millimètres d'épaisseur, arrimées solidement à des corps inertes, puissent se rompre. C'est là que l'on apprend que la résistance du métal diminuait

de façon importante au-dessous de zéro degré. Les risques d'abordage étaient également réels. Sur les bancs de Flandres, un des endroits les plus fréquentés du monde, il y en eut treize entre 1910 et 1931.

Si la France n'a possédé qu'une poignée de bateaux-feux, la Grande-Bretagne en eut plus de cinquante. Ils ont été peu à peu remplacés par des bouées-phares automatiques. Le dernier de France, le Sandettié, a été retiré du service en 1989, mettant fin à près de cent trente années d'un métier particulièrement éprouvant et dangereux, le double métier de gardien et de marin.

De l'enfer...

Trente-sept phares sont isolés au large des côtes de France, dont la moitié en Bretagne. **Leur isolement, le ravitaillement incertain, le moyen compliqué d'y accéder et la terreur lors des tempêtes les ont faits dénommer « enfers ».** Il faut imaginer la puissance du vent et surtout la violence du choc de la lame qui forme autour du phare un véritable manchon

liquide s'élevant plus haut que la lanterne et laissant çà et là des débris de gravier, de coquillage ou de poisson ! La tour d'Armen au large de Sein et le phare de la Jument à Ouessant sont parmi les pires. À Armen, situé bien au large de l'île de Sein, le gardien Fouquet y demeura seul sans pouvoir être relevé ni ravitaillé durant cent un jours !

Entre le continent finissant à la pointe du Raz et l'île de Sein, le raz de Sein est l'un des endroits les plus dangereux du monde pour la navigation. De 1880 à 1905, il y eut dans cette zone quarante-deux naufrages en vingt-cinq ans. Et pourtant, on a réussi à construire sur le dernier rocher émergeant le Gorbella, le phare de la Vieille. L'accostage sur ce rocher est quasi impossible tant la zone est agitée de remous et de courants puissants, sauf pendant six jours dans l'année à cause d'une lune favorable, si l'état de la mer le permet. Il a donc fallu plusieurs années pour que des équipes de marins aillent forer le rocher afin d'y sceller de longs organeaux d'amarrage. Puis à partir de 1882, une équipe de maçons s'installa pour construire une tour quadrangulaire de 33 m de haut, opérationnelle en 1887. Deux gardiens vivaient là en permanence, avec une relève alternée. L'accostage étant toujours aussi périlleux, on ajouta en 1926 une tour annexe dite Temperley, qui facilitait les transbordements. La vedette de ravitaillement se positionnait au plus près du rocher malgré la houle. De la tour annexe, les gardiens jetaient un filin récupéré par l'équipage. Ce filin, ou *cartahu*, permettait l'installation d'un va-et-vient.

Le gardien montant se capelait la ceinture de sauvetage, montait à califourchon avec son bagage sur une sorte de ballon et se hissait jusqu'à la tour. Imaginez la scène par mer forte. Le gardien descendant faisait la même chose dans l'autre sens.

Après la Première Guerre mondiale, des emplois furent réservés aux mutilés, et deux Corses en partie handicapés furent nommés au phare de la Vieille. Ils ne purent se faire muter ailleurs, et lors d'une longue tempête empêchant les relèves, on les retrouva plus morts que vifs et à moitié fous. Ils avaient cependant assuré jusqu'au bout leur service. Mais depuis cet épisode, l'administration n'employa au gardiennage des phares que des personnes en pleine possession de leurs moyens physiques.

On ne quitte pourtant pas l'enfer de gaieté de cœur. Le phare de la Vieille fut l'avant-dernier phare à être automatisé, avant celui de Kéréon. Le 14 novembre 1995, les deux équipes solidaires montantes et descendantes s'enfermèrent une nuit dans le phare en signe de protestation. La tour Temperley a été arrachée par une tempête en 2008... rendant le phare inaccessible, sauf par hélitreuillage.

Parlons aussi du Kéréon, planté sur « La pierre hargneuse » dans le passage du Fromeur, entre Molène et Ouessant. « *Nul n'a passé le Fromeur sans connaître la peur* » dit un dicton. Le phare fut construit dans des conditions extrêmes entre 1907 et 1916, grâce à un don privé. Un escalier tournant contre un mur carrelé de mosaïques, une salle d'honneur lambrisée en chêne de Hongrie, un plancher en marqueterie d'acajou, de poirier et d'ébène

formant une rose des vents. Mais plus personne ne fréquente « le palace » de l'enfer, depuis son automatisation en 2004.

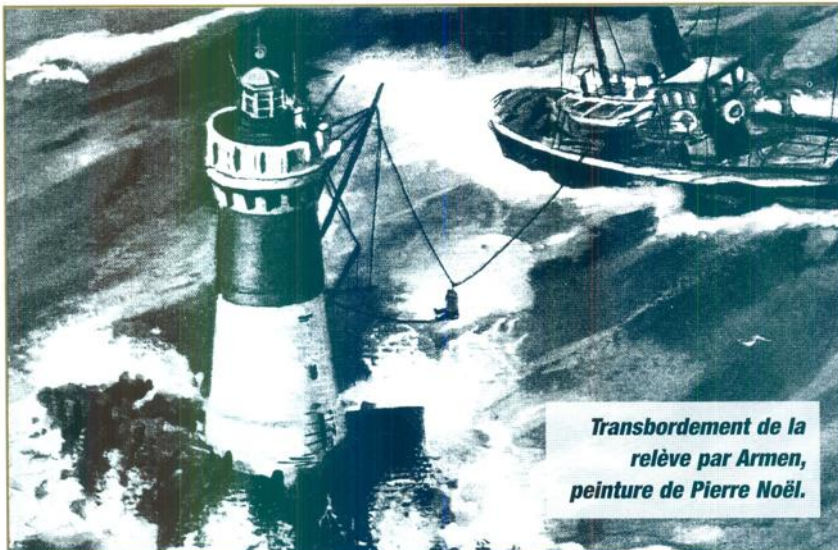
Pour les phares isolés en mer, dans des endroits très remuants où même par temps calme, il est presque impossible d'aborder, **comment peut-on assurer la relève, ou porter du ravitaillement par des creux atteignant jusqu'à dix mètres ? C'était le travail des baliseurs, ce sont eux maintenant qui assurent un minimum d'entretien dans les phares automatisés.**

... au purgatoire et au paradis !

Les « purgatoires » sont des postes moins exposés, mais cependant pénibles. Les « paradis » sont des phares à terre, où le gardien pouvait vivre en famille. Mais on n'y accédait qu'après quinze ans d'enfer ou de purgatoire ! Ce n'est bien sûr pas là une dénomination officielle, mais une appellation réaliste des gardiens qui en subissaient les conditions. L'administration classe les phares par catégories d'importance « stratégique », sans tenir compte de la pénibilité.

La vie quotidienne d'un gardien de phare ne se limitait pas à l'allumage et à la veille du feu. L'administration avait prévu une série de tâches précises, qui devaient chacune être notées sur un cahier de bord : entretien constant et réparation des machines et des locaux, nettoyage des lampes et appareils d'optique, observations maritimes et météorologiques. Il fallait s'occuper aussi de sa popote et de son confort, mais les journées semblent beaucoup plus longues quand on est seul, ou isolés à deux pour une, deux, ou plusieurs semaines suivant la météo : « *on a intérêt à bien s'entendre* » ! Beaucoup lisaient, tressaient de l'osier, ou taillaient des maquettes au couteau.

Une tradition d'ouvrages particulièrement méticuleux consistait à mettre des bateaux en bouteille. François Mangon était de ceux qui sacrifiaient à ce hobby quand il était en poste à Goury (Cap de La Hague), dans les années 1960. « *Je les faisais par série de trois, une quinzaine en tout, pendant mes deux semaines de service* » et de montrer trois minuscules navires superbement travaillés dont les trois mâts se seraient redressés à l'aide



Transbordement de la relève par Armen, peinture de Pierre Noël.

© Archives Daniel Boucard

d'un fil, après l'introduction par le goulot, mais qui n'ont pas eu le temps d'être mis en bouteille, puisque l'homme fut par la suite muté à Gatteville. Quand je l'ai rencontré à la fin des années 1970, François était le maître de phare et l'un des trois derniers électromécaniciens qui assuraient le service du phare de Gatteville, à la pointe de Barfleur. Une merveille de phare, un gigantesque doigt de granit, le plus haut phare à terre en France. Construit de 1829 à 1835, constitué de onze mille blocs de granit taillés, il domine à soixante-quinze mètres ! Il présente un diamètre de 9,25 mètres à la base, s'affinant à six mètres au sommet. Un escalier hélicoïdal de 365 marches à douze paliers s'emboîte entre deux tours concentriques, éclairé par 52 fenêtres ! Pour hisser les blocs, l'ingénieur Charles-Félix Morice de La Rue utilisa un savant système de treuils et de poulies entraîné par un manège de trois chevaux. Le granit était pris sur place, une trentaine de carriers et maçons assurant l'édification.

Situés sur le passage de grandes migrations d'oiseaux, les phares à terre peuvent poser problème. Attirés par la lumière, poussés par les vents, un grand nombre d'oiseaux de toutes espèces, de la grive au canard, vient se fracasser contre les vitres. Une statistique est tenue sur le nombre d'oiseaux morts recueillis chaque matin. Il varie le plus souvent d'une vingtaine à deux cents. Le 25 avril et le 9 mai 1936, ce fut près de deux mille ! Ces oiseaux n'étaient pas forcément perdus pour tout le monde, certaines familles ou les voisins en faisaient de très bons pâtés. Aujourd'hui, les lumières des villes sont plus vives et attractives pour les oiseaux et le nombre de victimes a diminué.

Si une partie de la nourriture du gardien venait des airs, une autre partie venait de la mer. Les gardiens de phare isolés en mer n'avaient pas le droit de posséder un

canot, les autres si ! Rien ne leur interdisait de poser des casiers pour recueillir araignées, tourteaux ou homards, de tendre des lignes appâtées, de gratter le rocher pour recueillir ormeaux et oursins ou de poser des filets à marée basse dans un goulet poissonneux. Un vivier de bois permettait de conserver les prises des jours fastes.

Les gardiens de phares à terre se transformaient aussi en guides touristiques aux beaux jours ; ces grands ouvrages spectaculaires d'où l'on découvre un vaste panorama attirent les foules (73 415 visiteurs dans 104 phares en 1922). L'éventuelle petite pièce reçue en pourboire améliorait l'ordinaire.

Les phares, chefs-d'œuvre en péril ?

Le ravitaillement, le roulement des équipes, la maintenance de personnes dans des lieux souvent très inhospitaliers entraînaient frais et complications pour l'administration et danger pour le personnel. On songea à automatiser les phares. Cela ne date pas d'hier : déjà le feu de Tévenec dans la baie des Trépassés, lieu presque inaccessible collectionnant les drames, avait été pourvu d'un feu permanent fonctionnant au gaz dès 1906. Mais la volonté affichée de remplacer le personnel de garde date de 1968. Il s'agissait alors de commander l'allumage et l'extinction par télécommande. Le phare de la digue Carnot à Boulogne inaugura la tendance. Là où l'électricité n'arrive pas, l'énergie solaire prit le relais à partir de 1980.

Les gardiens furent en voie de disparition jusque dans leur appellation : on dit aujourd'hui « contrôleurs ». Ils manifestèrent leur mécontentement le 5 avril et le

10 octobre 1995, en laissant fonctionner lumières et cornes de brume nuit et jour pour alerter l'opinion. Il est à noter aussi que la généralisation du GPS minora un des intérêts du phare puisque le pêcheur ou le plaisancier sait théoriquement exactement où il se trouve.

Restait l'entretien constant du matériel et du mobilier que prodiguaient les gardiens, et la présence humaine attentive dans des lieux fréquents de naufrages. Mais **les crédits insuffisants entraînant la réduction du personnel, les responsabilités labyrinthiques, la passation de l'entretien de certains lieux aux collectivités territoriales, la perspective d'une certaine privatisation du service...** Tout cela fit que le processus était inéluctable : tous les phares sont automatisés depuis 2004.

Visités une fois l'an par l'administration, mais plus souvent par des visiteurs indécents, les phares se dégradent rapidement. Un certain nombre va pouvoir être classé dans la rubrique « Chefs-d'œuvre en péril ». À quand une reconversion des gardiens de phare en gardiens du patrimoine ?, demandent les uns... Seuls quelques phares peuvent faire l'objet d'une exploitation touristique (Cordouan, Eckmühl, La Baleine, Gatteville...) : à quoi bon entretenir les autres puisque personne ne peut les visiter ? répondent les autres...

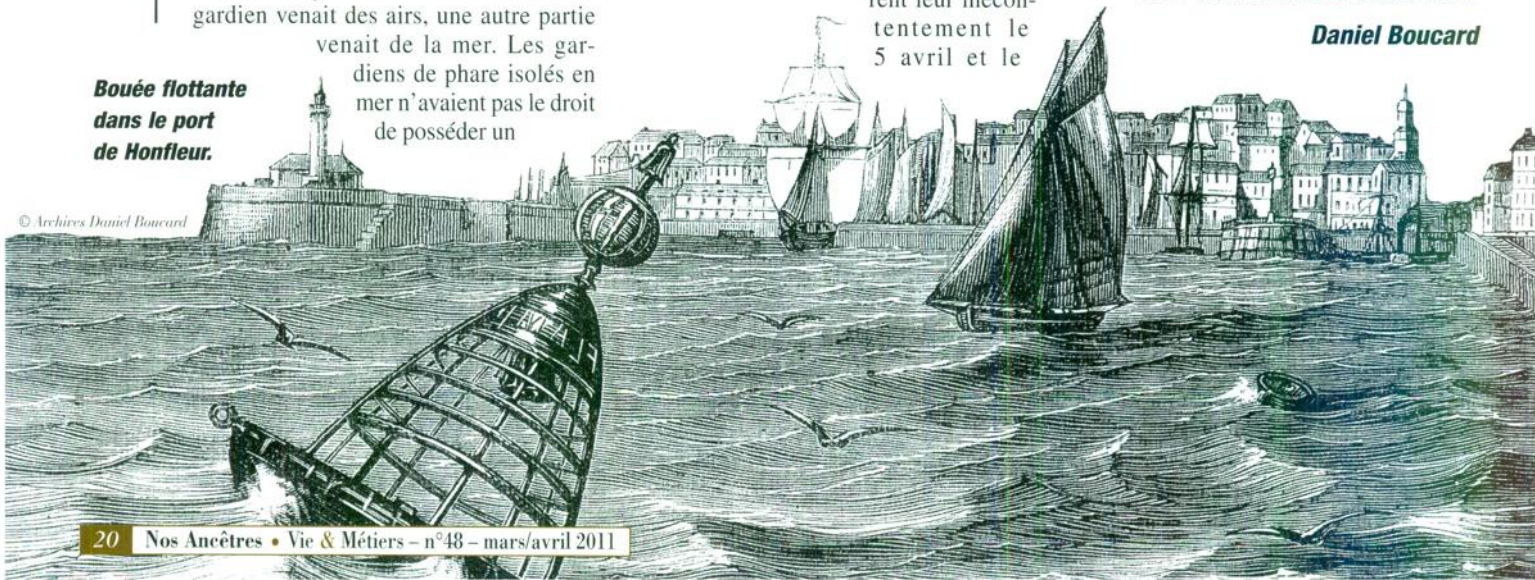
Vous aurez peu de chance de croiser un vieil homme ridé au fond d'un port breton avec une casquette marquée P.B. : Phares et Balises. Si oui, saluez-le bien bas, il le mérite, et offrez-lui un vieil alcool au café du port. Il aura certainement des histoires de gardiens de phare à vous raconter, qui vous tiendront en haleine...

Car c'est désormais de l'Histoire. ●

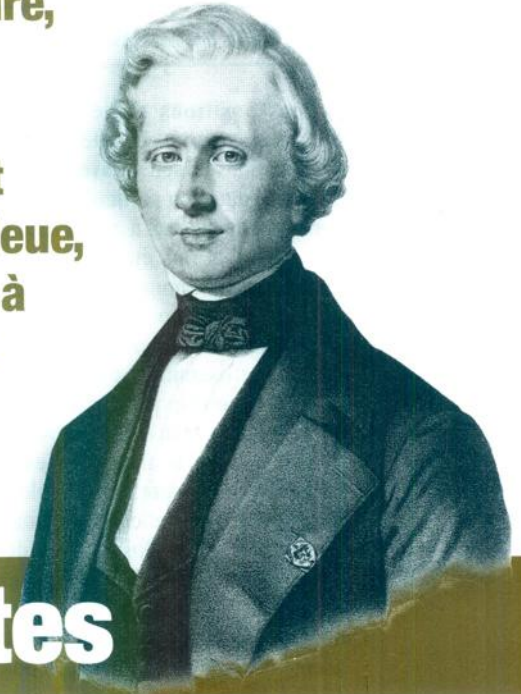
Daniel Boucard

Bouée flottante dans le port de Honfleur.

© Archives Daniel Boucard



On fête cette année le bicentenaire d'Urbain Jean Joseph Le Verrier, né le 11 mars 1811 à Saint-Malo. Méconnu, l'homme a pourtant son nom inscrit sur la tour Eiffel : on lui doit d'avoir découvert une planète de notre système solaire, Neptune. Calculateur méthodique, l'homme n'était pas astronome et peu enclin à rêver les yeux levés vers le ciel. Coïncidence : c'est aussi cette année seulement que la géante bleue, à la période orbitale très longue, va repasser à l'endroit où le mathématicien français l'avait découverte.



Le Verrier la bataille des planètes

Quand en 1687 Isaac Newton énonça sa théorie de la gravitation universelle, ce fut une révolution. L'astronomie cessait d'être un monde magique pour devenir un univers scientifique, c'est-à-dire organisé donc presque rassurant. On comprenait enfin l'attraction des corps célestes et le mouvement des planètes. On établit même des « tables » permettant de prévoir exactement leur déplacement aux cours des siècles à venir. Chaque observateur astronomique sut que, longtemps après sa mort, ses successeurs, en se fiant à ses travaux, trouveraient les planètes au bout de leurs lunettes, au rendez-vous exact, là où ils les attendaient.

Un siècle plus tard, en 1784, l'astronome Pierre Simon Laplace démontra l'absolue invariabilité des orbites planétaires, en conformité avec celles étudiées dans le système solaire. Dix ans plus tard, dans son fameux ouvrage *La mécanique céleste* (1798), il rassembla la somme des travaux des plus grands savants ayant étudié le sujet de la gravitation universelle : Newton, d'Alembert, Halley (qui

avait calculé la fréquence du passage de la comète à laquelle on avait donné son nom), Clairaut, Euler.

Le monde céleste était devenu une mécanique parfaite. Jusqu'au jour où, en 1821 à Paris, le bureau des longitudes chargea l'astronome Alexis Bouvard, ancien assistant de Laplace, d'établir les tables du mouvement des trois plus grosses planètes du système solaire alors connues : Jupiter, Saturne et Uranus. Pour

les deux premières, Jupiter et Saturne, aucune surprise. Les positions théoriques, calculées des années à l'avance, correspondaient bien à celles prévues. Mais pour Uranus, planète découverte par William Herschel en 1781 et qui, jusqu'à son identification, fut prise pour une simple étoile, on remarqua des écarts inexplicables par rapports aux calculs. Plus les années passaient, plus les divergences par rapport aux prévisions s'avéraient importantes.

Newton : révolution céleste

L'énoncé par Newton en 1687 de la loi de la gravitation universelle provoqua l'essor de l'astronomie aux 18^e et 19^e siècles. Après 1750, tandis que le retour annoncé par Halley de la fameuse comète prouvait définitivement la validité de la loi de Newton, Clairaut précisa la figure de la terre, Euler approfondit la théorie de la lune, d'Alembert formula celle de la précession et de la mutation (deux perturbations du mouvement de la terre dues à l'attraction de la lune). Lagrange, dans sa *Mécanique analytique*, étudia le système solaire en fonction des énoncés de Newton et justifia les perturbations des orbites des planètes par les interactions des planètes les unes envers les autres, ce qu'il démontra par simple calcul prévisionnel. Laplace démontra en 1773, l'invariabilité des orbites planétaires. Puis il étudia la théorie des marées par rapport à la lune. Un pan entier de la science actuelle était mis à jour, soumis au travail de nombreux chercheurs et passionnés. ■

En 1830, la position d'Uranus dans le ciel différait de vingt secondes de celles prévues par les tables de Bouvard. En 1845, l'écart s'était encore creusé pour dépasser deux minutes.

Un défi scientifique

Les positions passées et récentes d'Uranus, corrigées pour tenir compte des perturbations de son mouvement dues aux autres géantes, en particulier Saturne, ne correspondaient pas à ses orbites réelles. Les perturbations étaient telles que de nombreux astronomes s'interrogèrent et finirent par supposer l'existence d'une autre planète, encore inconnue mais cachée, suffisamment proche de l'orbite d'Uranus pour expliquer ces perturbations. À moins bien entendu que les observations anciennes aient été inexactes. Il fallait donc reprendre tous les calculs pour déceler une éventuelle erreur initiale.

Directeur de l'Observatoire de Paris, François Arago s'était attaché à en faire un service public, ouvert au plus grand nombre. L'homme était un pédagogue adepte de vulgarisation au sens noble. De 1813 à 1846, on se pressait à ses cours. Au cours de l'été 1844, Arago songeait à un concours pour que les astronomes puissent expliquer la divergence entre les positions théoriques et les positions effectives d'Uranus. Il cherchait un mathématicien pour refaire les calculs. C'est là qu'il rencontra Urbain Jean Joseph Le Verrier, « répétiteur de géodésie, astronomie et machines » à l'école polytechnique, et lui proposa ce défi : recalculer les orbites, afin de déterminer la masse qui pouvait perturber la trajectoire d'Uranus.

Le 10 novembre 1845, Le Verrier présenta à l'Académie des Sciences un *Premier Mémoire sur la Théorie d'Uranus*. Puis, six mois plus tard, le 1^{er} juin 1846, ses *Recherches sur les mouvements d'Uranus*. Enfin, le 31 août 1846, il publia le résultat de ses calculs dans un ultime texte décisif : *Sur la planète qui produit les anomalies observées dans le mouvement d'Uranus. Détermination de sa masse, de son orbite et de sa position actuelle*.

La masse de la planète perturbatrice avait été décrite, mais tout cela reposait sur une démonstration mathématique, donc une simple théorie. Pour la confirmer, Le Verrier s'adressa le 18 septembre 1846 à l'astronome allemand Johann Gottfried

Galle, de l'observatoire de Berlin. Arago lui ayant dit qu'il disposait d'excellentes cartes de la constellation du Capricorne, Le Verrier comptait lui communiquer les coordonnées de la région du ciel où, selon ses calculs, la mystérieuse planète était censée se trouver. Dès réception de sa lettre, le 23 septembre 1846, Galle et son assistant Heinrich d'Arrest pointèrent leur télescope sur la constellation du Verseau, région indiquée par le Français. À leur déception, ils ne distinguèrent aucun astre nouveau. D'Arrest suggéra alors de comparer cette région du ciel telle qu'elle se présentait ce soir-là avec celle relevée un an auparavant. Et là, à cinquante-deux minutes de la position donnée par Le Verrier, ils repèrent une étoile qui n'y était pas auparavant ! La huitième planète du

système solaire venait d'être découverte : on lui donna d'abord le nom du mathématicien français « planète Le Verrier », avant de la baptiser « Neptune », du nom du dieu romain de la mer. Arago eut une phrase célèbre : « *M. Le Verrier vit le nouvel astre au bout de sa plume* ». Ce ne fut qu'en 1989, lors de son survol par la sonde américaine Voyager 2, qu'on put en savoir davantage sur sa composition, son atmosphère au bleu très soutenu et son climat.

Célébrité, inimitiés et corruption du pouvoir

Sur terre, les jeux de pouvoir battaient leur plein. Car, du jour au lendemain, Le Verrier devint une célébrité. Sans être astro-

Découverte simultanée

Lorsque des personnes ayant eu une éducation similaire réfléchissent au même problème, elles trouvent parfois des réponses strictement identiques au même moment, sans qu'il y ait eu le moindre plagiat. C'est ainsi que dès 1843, John Couch Adams, jeune étudiant britannique en astronomie, de Cambridge, avait été intrigué par les anomalies du mouvement de la planète Uranus. Il formula les mêmes hypothèses qu'Urbain Le Verrier... mais avant lui. Dès septembre 1845, après deux années consacrées aux calculs des perturbations célestes, il avait déterminé la position de la planète influant sur le mouvement d'Uranus. Il chercha à faire connaître ses observations auprès d'une autorité indiscutable. Il s'adressa ainsi à James Challis, astronome à Greenwich. Mais celui-ci négligea d'examiner le travail d'un étudiant qui n'était pas le sien. N'obtenant aucune réponse à son envoi, Adams contacta alors directement George Airy, directeur de l'observatoire de Greenwich. Ce dernier condescendit à parcourir les feuillets que lui avait adressé l'étudiant, mais il ne vit dans tous ces calculs qu'un amas de fantaisies ! Avant de mettre le document au fond d'un tiroir, il lui envoya un courrier demandant confirmation de faits si futiles que, comprenant qu'il n'était pas pris au sérieux, Adams ne s'abaissa pas à lui répondre. C'est ainsi que la découverte de Neptune fut celle d'un irascible mathématicien français. ■



Caricature sur la découverte de la planète Neptune par Johann Gottfried Galle, astronome allemand, en 1846, selon les prévisions de Le Verrier.

nome, ni avoir jamais contemplé les étoiles, il avait identifié, par le calcul, une nouvelle planète, marquant ainsi le triomphe de la mécanique newtonienne. Il fut immédiatement admis à l'Académie des Sciences et reçu aux Tuileries par le roi Louis-Philippe. Le monarque, cherchant à bénéficier de l'immense popularité que cette découverte valait à la France dans le monde scientifique, demanda à Le Verrier un rapport sur la recherche astronomique en France. En février 1847, celui-ci remit au souverain un plan détaillé, qui impliquait sa nomination à la tête de l'Observatoire de Paris... à la place d'Arago ! Ce dernier, qualifié alors de « républicain », fut pointé comme étant indigne d'occuper un tel poste, revenant de droit à un royaliste tel que Le Verrier. On imagine l'amertume d'Arago devant l'attitude de son ancien protégé...

La révolution de 1848 musela un moment l'ambition de Le Verrier, mais le refus d'Arago de prêter le serment exigé par le nouveau gouvernement galvanisa le mathématicien. Cette fois-ci, il ne se contenta plus de suggérer et exigea le poste. Mais Arago avait écrit au nouveau président pour lui expliquer son refus. Louis-Napoléon Bonaparte l'avait exceptionnellement dispensé de cette formalité, devenue pourtant obligatoire pour tous les fonctionnaires, et l'avait maintenu à son poste « *par respect pour un savant dont les travaux ont illustré la France et dont le gouvernement ne veut point attrister l'existence* ».

Frustré, Le Verrier restait en embuscade. Lors du coup d'État de Napoléon III, il se proclama farouche bonapartiste : il reçut en récompense un siège de sénateur en janvier 1852. Mais il attendait toujours la mort de François Arago, qui survint le 2 octobre 1853. Quatre mois après son enterrement, un décret impérial nomma enfin Le Verrier directeur de l'Observatoire. Il avait le titre et le pouvoir : il allait d'abord s'en servir en priorité contre les collaborateurs de son vieux maître. Tous les astronomes ayant travaillé avec Arago furent renvoyés en priorité (notamment Louis Mathieu et Ernest Laugier). Leurs carrières brisées du jour au lendemain, ils perdaient à la fois leur instrument de travail et la possibilité de le poursuivre. À leur dommage professionnel s'ajoutait la perte de leurs logements de fonction à l'Observatoire. L'un d'eux, réduit à la misère, se suicidera.

Le Verrier, après avoir obtenu son poste et son appartement de fonction,

avait décidé de l'agrandir au détriment de ceux de ses collègues et des bâtiments de l'Observatoire. Le grand amphithéâtre, dans lequel Arago avait donné ses cours d'astronomie, fut démolí pour devenir le salon de son nouvel appartement de plus de 400 mètres carrés !

Il n'hésitait pas à s'attribuer tous les mérites des travaux obtenus par ses collaborateurs et s'en justifiait sans vergogne devant ses collègues de l'Institut : « *On ne doit pas livrer à la publicité les noms des aides astronomes qui font des découvertes, dont tout le mérite revient exclusivement au directeur sous les ordres duquel ils sont placés.* » Si Arago avait agi ainsi, qui aurait jamais connu Le Verrier ?

Calcul sans rêve

La morgue d'Urbain Le Verrier s'abat-tait sur tous ses employés. On parlait de sa direction comme d'une dictature, poussant ses collaborateurs à la démission, les accablant d'humiliations continuelles, de baisses ou de suspensions arbitraires de traitement. Mathématicien plus qu'astronome, il se désintéressait totalement de l'observation des astres.

Camille Flammarion, qui rêvait d'étudier le déplacement des astres en direct et avait obtenu un poste de stagiaire, raconte dans ses *Mémoires d'un astronome* combien il était frémissant d'enthousiasme, s'attendant à recevoir de précieux conseils de la part du découvreur de Neptune et à travailler la nuit. Il décrit ainsi leur rencontre et sa façon de travailler : « *Dès mon enfance, j'avais vu le nom de l'illustre astronome inscrit sur toutes les cartes du ciel, car sa planète avait porté son nom pendant plusieurs années, sur les livres de classe, avant d'être consacrée à Neptune. Ce savant, ce génie, qui avait découvert un astre au bout de sa plume, sans instrument, par sa seule puissance de calcul, qui avait reculé par un trait de plume les frontières du système du monde, était pour moi une sorte de saint, un habitant du ciel. J'entrais à l'Observatoire comme dans un temple, mieux comme un sanctuaire. La brève entrevue qu'il m'accorda me fit brutalement retomber sur terre.* »

En maître autoritaire, Le Verrier était surnommé « l'albinos » ou « l'ogre ». Il voulait connaître tous ceux appelés à travailler sous ses ordres, y compris les employés les plus obscurs. Il reçut ainsi

le petit nouveau qui commença à lui faire part de son enthousiasme, qu'il doucha d'un sec « *Est-ce que vous seriez poète ?* » en appuyant longuement sur la dernière syllabe.

Le travail du jeune Flammarion était simple. Il raconte : « *De huit heures à midi et de une heure à quatre heures, rivé à une table de travail, il s'agissait de corriger les positions apparentes des étoiles en tenant compte de la réfraction de l'atmosphère, de la température... Le tout consistait en une colonne de chiffres, additions et soustractions. Au bout de quelques semaines, on arrivait à faire ce travail presque machinalement, en pensant même à autre chose.* »

Camille Flammarion, qui s'enflammait à l'idée de découvrir des mondes inconnus, était devenu un comptable, un employé de bureau. Et ses collègues étaient non pas des astronomes, mais des ronds-de-cuir : « *Je m'aperçus que sur mes cinq compagnons, aucun n'aimait l'astronomie, ni ne s'intéressait aux contemplations célestes. À l'exemple de leur directeur, aucun ne se demandait ce qu'étaient les autres mondes. Aucun ne voyageait en esprit dans les espaces infinis du ciel. Je fus stupéfait et ce fut pour moi une véritable désillusion. Excellents employés de bureau, méthodiques, calculateurs minutieux, ils ne voyaient rien au-delà des colonnes de chiffres.* »

Tel était le recrutement de Le Verrier à tous les échelons du fonctionnement de l'Observatoire. Il faisait appliquer ses consignes, qui reflétaient sa mentalité, et tout le monde devait s'y soumettre : « *Le chef de bureau M. Serret n'avait jamais mis l'œil à la moindre lunette d'observation. Plus curieux encore, M. Puisseux, le chef astronome, ne s'était jamais servi d'un télescope, pas plus que le professeur Desaint qui enseignait l'astronomie en Sorbonne ! Je sus que l'illustre directeur, Le Verrier, était dans le même cas et n'avait jamais observé la moindre étoile. Lorsque je m'aventurai à questionner les astronomes sur la constitution de la lune, de Vénus, de Mars, de Jupiter, de Saturne ou des comètes, des étoiles, des nébuleuses, leurs réponses me démontraient qu'ils n'y avaient jamais songé.* »

Le Verrier avait imposé ses méthodes de travail et de conception à tous ses collaborateurs. Sa découverte de Neptune avait marqué le triomphe de la mécanique

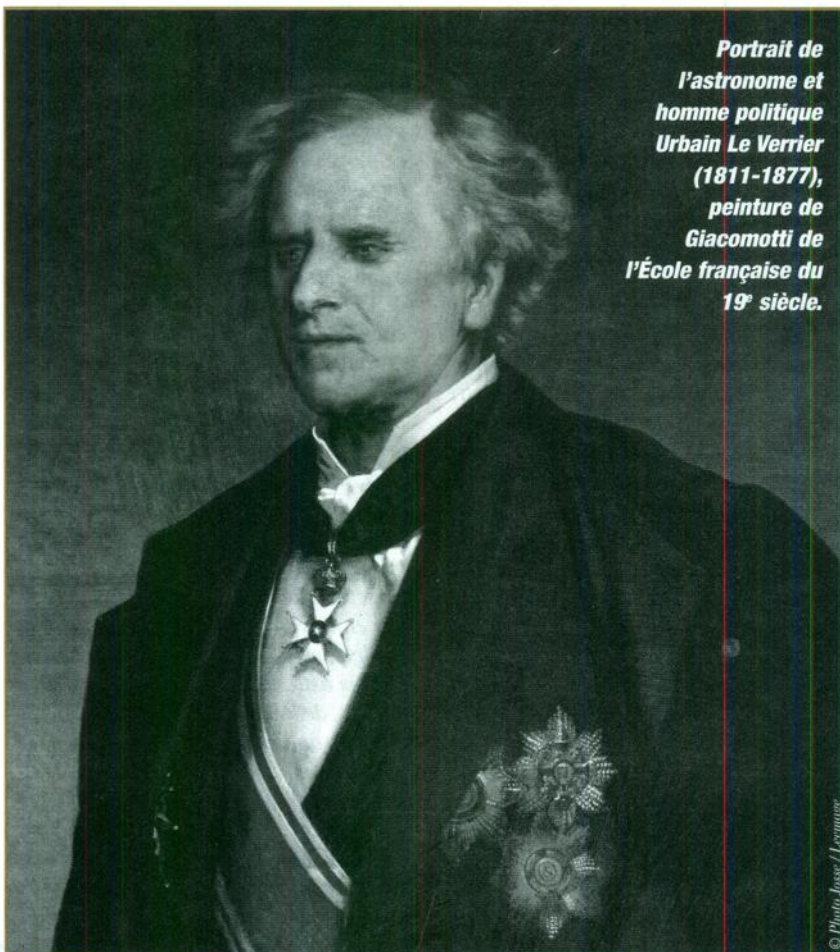
Les mathématiciens astronomes, des ordinateurs humains

On a peine à se représenter aujourd'hui ce que pouvait être le travail d'un calculateur, aussi indispensable qu'un ordinateur actuel. Par exemple, pour déterminer la date précise de passage de la comète de Halley près du soleil en 1759, il ne fallut pas moins de six mois de calculs, depuis le matin jusqu'au soir, quelquefois même à table, à l'astronome Joseph Jérôme de Lalande et à la mathématicienne Nicole Lepaute, à partir des formules que leur avait fournies Alexis Clairaut. Le Verrier quant à lui mit un an pour calculer l'orbite supposée de Neptune. ■

céleste et confirmé l'excellence des savants français dans ce domaine. Une fois parvenu à la tête de l'Observatoire, il avait cantonné les travaux dans la voie qui avait fait son succès. L'Observatoire de Paris tel que le découvrit le jeune Camille Flammarion était devenu, sous la férule de son directeur-mathématicien, un temple de l'astronomie mathématique.

À cette époque, les astronomes ne disposaient pas d'ordinateurs ou de caulettes informatiques, ils avaient besoin pour les seconder dans leurs observations

de calculateurs méticuleux. Simplement, Le Verrier étant calculateur, il n'avait gardé que cette fonction, oubliant les planètes elles-mêmes et réduisant l'astronomie à l'emprise étriquée de calculs infinis. Camille Flammarion popularisera plus tard l'astronomie en imposant une démarche inverse : « Pour moi, la science de l'univers ne pouvait pas consister en des colonnes de logarithmes et les mondes n'étaient pas des points inertes suspendus dans l'espace, c'étaient des foyers de lumières, de chaleur et de vie à étudier. »



Portrait de l'astronome et homme politique Urbain Le Verrier (1811-1877), peinture de Giacomotti de l'École française du 19^e siècle.

Qui monte trop haut peut tomber vite

La presse finit par se faire l'écho de tous les griefs qui s'amassaient contre l'inamovible directeur de l'Observatoire, figure éminente de la science et de l'État : abus de pouvoir, vexations, sanctions arbitraires infligées à ses collaborateurs. Le Verrier, outragé, envoyait des huissiers saisir les épreuves des journaux sur les marbres des imprimeries. Mais la cote du mathématicien astronome ne cessa de baisser au fil des ans. Ses manières hautaines, la terreur qu'il s'employait à faire régner dans les locaux de l'Observatoire furent bientôt connus de tous, au point qu'en 1867, le ministre de l'Instruction publique Victor Duruy nomma une commission d'enquête sur le fonctionnement de l'organisme. Le Verrier réagit très violemment, refusant de répondre à cet audit.

En janvier 1870, nouvelle alerte avec la démission collective de quatorze de ses collaborateurs. Le Verrier contre-attaqua en déposant au Sénat, dont il était membre, une « demande d'interpellation du gouvernement sur les incidents relatifs à l'administration de l'Observatoire impérial ». Étonnement de tous de voir un haut fonctionnaire balayer les règles hiérarchiques, interpellier son ministre de tutelle et le sommer de venir s'expliquer officiellement devant les parlementaires. Ce que des années de protestations devant les injustices qu'il commettait envers des collaborateurs n'avaient pas provoqué, le froissement d'un politique l'obtint. Le Verrier fut immédiatement limogé, le 6 février 1870. Dans la presse, on se réjouit « de savoir que désormais l'astronomie française allait travailler dans une atmosphère paisible ». Mais quelques mois plus tard, le gouvernement impérial fut renversé après la défaite contre la Prusse. Le Verrier obtint sa réintégration en se posant comme une victime de la vindicte impériale et redevint directeur de l'Observatoire... Il y poursuivra son travail de calcul sur le mouvement des planètes jusqu'à sa mort, le 23 septembre 1877. ●

Marie-Hélène Parinaud

Les métiers de la poste

Faire parvenir un message ou un colis à un destinataire est une activité courante de notre 21^e siècle naissant. Mais entre les prérogatives du pouvoir royal, les nécessités économiques et les contraintes financières, l'étude de l'acheminement des messages dans les siècles passés témoigne que rien autrefois n'allait « comme une lettre à la poste »...

Au temps des messagers

page 27

La poste aux chevaux

page 31

La poste aux lettres

page 43

Facteurs des villes

page 57

Le facteur rural

page 67

Aux avant-postes de l'information

page 75



© Archives Daniel Chatry

A l'origine, le terme « courrier » ne désignait pas la correspondance mais l'homme chargé de transporter les missives. Cet ancêtre du facteur s'en allait bravement transmettre les messages, qu'il transportait solidement arrimés à la selle de son cheval, dans une boîte fermée à clé. Toutes les mesures de sécurité s'imposaient à une époque où les routes étaient encore peu sûres.

L'historien grec Hérodote évoque un réseau de relais de chevaux mis en place par le roi perse Cyrus II, dès 530 av. J.-C. Un système similaire aurait existé dans la Chine des Han, vers le 2^e siècle av. J.-C. On possède plus de sources sur le service postal mis en place dans le vaste empire romain sous le règne d'Auguste (62 av. J.-C.-14 ap. J.-C.) : appelé *cursum publicum*, il était assuré par chariots et chars rapides, assurant le transport de la correspondance de l'État, tout comme celle de la population. Aux 4^e et 5^e siècles, les « Grandes invasions » barbares mettront fin à l'empire romain d'Occident et ne laisseront plus trace de son réseau postal.

Au 16^e siècle, en France, la « Poste royale » était au service exclusif des puissants. Elle se démocratisa avec la création de la « Poste aux chevaux », basée sur des relais dirigés par des « maîtres de poste » qui mettaient à disposition des montures aux courriers. Il s'agissait d'un service de transport et de distribution des lettres et paquets.

Parallèlement, des messageries privées continuèrent d'exercer, jusqu'à ce que l'État obtienne le monopole de cette gestion avec la « Poste aux lettres », au milieu du 17^e siècle. En 1681, Louvois apporta en effet des changements majeurs à l'organisation des postes pour unifier le service en réduisant puis supprimant les services de messageries privées.

Malgré ces efforts, la poste aux lettres en était encore à ses balbutiements au 18^e siècle. Limités aux villes les plus importantes, les bureaux de poste étaient des structures bien modestes, administrées et dirigées par un directeur local. A cette époque, les usagers avaient coutume de se déplacer directement au

bureau de poste pour récupérer leurs lettres. Le facteur chargé de la distribution était encore un personnage isolé.

Cela évolua dès 1759, à Paris, avec la naissance de la « Petite poste ». Ce service de distribution du courrier intra-muros fit des émules dans les grandes villes de province. En 1780, la « Petite poste » parisienne vint se greffer à la « Grande poste ». Toutes deux mirent en commun leur matériel et leur personnel en 1788, tout en restant deux services distincts. Parallèlement, l'abolition des privilèges des maîtres de poste à la Révolution engendra l'abandon progressif de la plupart des anciens relais (ils étaient encore 2254 en 1849).

Dans la première partie du 19^e siècle, la concurrence des chemins de fer acheva d'anéantir ce qui restait de la « Poste aux chevaux » alors que la « Poste aux lettres » prenait enfin tout son essor. A partir de 1830, la décision d'organiser une distribution homogène du courrier sur l'ensemble du territoire donna une nouvelle dimension à ce service public. La tournée fut assurée par un personnage local résidant dans le département et bien connu de tous : le facteur rural. La réputation de cet homme au contact quotidien avec la population française dépassa celle des facteurs de ville qui jouissaient jusqu'à présent de tous les honneurs. C'était une maigre compensation pour ses longues et durées journées de labeur à sillonner la campagne. Car si être engagé par l'État garantissait un emploi stable et des avantages sociaux ouvrant droit à la retraite, cela impliquait aussi de lourdes contreparties. La fatigue, la maladie (tuberculose, rhumatismes...) étaient le lot quotidien des postiers. La rémunération qu'ils percevaient était bien en deçà du travail fourni. « Leurs salaires les confinaient dans une relative pauvreté à la limite de la déchéance sociale. A cela s'ajoutait l'exigence du service public. Les usagers étaient désormais attachés à une distribution régulière et demeurent intransigeants » (citation Cyril David dans son mémoire *Le service postal en Morbihan : du désenclavement des campagnes à la modernisation du réseau de 1830 à la fin du 19^e siècle*). ■

Le facteur rural,
en 1889.



© Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste

Au temps des messagers



Initié par le pouvoir royal, le service postal mit longtemps à se démocratiser. Une longue période pendant laquelle de nombreux messagers privés offrirent leurs services aux plus offrants.

Des origines anciennes

*L'acheminement de
messages fut longtemps
un service privé réservé
à une élite.*



*Un groupe de
messagers à pied, qui
transmettaient les
correspondances, au 14^e
siècle. L'objet que deux
d'entre eux portent à la
ceinture est une boîte
métallique, en forme
d'écu, dans laquelle
étaient placées les lettres.*

Le métier de messager, très ancien, remonte à la plus lointaine Antiquité. Mais le réseau de relais mis en place dans l'empire romain disparaîtra avec lui. En France, avant la création d'un service public officiel ouvert à tous, l'échange de correspondances fut pendant longtemps garanti par des messagers à pied ou à cheval au Moyen Âge. En raison

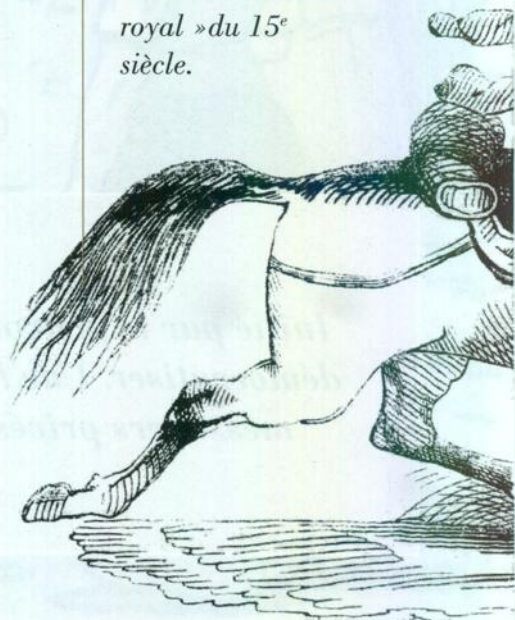
de son coût prohibitif, ce service était réservé aux puissants.

Le souverain Charles VI (1368-1422) possédait un corps de « *chevaucheurs royaux* », mi-messagers, mi-ambassadeurs, placés sous les ordres du « *Grand écuyer de France* » et qu'il rémunérait chacun grassement : 6 sols par jour. A titre de comparaison, le monarque employait, aussi en 1380, huit messagers à pied qu'il rémunérait 18 deniers par jour, déjà une belle somme (1 livre = 20 sols, 1 sol = 12 deniers). Le statut de messager du roi s'accompagnait de nombreux avantages en nature. Ils étaient nourris lors de leur passage à la cour, sans compter qu'ils percevaient des indemnités de vêtements (que peineront à obtenir les malheureux facteurs ruraux au 19^e siècle !) et se faisaient rembourser leurs frais de voyages.

Parallèlement aux messagers du roi, un corps de messagers se mit en place pour une clientèle spécifique : les universités, les corps de marchands, et les communautés religieuses qui communiquaient par l'entremise de la « *rotula* », un parchemin sur lequel chaque couvent notait les nouvelles et certifiait la date d'arrivée du messager. L'afflux d'étudiants venus de tous les horizons suivre les cours de la Sorbonne encouragea ainsi le développement des messageries dites « universitaires ». En 1383, une ordonnance de Charles VI stipula que chaque diocèse devait être desservi par un messager d'université. Ces préposés nommés étaient placés sous la protection du roi au même titre que les professeurs et les étudiants. Ils portaient des jetons spécifiques, attestant leur statut et rappelant l'importance de leur fonction à quiconque aurait été tenté de s'en prendre à eux. Leurs statuts les exonéraient de tous les impôts, y compris de la taille et des droits d'octroi. Ils travaillaient pour les universités, mais pouvaient aussi se charger de la correspondance des particuliers.

A la même époque, plusieurs villes se dotent de messagers à pied. Chargés de convoier courriers et biens, ces hommes et femmes munis de boîtes spécifiques servent essentiellement une clientèle aisée.

*Un « chevaucheur
royal » du 15^e
siècle.*



Tous ceux qui n'avaient pas les moyens de rémunérer un messager privé spécialisé confiaient leurs précieux paquets et colis aux voyageurs de passage. C'était ce qu'on appelait alors la « poste des occasions ».

La Poste royale

Mise en place par l'État pour son service, la poste royale amorce une organisation nationale.

Fondée le 9 juin 1464 par l'Édit de Luxies, la « Poste royale » était un service d'État à l'usage exclusif du souverain Louis XI. Dans un premier temps, la correspondance fut réservée aux affaires de l'État. Mais sous le règne d'Henri IV (1553-1610), le service sera élargi aux commerçants et aux particuliers. La lettre personnelle ou intime, à l'exception peut-être de l'étonnante correspondance de Madame de Sévigné dès le 17^e siècle, ne se développera qu'au 19^e siècle avec la démocratisation des services postaux et la baisse des tarifs d'affranchissement en 1848.



Le service postal ayant longtemps été réservé à l'élite, les « petites gens » donnaient leur courrier aux voyageurs de passage.



Poste assise et poste mobile

Sous le règne de Louis XI (1423-1483) se mit en place la « poste assise » constituée de différents relais avec chevaux de selle placés à distance régulière : une vingtaine de kilomètres. Complément des anciens « chevaucheurs » devenus « courriers du cabinet » (poste mobile), cette poste censée faciliter les échanges en temps de guerre était exclusivement au service de la monarchie pour qui elle présentait de nombreux avantages. Rapide et efficace, ce dispositif permettait de raccourcir les temps d'expédition et de transmettre les ordres promptement dans tout le royaume. Ce réseau ne fut initialement implanté que sur certaines routes précises, liées aux nécessités militaires. Louis XI fit des émules avec ce système puisque l'Angleterre mit en place un réseau similaire en 1483.

Jeton de la poste aux chevaux au temps de Louis XI (15^e siècle).

La Poste royale ne servit que le souverain, jusqu'au règne d'Henri III (1574-1589), qui décida d'élargir le service à l'activité des tribunaux. A partir 1576, des « *messagers royaux* » transportèrent la correspondance administrative, les sacs de procès, mais aussi certaines lettres des particuliers. Cette innovation majeure concurrença fortement les « *messagers de l'université* », qui continuaient de servir les plus fortunés. La concurrence et la rivalité donnèrent lieu à des conflits.

Une activité sous contrôle

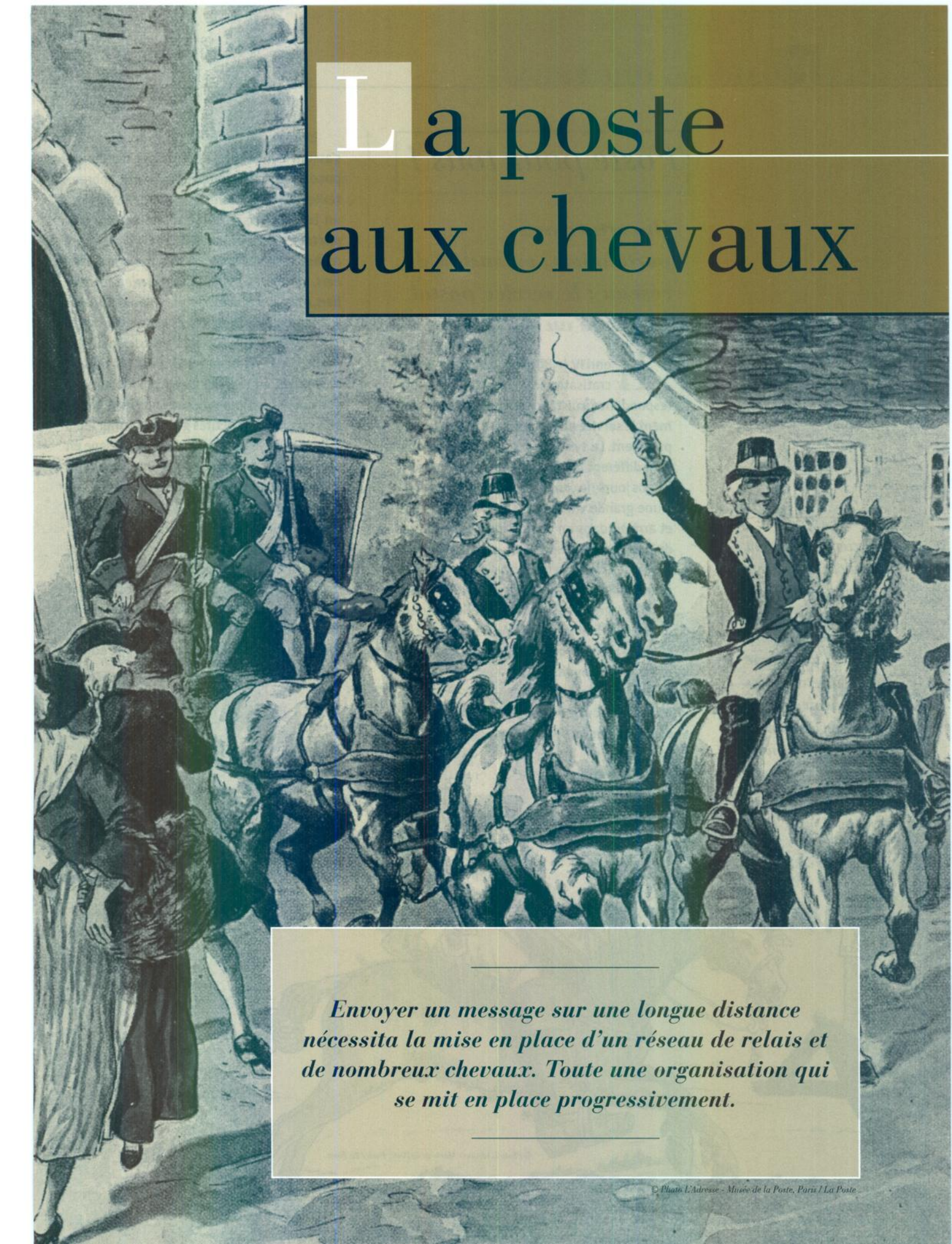
Un messenger, au 17^e siècle.



Compte tenu du nombre de négligences, de retards et d'abus recensés dans le service des transports des dépêches, Louis XI envisagea dès 1479 la création d'un poste de contrôleur pour superviser les « *chevaucheurs* » ainsi que ceux qui tenaient les relais de poste assise, les futurs maîtres de poste.

L'activité postale sera toujours très encadrée par le pouvoir royal. Deux siècles après sa mise en place, en décembre 1643, pour limiter les abus en matière de perception des taxes, le roi Louis XIII (1601-1643) créera par exemple des offices de « *contrôleurs, taxateurs et peseurs de lettres* », en chacune des généralités où étaient établis des « *maîtres des courriers et contrôleurs provinciaux* ». D'après l'ouvrage de E. Renard, *Les Postes en Languedoc de l'origine de la province à 1789* (1935), ces agents étaient bien lotis : il leur était attribué à titre d'émoluments « *le quart du droit en sus sur tous les ports de lettres et paquets allant par la voie des postes et relais et tombant dans tous les bureaux établis par les maîtres des courriers* ». Les contrôleurs devaient visiter les postes tous les six mois. Comme le signale Patrick Marchand dans *Le Maître de poste et le messenger, les transports publics en France au temps des chevaux*, au terme de leurs visites, ils s'engageaient à transmettre un procès-verbal au « *surintendant général des postes* », « *afin qu'il porte remède aux vices signalés* »... Tout un programme ! ■

La poste aux chevaux



*Envoyer un message sur une longue distance
nécessita la mise en place d'un réseau de relais et
de nombreux chevaux. Toute une organisation qui
se mit en place progressivement.*

Poste pour tous !

Ouverture aux particuliers, extension du réseau : le service postal s'affirme au 17^e siècle.

Henri IV (1589-1610) acheva la démocratisation du transport de la correspondance à distance en ouvrant officiellement le service postal aux particuliers contre paiement. Le système restait tout de même bien différent de celui que nous connaissons de nos jours : le courrier n'était acheminé que d'une grande ville à une autre, via des relais, et arrivait dans un bureau local. Les localités de petite taille, dénuées de bureau de poste, devaient envoyer à leurs frais des messagers chercher les correspondances les concernant dans les grandes villes dont elles dépendaient. Par ailleurs, sous l'Ancien Régime, le courrier n'était pas distribué : c'est le destinataire qui devait non seulement venir à ce bureau récupérer son courrier, mais aussi payer les frais d'expédition.

Courrier français au 18^e siècle. On lit sur l'enseigne « Poste royale ». Ces agents courageux étaient soumis à un rythme effréné, ils étaient les seuls à avoir le droit de chevaucher au galop, de nuit comme de jour.

En cette fin de 16^e siècle, le pouvoir royal s'assura le monopole de l'échange des correspondances, qui fut rappelé dans de nombreux textes réglementaires. Par exemple, en 1630, un texte précisait l'interdiction « aux propriétaires, fermiers, conducteurs de carrosses, coches, carrioles et charrettes, muletiers, rouliers, voituriers, poulaillers, beurriers, coquetiers, marchands, colporteurs de porter aucunes lettres et paquets de lettres de quelque sorte et nature que ce soit » (citation de l'ouvrage *Le Facteur et ses métamorphoses*). Les messagers privés en exercice depuis le Moyen Âge pouvaient continuer d'exercer, mais il ne fut plus possible aux petites gens de confier leurs colis et missives aux voyageurs de passage en espérant leur délivrance dans une autre ville : c'en était fini de la « poste des occasions » !

En complément de cette ouverture de la poste au grand public, le service devait s'étendre : le nouveau « contrôleur général des postes », Guillaume Fouquet de la Varenne (1560-1616), réorganisa le réseau postal. Avec Henri IV, il décida l'ouverture de relais de poste sur des routes secondaires. Une première carte des routes de poste fut éditée



© Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste

en 1632 : ce document répertoriait 623 relais. En 1636, il existait vingt-sept routes postales dont onze desservant la capitale, les autres étant des routes transversales.

Malgré tous ces efforts d'extension, le souci de rentabilité restait essentiel avant toute nouvelle création de relais. Si les localités placées sur le trajet du courrier n'avaient aucune peine à ouvrir des « *postes assises* », celles qui se trouvaient isolées durent attendre jusqu'au milieu du 19^e siècle pour être desservie par le service postal ! Noémie Tonnaire, dans son mémoire *Monter une route en Poste au 18^e siècle : l'itinéraire de Dijon à Auxerre par Vitteaux*, souligne que le passage des routes de poste au sein des communautés représentait « un enjeu économique important » puisqu'il permettait « à certains marchands, maîtres de poste ou aubergistes de s'enrichir ».

Au pas, au trot, au galop...

La mise en place du réseau de relais de poste s'accompagna d'un système très organisé de location de chevaux. Seuls les courriers du service postal faisant appel aux services du maître de poste avaient le droit de faire galoper leurs chevaux (on disait même de les faire « *aller en poste* »). Ils étaient également autorisés à voyager de nuit. Parallèlement, les particuliers pouvaient louer des chevaux au pas ou au trot « pour servir et voyager, porter malles hardes et toutes sortes de bagages comme aussi pour servir le long des rivières au tirage des voitures par eau et culture des terres ». De même, les messagers privés ne pouvaient aller qu'au pas ou au trot et ne voyager que de jour.

En 1602, Henri IV confia le privilège exclusif du louage des chevaux de relais aux maîtres de poste. Auparavant, il avait créé en 1597 un nouveau réseau de loueurs de chevaux « *en demi-poste* ». Les maîtres de poste allaient donc louer deux sortes de chevaux, monopolisant tout le secteur jusqu'à ce qu'en 1691 la location de chevaux en demi-poste redevienne à nouveau libre.

La Ferme Générale des Postes

Au début du 18^e siècle, la Poste employait un personnel important avec à sa tête un « *Surintendant général des Postes et relais* » qui s'occupait de la liaison entre le roi et les administrateurs locaux. Avec l'arrivée de Louvois à ce poste, le roi Louis XIV (1643-1715) développa toutes les conditions pour que l'ensemble du courrier soit traité exclusivement par les Postes d'État, engendrant peu à peu le déclin des messageries privées. Il développa le nombre de relais et renforça le contrôle de maîtres de poste.

Mais surtout, comme il le fit dans de nombreux domaines d'activité pour renflouer les caisses du royaume, Louis XIV créa des offices exclusifs, accessibles contre paiement. En 1672, il céda ainsi le monopole de l'acheminement du courrier sur l'ensemble du territoire à un groupe financier : la Ferme Générale des Postes. Des « fermiers » achetèrent au roi l'exploitation du réseau postal pour leur compte, une activité qui se révéla particulièrement rentable pour eux. En 1719, la Ferme rachètera les anciennes messageries universitaires, toujours actives à cette date. Par ailleurs, Louvois fixa les tarifs postaux et négocia des traités internationaux avec les pays frontaliers.

La Ferme ne sera supprimée qu'à la Révolution, en 1791. La gestion postale passera alors directement sous l'administration de l'État.



Louvois, Surintendant général des Postes et relais sous le règne de Louis XIV, œuvra pour centraliser le service postal au sein d'un seul et même organisme sous contrôle de l'État.

Une correspondance privée pas très rapide

Dans une de ses nombreuses correspondances adressées à sa fille Madame de Grignan partie vivre en Provence, Madame de Sévigné fit l'éloge de la poste et de ses services développés par Louvois. Depuis la création en 1672 de la « *Ferme Générale des Postes* », les infrastructures postales se multiplièrent, passant d'environ 800 relais de poste sous Louis XV (1710-1774) à quelque 1 500 à la veille de la Révolution française. Les deux femmes firent beaucoup appel aux services postaux, initiant une correspondance privée encore peu courante à cette époque. Elles s'écrivaient en effet deux fois par semaine (les mercredis et samedis pour Madame de Sévigné et les mercredis et samedis pour Madame de Grignan depuis la poste de Montélimar). Chaque semaine, deux courriers, deux « *ordinaires* », partaient dans les deux sens. Toutefois, cette correspondance

abondante entre la mère et la fille se vit entravée par l'acheminement plus aléatoire des lettres en Bretagne où se trouvait Madame de Sévigné dans son château des Rochers près de Vitré. La région était encore très enclavée, comme le souligne Cyril David (*Le service postal en Morbihan : du désenclavement des campagnes à la modernisation du réseau de 1830 à la fin du 19^e siècle*). Mécontente, Madame de Sévigné invectiva cette poste, trop lente à son goût. C'est qu'à cette époque, une lettre envoyée depuis Paris mettait environ quatre jours pour atteindre Marseille. La lettre postée le samedi par sa fille de Provence arrivait trop tard à Paris pour être placée dans la dépêche de Bretagne. Elle attendait donc à Paris jusqu'au mercredi suivant, où elle était rejointe par la seconde correspondance de Provence. Les deux envois arrivaient ainsi ensemble le vendredi à Vitré. ■

Les maîtres de poste

Les loueurs de chevaux étaient une pièce maîtresse du dispositif postal.

Le chef de chaque relais où les chevaux étaient « *postés* » (de là vient le nom) s'appela initialement « *maître courrier* ». Il « *tenait poste* ». Rapidement, on préféra ainsi la dénomination de « *maître de poste* » : elle était par exemple déjà employée en 1520 pour désigner Philippe de Fesques, à Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais). Contre toute attente, **le maître de poste ne manipulait pas de lettres. Il se contentait d'assurer le bon fonctionnement du relais en fournissant des chevaux, des guides et**

des postillons (conducteurs de chevaux) aux courriers et aux voyageurs. Les relais de poste n'appartenaient pas à l'institution postale, mais aux maîtres de poste qui en avaient la charge.

Compte tenu du peu de documents disponibles à son sujet, le maître de poste d'Ancien Régime est mal connu. L'image esquissée par le prince de Ligne (1735-1814) dans ses *Mémoires* ne saurait être très fidèle : « *Je réfléchis quelquefois sur ce qui est autour de moi. Je passe tous les rangs, les classes, les États, les professions et les métiers en revue, pour voir où l'on peut être le plus heureux... il faut un peu de travail, un peu d'autorité, très peu de dépendance et assez de fortune pour vivre à son aise. Je trouve tout cela dans l'état de maître de poste [...] Régner sur quelques postillons satisfait le désir qu'on apporte en naissant de dominer sur quelqu'un et sur quelque chose, et exige peu de détails et d'affaires [...] il est tranquille pourvu que ses chevaux ne crèvent ni de trop ou trop peu manger, ni d'une écurie malsaine que d'autres puissent infecter* ».

Une certaine aisance financière

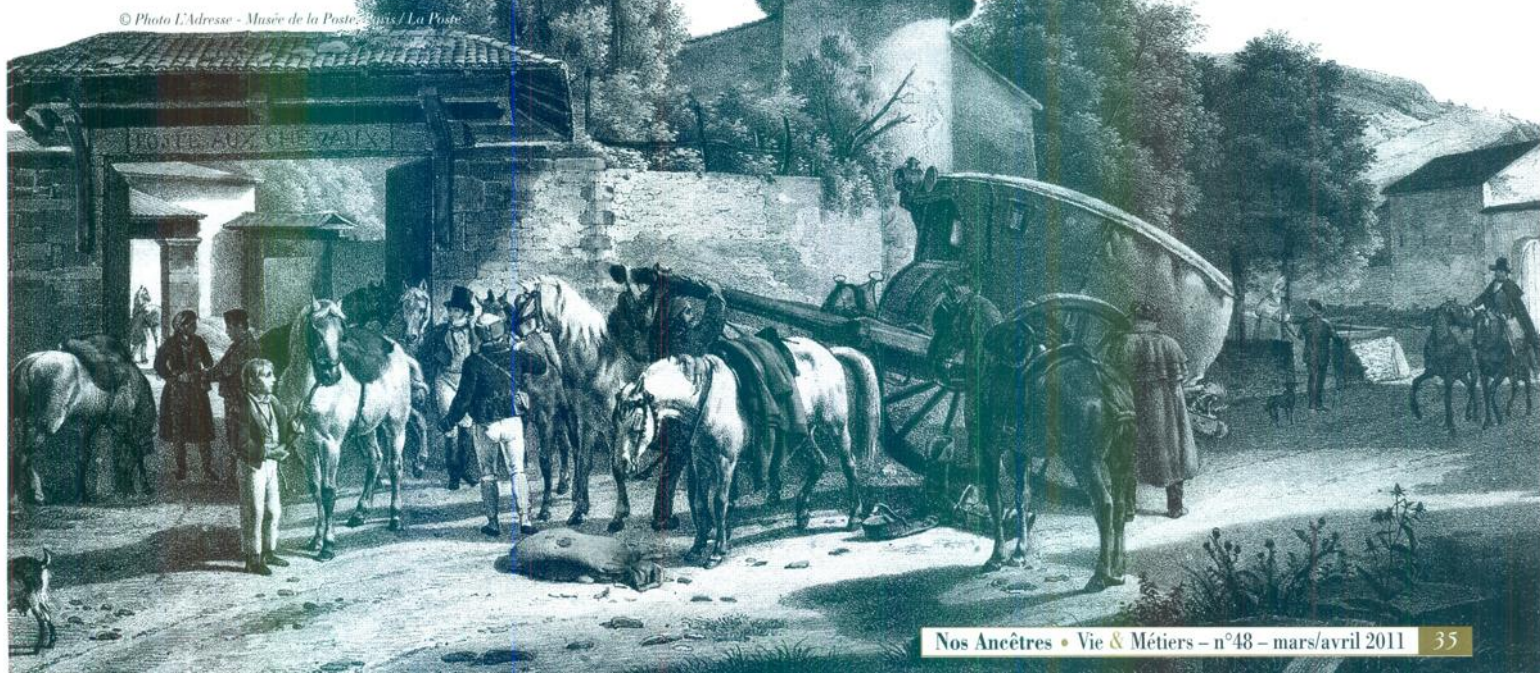
Les maîtres de poste étaient recrutés parmi les plus riches sujets des paroisses. Plusieurs raisons expliquent cette préférence. Il fallait tout d'abord s'assurer de la pérennité du relais en veillant à ce que la famille puisse subvenir aux frais liés à l'entretien, à l'approvisionnement, à l'acquisition du matériel roulant (voitures, chevaux, harnais...) et à l'achat de la charge. Un mémoire de la Ferme des Postes en 1746 revient sur ces assurances : « *Il est de l'intérêt du roi et du public que ce service soit fait par des gens riches et à portée, par leurs biens et leurs facultés personnelles, de soutenir les pertes dont cet état est susceptible ; or personne ne peut répondre plus sûrement du service des postes que ceux qui par leur fortune acquise ou soutenue dans des états différents ont des ressources du côté du bien que n'auraient pas ceux qui ne sont que maîtres de poste seulement* ». Pour autant, les maîtres de poste furent essentiellement de gros agriculteurs, dont l'exploitation située en bord de route leur permettait d'ouvrir un relais et de prendre le service de la « Poste aux che-

vaux ». Beaucoup étaient aussi aubergistes, le service postal assurant un complément de revenus.

Comme le souligne Patrick Marchand dans son ouvrage *Le Maître de poste et le messenger, les transports publics en France au temps des chevaux*, certains cumulèrent plusieurs « brevets de poste », mais dans la pratique, c'était peu répandu. Si Jean-Nicolas Poulain tenta par exemple de gérer deux postes à la fois (Bourget et Paris), il dut renoncer à l'une d'elles pour ne garder que celle de Paris dont hérita sa veuve en 1758.

Certains maîtres de poste occupèrent aussi simultanément la direction d'un bureau de « poste aux lettres », un système mis ultérieurement en place dans les villes pour l'acheminement du courrier intramuros. Le cumul des charges, très lucratif, était plutôt mal vu par la population qui s'offusquait que l'on puisse à la fois occuper la fonction anoblissante de directeur de poste aux lettres et « l'exploitation d'une poste aux chevaux qui était cause de dérogeance inadmissible ». Or en réalité, de nombreux gentilshommes d'Ancien Régime et des nobles de l'Empire exercèrent cette activité a priori dérogeante. Il semble que cet état n'ait donc pas été si « vil et mercenaire » qu'il y paraîtrait.

La malle-poste au relais, vers 1818. Dès le 16^e siècle, tout un réseau de relais permit aux transporteurs de courrier (chevaucheurs, puis malles-poste) de se procurer des chevaux frais à intervalles réguliers.



© Photo L'Adresse - Musée de la Poste - Paris / La Poste

Le brevet : devenir maître de poste

Pour devenir maître de poste, il fallait acheter une charge dont le prix variait selon l'importance de la poste à servir. Mais les maîtres de poste n'en étaient pas pour autant fonctionnaires de l'État : les relais leur appartenaient.

D'après Madeleine Fouché, descendante d'une famille de la poste aux chevaux sur trois siècles, le brevet se monnayait très cher dans certaines régions. En 1708, pour une ville aussi importante que celle de Lyon ou de Paris, il en coûtait 20 000 livres. A l'inverse, le modeste office de maître de poste des Tillières, sur la route de Paris à Alençon, valait 400 livres en 1693. La moyenne se situait plutôt aux alentours de 4 000 à 6 000 livres. L'inflation aidant, le brevet de la poste de Versailles fut revendu 80 000 livres en 1786 ! A cela, il fallait ajouter l'achat de chevaux de poste, estimés entre 200 à 400 livres chaque, et prévoir de quoi subvenir à l'ensemble des frais du relais et au ravitaillement en fourrage.

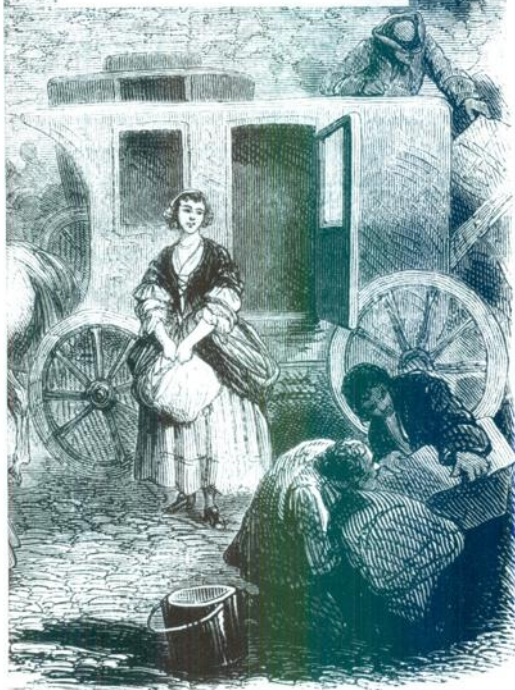
La veuve Louise Poulain : splendeur et misère des maîtres de poste

Louise Poulain, épouse du maître de poste Jean-Nicolas Poulain, trouva à la mort de son époux un nouvel emplacement près de l'abreuvoir dans la rue des Fossés-St-Germain l'Auxerrois à Paris. Elle y fit édifier tout le nécessaire pour continuer l'activité du relais postal avec des écuries pouvant accueillir jusqu'à 180 chevaux, une forge, une apothicairerie, une sellerie et un compartiment pour le fourrage. Mais l'apparente opulence de la famille Poulain n'était qu'un leurre. Pour Madeleine Fouché (*La poste aux chevaux de Paris et ses Maîtres de poste à travers les siècles*), « ces bourgeois entichés de noblesse se sont ruinés pour avoir visé trop haut ». Louise Poulain céda d'ailleurs sans aucun scrupule à son fils la ferme de Maisonville, près de Charenton, alors qu'elle savait tous ses biens hypothéqués ! Avec un tel cadeau empoisonné, le fils n'eut aucun moyen d'échapper à la faillite en octobre 1778. ■



Or les maîtres de postes recevaient à peine 180 livres par an pour tenir un relais, soit l'équivalent de six mois de travail d'un manoeuvrier. Il faut rappeler qu'ils exerçaient **cette activité en complément d'une autre. La poste ne nourrissait pas son homme, mais les divers avantages qui y étaient attachés attiraient les prétendants.** Sébastien Richez, chargé de recherche au Comité pour l'histoire de La Poste, convient que le statut de maître de poste permettait « *d'améliorer l'ordinaire de son activité originelle d'aubergiste, d'exploitant agricole ou d'entrepreneur de transport.* » Dans son étude *Les Maîtres de poste dans le Calvados entre 1750 et 1830, ascension sociale et innovation agricole*, Raphaël Tutoy rappelle que les maîtres de poste du Calvados se sont aussi « *illustrés dans d'autres branches d'activités comme par exemple la fabrication du beurre à Isigny ou encore dans le domaine des activités liées à l'utilisation du cheval.* »

La cour du relais de poste « Au Plat-d'Étain », au 18^e siècle, établissement cumulant également les fonctions d'auberge.



© Archives Daniel Chaury

Une activité transmissible

Si la Révolution française abrogea les privilèges des charges des maîtres de poste, elle ne chercha pas à remettre en question la transmission héréditaire du brevet. En effet, depuis leur création en 1464, **les relais de poste revenaient aux descendants du maître**, au fils aîné ou à sa femme, si l'enfant n'était pas encore en âge de prendre la succession.

Cette tradition développa des réseaux familiaux au sein d'une même région. Ainsi, la famille Bretin à Roye est bien connue en Picardie pour avoir détenu plusieurs relais de poste sur près de trois siècles. En Côte-d'Or, Louis Lebrun fut maître de poste de Dijon tandis que son frère cadet, Edme Lebrun, occupait celui de la Cude, non loin de là

Le Petit livre de Poste : un annuaire essentiel

Publié pour la première fois en 1708, le « *Petit livre de Poste* » détaillait les routes, indiquait les villes où étaient établis des bureaux de poste et recensait tous les relais en indiquant les distances et le prix à payer au maître de poste. On comptait à cette époque quelque 800 relais de poste. Il y était aussi fait mention des jours de départ et des frais d'affranchissement pour l'étranger. Pour les Indes, les États-Unis, il fallait par exemple procéder à « un affranchissement forcé jusqu'au port de mer d'embarquement », pour l'Autriche, « l'affranchissement forcé jusqu'à Strasbourg seulement ». ■

(12 kilomètres de distance). Les alliances scellaient un peu plus les unions entre dynasties de maîtres de poste. Au 19^e siècle, le maître de poste de Châtillon-sur-Seine (Côte-d'Or), Pierre Leclerc, décida par exemple de marier sa fille à Laurent Michaud, exerçant la même profession que lui à Saint-Marc-sur-Seine, un relais voisin de Châtillon.

La dynastie Mahy à Lille (Nord-Pas-de-Calais) commença quant à elle avec Nicolas Joseph Mahy, premier maître de poste de ce nom. Son mariage semble modeste compte tenu du montant de la dot octroyée à son épouse par son père, maître de poste de Lille, qu'elle perçut au décès de sa mère. Mais très vite, le couple jouit d'une situation financière bien plus confortable à en croire la dot importante de 6 000 livres que Nicolas Joseph donna à son fils Albert Joseph Romain, unique survivant de ses six enfants, à son mariage en 1790 avec Amélie Joseph Pottier. Le fils était associé au père depuis 1785 au relais de poste aux chevaux de Lille. En 1810, il possédait le relais, mais aussi trois maisons, place du Lion d'or, ainsi que le château de Pérenchies et une maison, rue Royale. Ce relais survécut jusqu'à la fin du 19^e siècle, comme ce fut le cas dans les communes qui ne furent que tardivement desservies par le chemin de fer (d'après Pierre Daudruy, *Les Maîtres de poste de Lille et la famille Mahy*, 1997).

Des maîtres de poste polyvalents

D'après les archives et les actes de succession reproduits dans l'ouvrage *Maîtres de Poste et réseau postal en Côte-d'Or 1789-1848*, il semble que les Ronneau possédaient une fortune très diversifiée en 1814. La famille était propriétaire de trois domaines (de Chenault, de Brouillard et de Précy-sous-Thyl). Tous les biens de la succession de Jean-Baptiste Ronneau, maître de poste de la Maison-Neuve (Côte-d'Or), étaient estimés à un montant de 143 201 francs. Cette fortune provenait essentiellement des produits de la culture de céréales, de chanvre, et des nombreux prés et champs qui approvisionnaient les relais de poste en fourrage. ■



Beaucoup de maîtres de poste cumulaient les fonctions afin de s'assurer des revenus, l'activité postale y pourvoyant peu : agriculture, auberge...

L'éthique des maîtres de poste

Des devoirs

Une fois en fonction, les maîtres de poste s'engageaient à mettre en place des bureaux pour l'accueil du public, gérés par des commis payés par leurs soins. Il leur était demandé de résider dans leur relais et de fournir un postillon à tout convoi, à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit.

Ils devaient également fournir gratuitement quatre chevaux « toutes les semaines » pour le transport de la poste aux lettres, ce qui impliquait qu'ils aient suffisamment de chevaux « tant pour tenir leurs postes en état, que pour les conduites et transports ordinaires » (c'est-à-dire les envois postaux réguliers). Toutefois ces frais occasionnés pour la gestion du relais étaient compensés par de multiples avantages.

Des avantages

Dès le 16^e siècle, de nombreuses exemptions de taxes furent concédées aux « maîtres des postes ». Quiconque osait remettre en cause ces privilèges s'exposait à l'interruption du service. Le roi Louis XIV en fit l'amère expérience quand il décida de supprimer en 1692 les privilèges des maîtres de poste. Au 17^e siècle, les exemptions portaient encore sur « toutes tailles [...] et toutes autres, tant ordinaires qu'extraordinaires, qui seront par nous imposées sur nos sujets ». Les maîtres de poste étaient également dispensés de toutes charges publiques, y compris celle de marguillier, c'est-à-dire la charge de l'administration des biens d'une paroisse (locations de terres, écoles, rentes et impôts), de l'entretien des locaux, de la tenue du registre de la paroisse. Leur statut les dispensait de fournir un logement aux gens de guerre, et de céder aux réquisitions de toutes sortes. Les enfants des maîtres de poste ainsi que les postillons qui étaient à leur service étaient exemptés du service militaire : « Les maîtres de poste, les postillons en rang et ceux faisant la conduite des malles et diligences ne pourront être tirés de leur service, même sous prétexte de prendre les armes pour la Patrie, à moins de cas extraordinaires qui seront déterminés par le Corps Législatif, cette disposition aura lieu pour un des fils d'un maître de poste qui serait mort, et dont la veuve continuerait le service ».

En outre, les maîtres de poste pouvaient cultiver sans impôt jusqu'à soixante arpents soit vingt-cinq hectares de terre. Les maîtres de poste étant pour la plupart à la tête d'importantes exploitations agricoles, ils profitaient très largement de ces avantages professionnels et fiscaux !

Les autres privilèges portaient sur les activités annexes du maître de poste dès lors qu'elles étaient directement liées à sa fonction. Par exemple, ceux qui « tenaient cabaret ouvert » se trouvaient exemptés du paiement des droits dus au détail sur les vins, à condition que ces produits soient réservés à leur consommation et au rafraîchissement des courriers.

Malhonnêtetés et malversations

En contrepartie des gages reçus pour la mise à disposition des chevaux, les maîtres de poste étaient **étroitement contrôlés**. Ceux qui faisaient de fausses déclarations encouraient de lourdes peines. D'après un décret du 20 septembre 1799, « tout maître de poste aux chevaux qui supposera un plus grand nombre de chevaux que celui qu'il tient constamment disposé au service des relais et qui recevra en conséquence des gages excédant les proportions qui se trouveront établies par la loi, sera condamné comme voleur de deniers publics ».

Une instruction sur le service des postes en date du 29 mars 1832 rappelle que les

maîtres de poste étaient « *civilement responsables des accidents occasionnés soit par le fait de leurs postillons soit par l'emploi de chevaux qu'ils auraient dû réformer* ».

Des anecdotes rapportent quelques escroqueries de personnes placées au-dessus de tout soupçon. Pierre-François Billard, engagé par les fermiers des postes en 1757, jouissait d'une confiance absolue. Une affaire révéla qu'il était l'auteur de malversations qu'il couvrait en prenant dans les caisses des postes. Protégé de Madame du Barry, il eut une peine plus légère que prévu. Son amende ne s'éleva qu'à deux cents livres, une bien modeste somme au regard des cinq millions détournés ! Néanmoins la gravure ci-contre témoigne de sa condamnation au carcan en place de Grève, à Paris, et de son bannissement à perpétuité.



Pierre François Billard, maître de poste condamné pour manque à ses fonctions.



Service de poste sous le règne de Louis XI dit le Prudent (1423-1483). Les postiers s'arrêtent à une auberge. Illustration de JOB, 1905.

Les postillons

Personnage populaire, le postillon assurait la conduite du cheval entre les relais.

Le postillon assurait le transport des courriers et des voyageurs entre les relais de poste. Son travail consistait à **guider le cheval d'un relais à un autre**. Avant la Révolution, lorsque le courrier chevauchait seul avec les lettres dans sa sacoche, le postillon le guidait lui

aussi à cheval, chevauchant toujours en première position. Mais à partir du 19^e siècle, des véhicules postaux furent mis en place (les malles-poste). Un conducteur pouvait veiller au bon déroulement du voyage à bord, tandis que le postillon menait l'attelage. Postillons et conducteurs n'étaient pas attachés à l'administration postale, ils étaient rémunérés par les maîtres de poste. Après la course, le postillon rapportait à son relais d'origine le cheval ou les chevaux qui venaient de faire la course, tandis que le courrier et les voyageurs poursuivaient leur route sur des montures fraîches vers le relais suivant, jusqu'à destination finale.

Les postillons étaient des personnages typiques, reconnaissables à leur tenue officielle. En 1770, leur uniforme se composait d'une veste de drap bleu roi, d'un collet, de revers, parements et retroussis en drap rouge, agrémentés de boutons de métal blanc. Ils portaient un chapeau rond ou un haut-de-forme en cuir vernis, une culotte de peau jaune ainsi que des bottes fortes ou demi-bottes. La couleur vestimentaire « variait en fonction du régime politique : verte sous

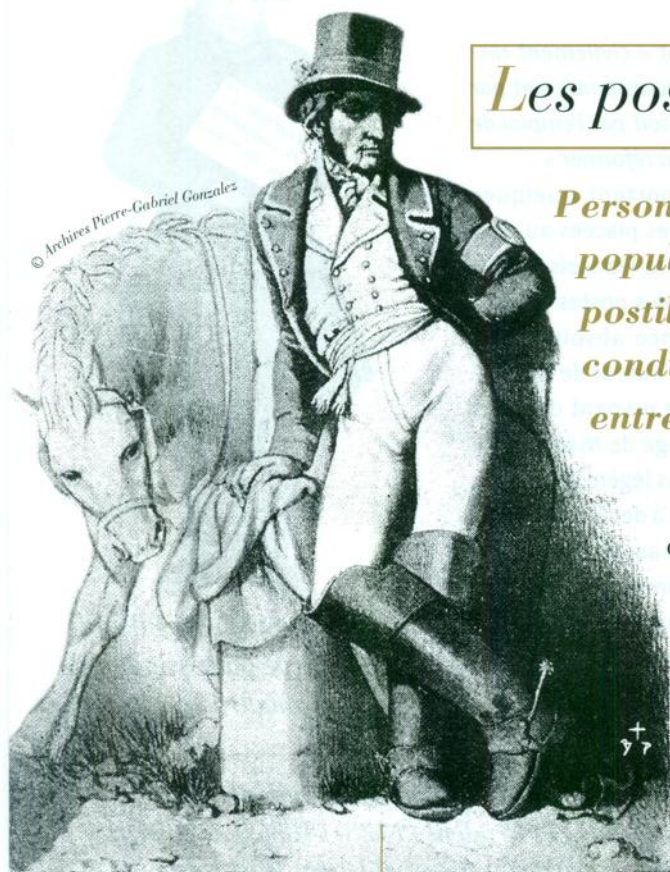
l'Empire, bleue au temps de la monarchie » selon Patrick Marchand. Les postillons portaient également des plaques métalliques attestant leur statut, sur lesquelles était notamment inscrit le nom du relais dont ils dépendaient.

En cas de manque de chevaux, les postillons n'étaient pas autorisés « à passer plus d'un relais ». Ils devaient attendre le retour de chevaux et qu'ils aient « rafraîchi ».

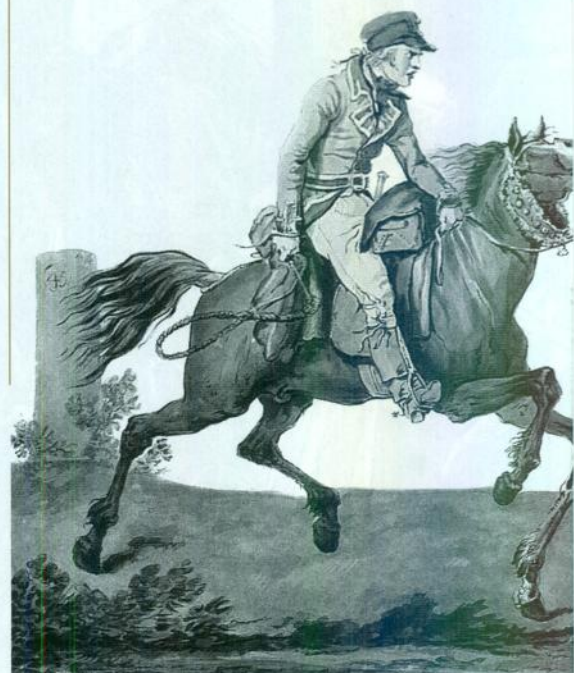
Les postillons étaient soumis à un rythme effréné, sillonnant un réseau routier de bien mauvaise qualité, hormis sur certains grands axes autour de Paris. Ils reliaient ordinairement deux relais espacés d'une douzaine de kilomètres en une heure. Il leur était interdit de s'arrêter sans la permission des voyageurs. Seule une halte pour faire souffler les montures était autorisée. L'arrêt des voitures « en poste » ne devait pas excéder cinq minutes le jour et quinze minutes la nuit. Et il leur fallait bien sûr revenir à leur point de départ.

Les chevaucheurs impatients et fortunés avaient la possibilité de rétribuer un « avant-courrier », dont le travail consistait à précéder le convoi pour faire préparer les chevaux au relais suivant. Mais cet avant-courrier ne devait pas être à plus d'un relais de distance.

Les postillons étaient soumis à **des contrôles stricts**. Des pénalités étaient infligées à ceux qui osaient demander des tarifs



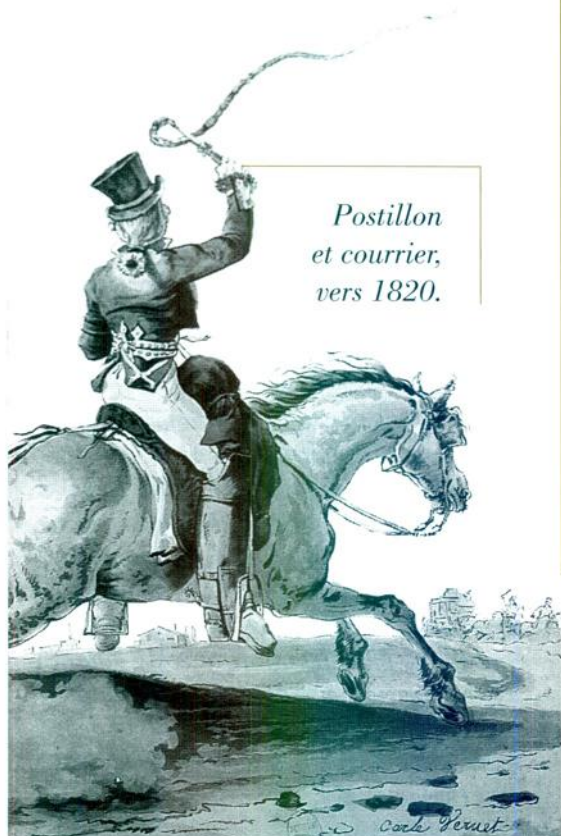
« *Le Dernier Postillon* », gravure de 1857. Plaque au bras gauche, solides bottes aux pieds, le postillon avait assez mauvaise réputation, mais c'était un maillon important de la chaîne du service postal.



prohibitifs, au-delà des règlements, ou qui proféraient des insultes aux voyageurs. Malgré tout, **leur comportement était loin d'être irréprochable**, comme le souligne Patrick Marchand : « *Le postillon passe pour être indiscipliné et insolent. Le maître de poste a quelque difficulté à se faire respecter de cette population turbulente* ». De nombreuses illustrations attestent également de leur tempérament enjôleur auprès de la gent féminine.

Certains voyageurs s'attristaient du peu d'égards que les postillons portaient aux chevaux. En 1844, Charles Dickens relate un épisode marquant de son voyage en Italie, évoquant le postillon : « *il ne manque pas d'avoir quelque démêlé avec son cheval avant que nous soyons bien loin, et il le traite alors de voleur, de brigand, de cochon, que sais-je encore ; et il le frappe à la tête comme s'il était fait de bois* ».

Avec l'extension du réseau des relais de postes aux chevaux à la fin du 18^e siècle, les postillons qui sillonnaient le Royaume passèrent de 4 000 en 1763 à 8 000 vers 1850. Ils disparurent avec la fin de la poste aux chevaux, en 1873, remplacée par le développement du chemin de fer.



Postillon et courrier, vers 1820.

Tarifs de la poste aux chevaux

Le tarif postal était entendu par cheval et par postillon pour une « *poste* » (distance entre deux relais). Initialement, les postillons accompagnaient les courriers en chevauchant simplement avec eux. Lorsque les véhicules postaux se généralisèrent à la Révolution, ils se composaient généralement d'un attelage de deux chevaux, le « *limonier* » et le « *porteur* » sur lequel montait le postillon. Le cheval de droite était nommé « *sous-verge* » dans la mesure où il se trouvait placé directement sous la verge (le fouet) du postillon. Au-delà de deux personnes dans une voiture, le règlement imposait de payer des chevaux supplémentaires. Mais il était possible d'échapper à cette règle en payant une taxe à chaque poste. Cela fit dire à l'écrivain Honoré de Balzac à propos d'une dame : « *son mari était un personnage tout à fait fantastique, il ressemblait au troisième cheval qu'on paie toujours quand on court la poste et qu'on ne voit jamais* ». A destination, si les postillons étaient retenus pour être arrivés après la fermeture des portes de la ville, les voyageurs devaient leur donner une certaine somme dans la mesure où ils étaient appelés à coucher hors du relais. ■

Péril sur les routes !

Les chevaucheurs et courriers n'étaient pas à l'abri de toutes sortes d'imprévus ou d'incidents qui pouvaient survenir sur les routes : **de la simple avarie de matériels (essieux brisés par exemple) à l'attaque de malfaiteurs**. C'était le lot commun des grands voyageurs autrefois. Par ailleurs, les chemins restaient extrêmement périlleux du fait de leur état. Les archives de la Côte-d'Or mentionnent par exemple des escortes de la maréchaussée sur la route de Saulieu à Charbonnières par Autun en 1783 : « *cette escorte paraît d'autant plus indispensable que ces diligences voient beaucoup d'argent pour le gouvernement et que le public nous fait tous les jours des représentations sur les craintes que cette route lui donne par le peu de secours qu'on aurait si ces diligences étaient attaquées* ».

De toutes les attaques de bandits de grands chemins, celle du courrier de Lyon en 1796 marqua les esprits par sa violence. Quatre malfaiteurs et un complice prirent d'assaut la malle-poste aux environs de Lieusaint (Seine-et-Marne). Ils assassinèrent à coups de sabre et de poignards le postillon et le courrier de Lyon, Excoffon, et empochèrent les quatre-vingt mille livres en numéraire et les sept millions en assignats que le voiture transportait. Ce fait est tragique tant dans l'acte de violence extrême que dans l'injustice du procès qui suivit. La justice condamna en effet un innocent, le citoyen douaisien Lesurques, confondu avec le véritable assassin Dubosc qui lui ressemblait étrangement.

Beaucoup de courriers et de postillons périrent aussi en raison du réseau routier mal entretenu. Cette situation ne fit qu'empirer avec la suppression de la Corvée royale à la fin du 18^e siècle, qui obligeait les populations locales à édifier et entretenir les routes. Soucieux d'assurer une meilleure communication avec l'Armée, Napoléon amplifia le rôle de la Poste et fit rénover les axes.

Dans la seconde moitié du 19^e siècle, des caricatures témoignent des inquiétudes des derniers maîtres de poste et postillons face à l'essor du rail.

Priorité postale !

Les divers rouliers et autres véhicules étaient tenus de céder le passage aux postes, comme le rappelle ce procès-verbal des archives de Saône-et-Loire « duquel il résulte que le nommé Pierre Catouliat, roulier, ayant refusé de détourner sa voiture et de céder le pavé à un postillon de la poste de Beaune, a été arrêté et a payé l'amende de 30 livres » (extrait de *La Poste aux chevaux et la Poste aux lettres en Saône-et-Loire*, 1938).



© Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste

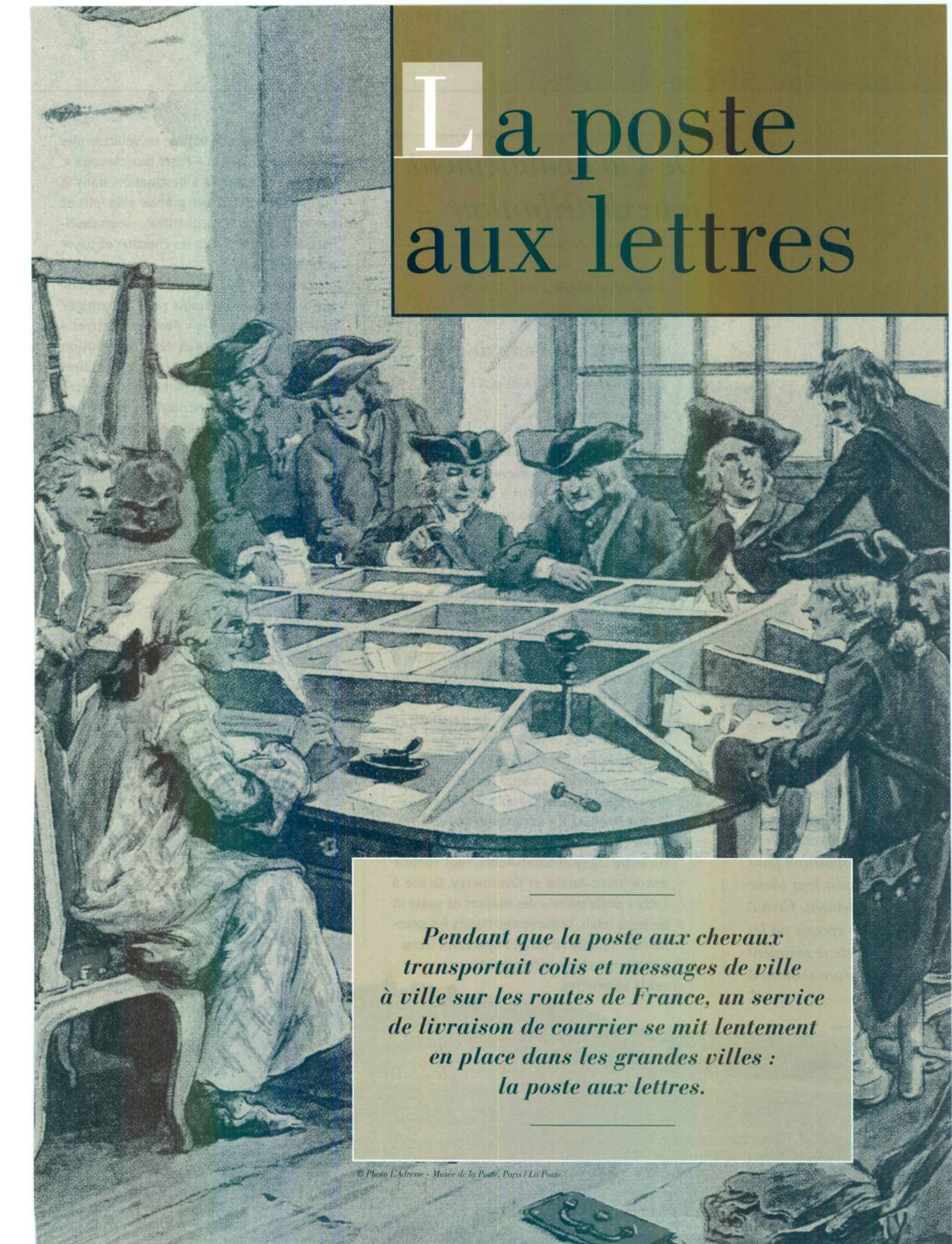
La fin des relais

L'abolition du système féodal le 4 août 1789 sonna la fin des privilèges d'Ancien Régime, empirant la situation déjà délicate des maîtres de poste. Avec la sécheresse et la disette qui régnaient alors, ils n'étaient plus en mesure d'entretenir les chevaux nécessaires à leur activité. La plupart abandonnèrent leur relais. Quelques-uns cherchèrent à poursuivre leur activité, percevant une maigre gratification annuelle de 30 livres concédée par l'État pour chaque cheval entretenu. Mais cela restait insuffisant et les relais périclitèrent les uns après les autres.

Pour autant, comme dans toutes les périodes troublées, les plus riches maîtres de poste parvinrent à mettre la situation à profit. Certains comme Dailly à Paris ou Ronneau en Côte-d'Or profitèrent de la vente des biens de l'Église et de ceux des émigrés pour acquérir de nouvelles terres à prix sacrifiés.

Le 19^e siècle fut marqué par le progrès technique. Le chemin de fer et la vapeur concurrencèrent la poste aux chevaux : des bateaux-postes à vapeur assurèrent la liaison dès 1830 entre Toulon et la Corse. L'époque vit aussi les premiers balbutiements des télécommunications (télégraphe Chappe en 1794, télégraphe électrique et code Morse en 1832...). Les maîtres de poste durent se résoudre à abandonner définitivement leurs relais. Des caricatures comme celle ci-contre témoignent de leurs inquiétudes face à l'essor du rail. Ceux qui se trouvaient sur des lignes adjacentes, loin de toute liaison ferroviaire, furent épargnés un temps. Comme l'explique Clémence Raine dans *La Poste aux chevaux et la Poste aux lettres en Bordelais, de la fin de l'Ancien Régime au milieu du 19^e siècle*, « Gagner du temps, affronter les obstacles dus au relief et assurer la distribution de la correspondance ont représenté les impératifs permanents de la Poste durant cette première moitié du 19^e siècle. Ils ont permis l'essor du service public en faveur de la poste aux lettres mais aux dépens de la poste aux chevaux ». ■

La poste aux lettres



Pendant que la poste aux chevaux transportait colis et messages de ville à ville sur les routes de France, un service de livraison de courrier se mit lentement en place dans les grandes villes : la poste aux lettres.

De l'acheminement à la distribution

Longtemps, on ne se préoccupa pas de remettre les envois postaux à leurs destinataires.

À u 17^e siècle, les « courriers » de la « poste aux chevaux » remplacèrent les « chevaucheurs » à l'usage exclusif des puissants et du pouvoir. Chargé de transporter les correspondances, le courrier voyageait d'un relais à l'autre, accompagné d'une escorte qui lui ouvrait la route jusqu'à la prochaine étape. À chaque arrêt, le courrier changeait de monture afin de maintenir une belle allure. Avec cette nouvelle « poste », le chevaucheur pouvait effectuer trois à quatre relais par jour, soit entre cinquante et cent kilomètres. Son escorte, le guide ou le postillon, se contentait de parcourir la courte distance séparant son propre relais de celui le plus proche. Environ trente kilomètres séparaient chaque étape. En 1832, à titre d'exemple, sur la route de Paris à Bar-le-Duc (Meuse), il y avait 27 postes et demi : deux entre Bar-le-Duc et Ligny-en-Barrois, un entre Ligny et Saint-Aubin, tout comme entre Saint-Aubin et Commercy. Grâce à cette « poste assise » des maîtres de poste et de leurs relais, la durée des trajets fut grandement réduite : il fallait auparavant treize jours de marche pour faire quatre cents kilomètres,

Le « courrier » en attente du bac. Soumis à un rythme effréné, les livreurs de colis et missives d'Ancien Régime utilisaient tous les moyens à leur disposition pour remplir leur tâche rapidement. Cela à une époque où les trajets se faisaient encore souvent à pied.

contre trois jours de voyage en véhicule une fois mise en place la « Poste aux chevaux ». Mais une fois arrivés à destination, dans le bureau de poste d'une grande ville, plis et paquets n'étaient pas distribués : leurs destinataires devaient venir les chercher et payer pour les obtenir.

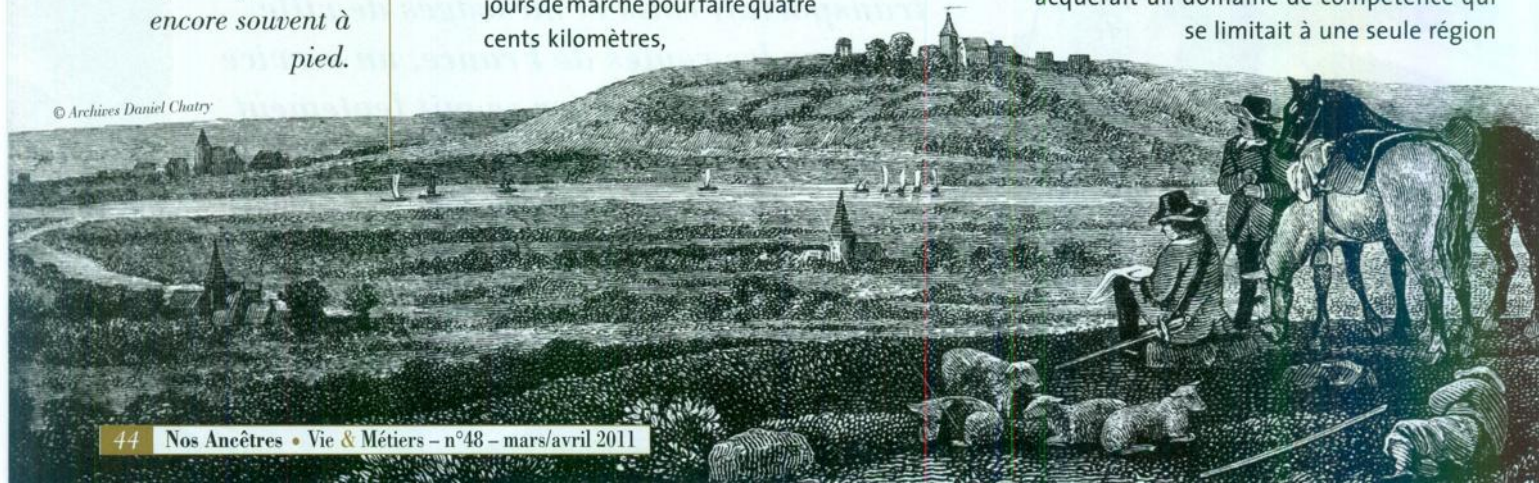
La « Poste aux chevaux » qui reposait sur un système de relais pour acheminer courriers et colis et la « Poste aux lettres » chargée de la collecte et de la distribution de la correspondance, très complémentaires l'une de l'autre, coexistèrent comme services de transport et de distribution des lettres et des paquets. Mais alors que la poste aux chevaux connaissait son apogée à la fin du 18^e siècle, le service de la poste aux lettres n'en était encore qu'à ses balbutiements. À cette époque, le réseau des bureaux et la distribution se limitaient au cadre urbain, qui concentrait la population riche et instruite.

Les maîtres des courriers

Principal acteur du dispositif postal, le « courrier » avait un travail épuisant.

La charge de « maître des courriers » apparut en 1630. C'étaient ces hommes qui chevauchaient sur les routes de relais en relais pour transporter les lettres et paquets. En achetant sa charge, le courrier acquérait un domaine de compétence qui se limitait à une seule région

© Archives Daniel Chotry



postale, sur vingt existantes. À cette époque, des courriers partaient de Paris deux fois par semaine avec les dépêches du roi et les correspondances des particuliers. Sur chaque route des postes, leurs marches étaient réglées à un relais par heure pendant les sept mois de la belle saison, nuit et jour, et environ 1 h 30 pour le même trajet le reste de l'année.

Fourbus, rongés par les rhumatismes, les pauvres courriers souffraient de la position prolongée assise à cheval, qui occasionnait de nombreuses douleurs au corps. En 1640, François Ronchin publia un étonnant *Traité des maladies et accidents qui arrivent à ceux qui courent la poste et le moyen pour conserver les courriers et les guérir*. Ce médecin préconisait le lit et le repos comme étant les deux grands remèdes miracles !

Petit salaire, grandes tentations

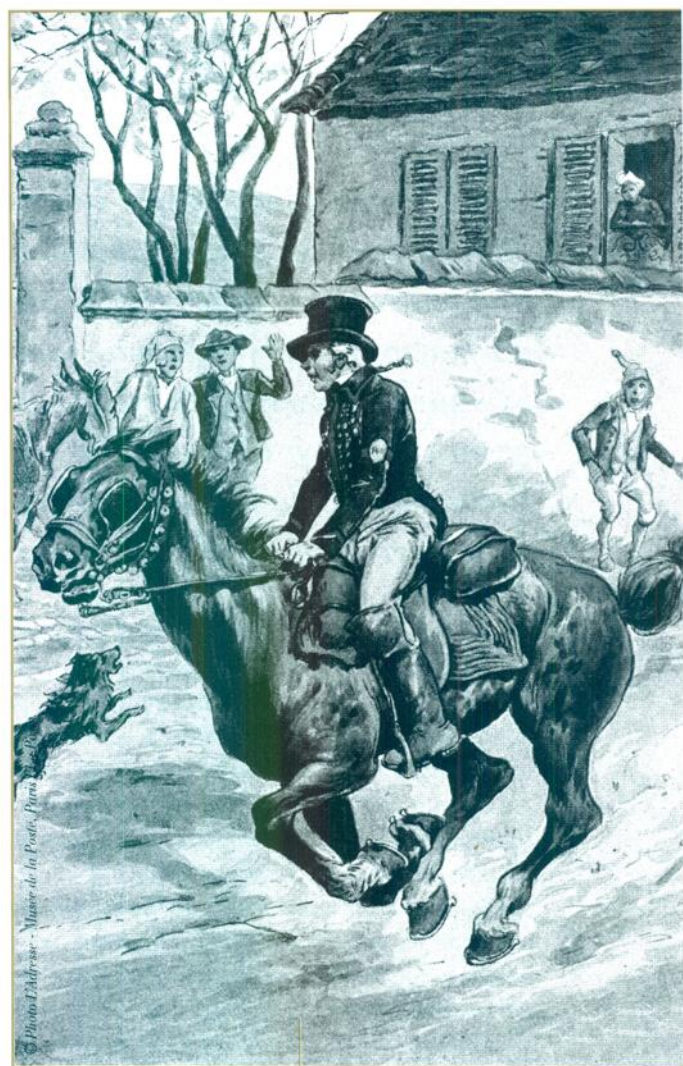
Tout comme le postillon qui le guidait d'un relais à l'autre, le courrier gagnait péniblement sa vie. Si le premier était payé par le maître de poste, le second était agent de l'administration postale. Et malgré tout, sa profession était très recherchée. Non pas pour le revenu qu'elle procurait, mais pour les à-côtés, notamment toutes les marchandises que les courriers transportaient de manière illicite ! Les archives rapportent par exemple l'arrestation du sieur Quillot en 1736 alors qu'il transportait un chargement de six paniers de truffes, deux ballots d'artichauts de Gênes et un baril d'huile.

Dans *Le Maître de poste et le messenger, les transports publics en France au temps des chevaux*, Patrick Marchand revient sur l'étrange tolérance qui entourait cette pratique illícite : « Parmi les fraudes auxquelles il se livre, figure le commerce personnel de marchandises qui lui permet d'arrondir ses revenus. L'Administration des postes, considérant la modestie des appointements qu'elle lui alloue, est tantôt tolérante tantôt répressive vis-à-vis de cette pratique. Il faut dire que la charge de courrier est particulièrement coûteuse. En

effet, le courrier de malle doit faire face à une double dépense : un logement sur son lieu de résidence, un autre sur son lieu de destination. Il court de jour comme de nuit et a tendance à s'endormir sur sa charrette laissant le soin au postillon de conduire l'attelage. »

Peut-on se fier au jugement du directeur général des postes, le comte de Beugnot, qu'il exprime dans ses *Mémoires* (1866) : « ce peuple de courriers est une espèce d'hommes à part ; presque tous sont forts, alertes, de santé admirable, et loin que le mouvement continuel de leur métier les fatigue, ils y puisent un surcroît de vie. J'ai essayé de m'en rendre raison. Je

remarque d'abord que le courrier ne trouve qu'assez peu de dépense intellectuelle à faire, ce qui ne contribue pas peu à la bonne santé et même au vrai bonheur : chez lui, le système gastrique joue le premier rôle, et comme ses facultés physiques s'exaltent par un exercice assidu, il boit, il mange, il dort, il fait tout mieux qu'un autre. Aucun rapport avec ses semblables qui ne soit de bienveillance ; il a mille occasions d'obliger, pas une de nuire ; il annonce de bonnes nouvelles, il console des mauvaises. Beaucoup de gens vont au-devant de lui, il ne va au-devant de personne. Pas d'aurore, pas de printemps, pas de belle nuit d'automne qui soit perdue pour lui ; et s'il trouve encore la fortune à traverser une vie aussi complète, il ne faut pas s'étonner qu'une telle situation trouve bon nombre d'amateurs. »



Une « estafette » des postes impériales, au début du 19^e siècle.

L'essor des véhicules postaux

Dans les premiers temps, le courrier voyageait seul, sur la selle de son cheval, précédé par le postillon. Mais au 18^e siècle, on attela un cheval à une charrette à deux roues. Les lettres n'étaient plus portées dans la sacoche du courrier, mais dans une malle donnant son nom à ce nouveau véhicule : la « malle-charrette » ou « malle-brouette ». Ce véhicule s'améliora en taille et en confort à la fin du 18^e siècle pour devenir la célèbre « malle-poste ». Particularité de ce nouveau dispositif : le courrier pouvait désormais également transporter un ou plusieurs voyageurs.

En 1793, les premières malles-poste avaient seulement deux places : l'une d'elles était réservée pour le courrier et l'autre pour un voyageur payant sa place. Cela permettait au courrier de voyager directement avec les particuliers. Or, « jusqu'alors, il lui était strictement interdit de prendre des passagers à bord de son véhicule réservé exclusivement au transport des dépêches. Celui-ci, que l'on appelle brouette, possède l'aspect d'une simple charrette à deux roues sur lesquelles on plaçait la malle aux dépêches soit un coffre qui contenait les paquets de lettres. Il n'y avait guère de place pour le voyageur mais, en contravention à la règle, les courriers de malle ne se privaient pas d'emmener quelque voyageur moyennant finance. Pour ne pas être pris en défaut et être dénoncé par les maîtres de poste, une technique de fraude consistait à laisser le voyageur avant d'arriver au relais et à le reprendre après avoir dépassé la poste » (Patrick Marchand, *Le Maître de poste et le messenger, les transports publics en France au temps des chevaux*).

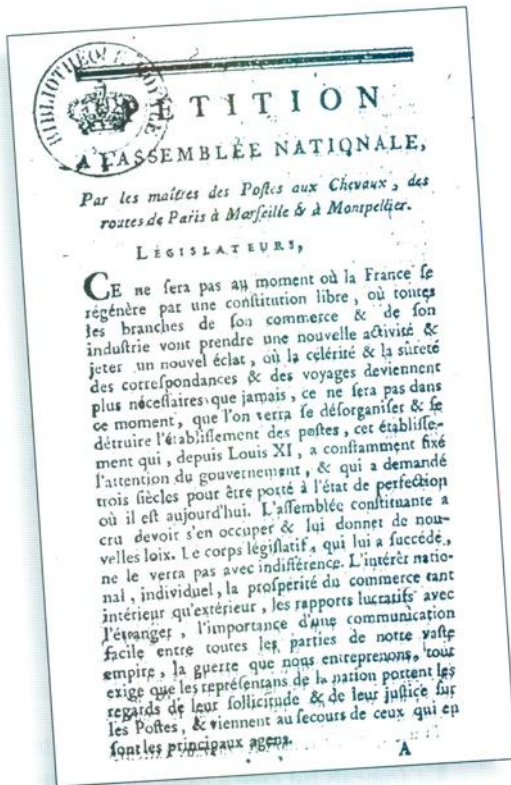
Les nouveaux véhicules postaux brûlaient le pavé. Il fallait 86 heures en 1814 pour relier Paris à Bordeaux contre seulement 37 heures en 1840. À ce rythme effréné, les courriers épuisaient les montures, sans qu'aucune indemnisation ne soit consentie aux maîtres de poste. Le maître de poste parisien Dailly se plaignit d'ailleurs de la vitesse « monstrueuse » que les malles-poste légères avaient atteinte. Il déplorait la mortalité « effrayante » de ses chevaux. Dailly perdit en effet 29 bêtes de 1815 à 1818 et 100 entre 1827 et 1830. Mais ces remarques et ces plaintes ne pouvaient empêcher le progrès ! Les malles-poste avalèrent des kilomètres de route à grande vitesse durant de longues années, jusqu'à ce qu'elles soient peu à peu remplacées par le chemin de fer. La dernière circula sur la route de Toulouse à Montpellier en 1857. ■

Une malle-poste sous l'Empire. Le postillon est à cheval, le courrier et un voyageur sont en voiture.



© Archives Pierre-Gabriel Ganz

Bouleversements révolutionnaires



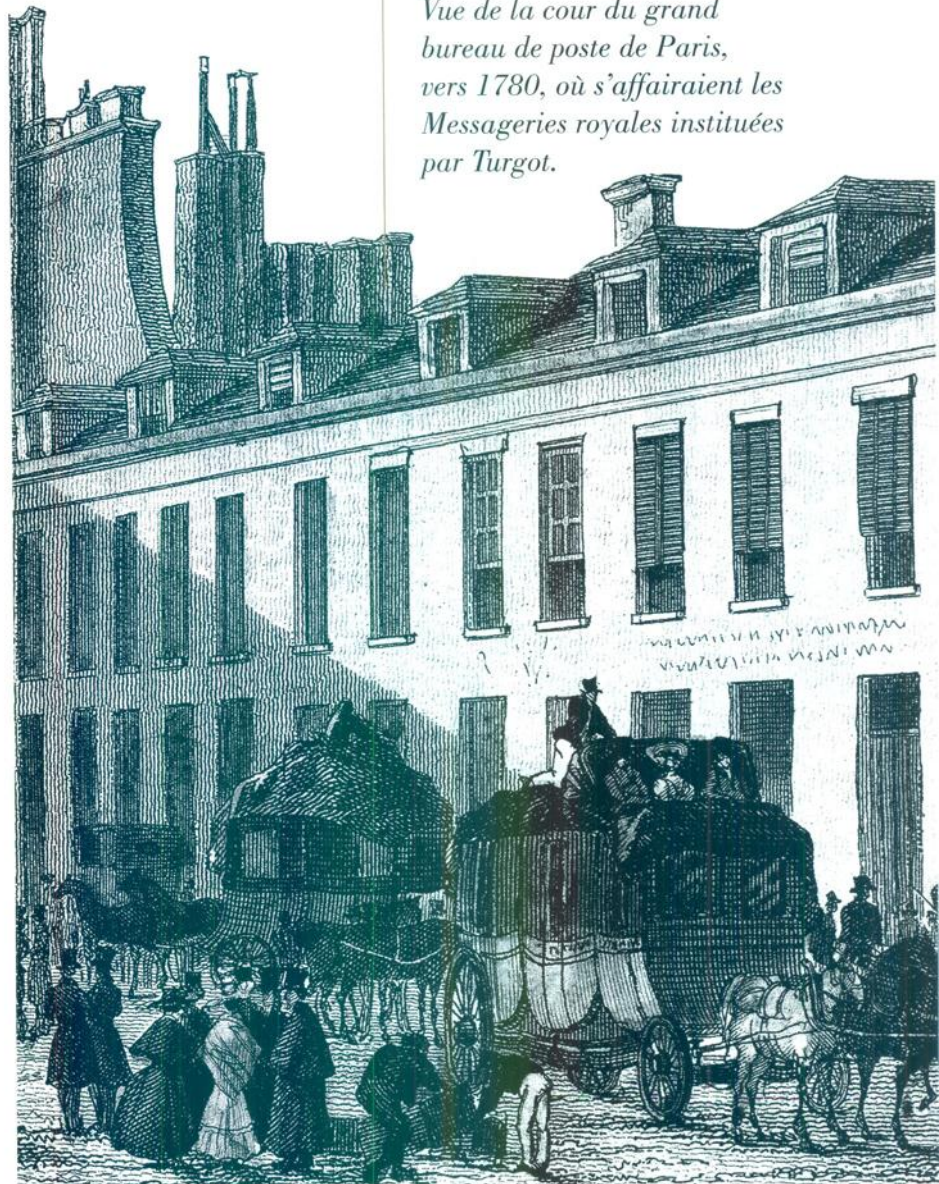
À partir de 1789, l'histoire postale fut marquée par le déclin de la poste aux chevaux et l'essor de la poste aux lettres. En 1792, la Ferme Générale fut supprimée, les différents services postaux furent réunis en régie, sous l'administration de l'État. Ces événements s'accompagnèrent de la création d'un véritable service public. Pour cela, il fallait cependant améliorer le réseau routier et faire baisser les tarifs par trop prohibitifs.

Avec l'arrivée à échéance du bail de la Ferme Générale le 31 décembre 1791, l'occasion s'était présentée d'étudier un autre mode d'exploitation, compte tenu de l'importance des postes pour la vie politique, économique et sociale du pays. En 1792 parut l'*Instruction générale*, un document qui réglementait l'exécution du service. On pouvait y lire : « C'est cet établissement qui donne la vie au commerce et qui entretient l'activité ; c'est par lui que se soutiennent toutes les relations

civiles, morales, politiques... ». Cette activité devait être assurée et gérée par des agents recrutés et nommés par l'État.

Ainsi, lors de la période post-révolutionnaire, on assista à l'intégration des trois services jusqu'alors distincts : la poste aux lettres, la poste aux chevaux et les messageries. L'*Instruction générale* de 1792 cite un décret qui préconisait cette réunion : « Il sera établi, dans tous les lieux où la plus grande utilité l'exigera, des bureaux pour le dépôt et la distribution des dépêches, l'enregistrement des voyageurs, le chargement et la remise des sommes et valeurs, des ballots et marchandises ».

Cette Pétition à l'Assemblée Nationale par les Maîtres de poste aux chevaux, datée de 1792, rapportait plusieurs doléances de ce corps de métier, dans les temps troublés de la Révolution.

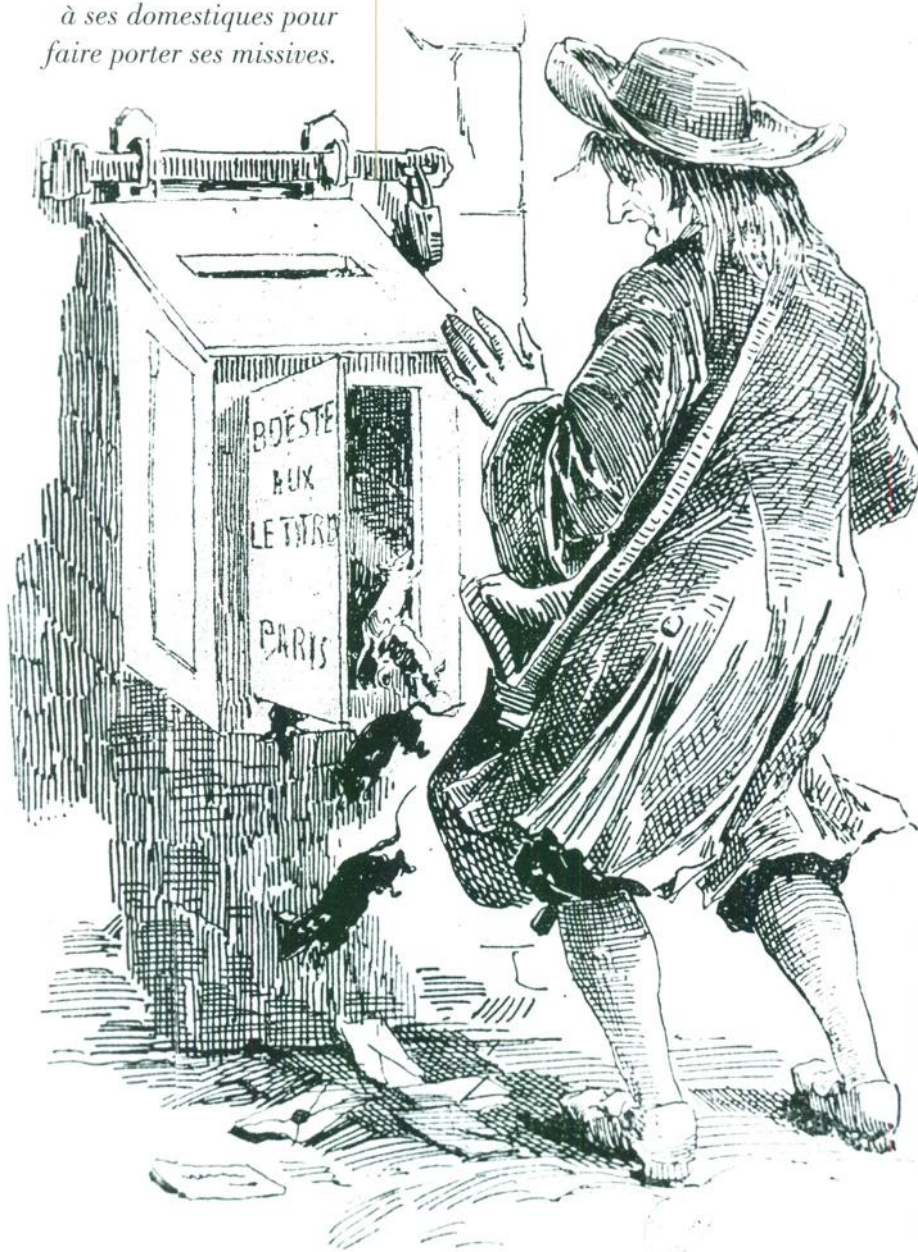


Vue de la cour du grand bureau de poste de Paris, vers 1780, où s'affairaient les Messageries royales instituées par Turgot.

La naissance des « Petites Postes »

Le facteur trouve des rats à l'ouverture de la boîte aux lettres : la première expérience de « Petite Poste », au milieu du 17^e siècle, fut un échec. Le système était mal accepté par la population et dédaigné par l'élite qui recourait à ses domestiques pour faire porter ses missives.

L'essor de la boîte aux lettres fut tardif et difficile.



À tout début du 17^e siècle, le royaume de France est un véritable désert postal, à la campagne comme à la ville. Il n'existait alors que deux bureaux en France : à Paris et à Bordeaux. Dans les villes, seuls les plus fortunés pouvaient expédier des missives, mais de façon officieuse, en passant par des serviteurs ou des messagers privés grassement payés. L'idée germa alors de proposer aux citadins un service postal public pour leurs correspondances intra-muros : la « Petite Poste » parisienne était née ! Sur son modèle, d'autres virent le jour dans des grandes villes de province, qui adoptèrent ce service de distribution du courrier de la ville pour la ville. Citons Bordeaux dès 1766 avec le privilège de Jean-Pierre Loliot, Lyon en 1779 par privilège au nom de Dragon de la Mothe, Nantes grâce à Mangin, ou encore Rouen où la « Petite Poste » fut dirigée par la veuve Fleury succédant à son mari.

La Petite Poste parisienne

Le premier véritable bureau de poste français fut créé à Paris, en 1621, rue Saint-Jacques. Le terme « poste » commença alors à être employé pour désigner l'endroit où se rendaient les usagers pour envoyer ou retirer une lettre, à une époque où le courrier n'est pas encore distribué à domicile. Il s'agissait initialement d'un simple relais de « poste aux chevaux », repris et aménagé par un nommé Baudry, mandaté par le général des Postes Pierre d'Almeras, qui eut l'idée d'y greffer un bureau de « poste aux lettres ». Dès 1630, le général des Postes Nicolas de Moy y habita et apporta quelques aménagements, notamment la construction d'écuries et de bureaux supplémentaires.

En 1653, le conseiller d'État Jean-Jacques Renouard de Villayer tenta d'organiser pour la première fois une « Petite Poste » à Paris, c'est-à-dire un service de dépôt et de diffusion des lettres intra-muros. Il obtint le privilège du roi pour l'établissement de boîtes aux lettres aux coins des principales rues. La « Petite Poste » qualifiait littéralement

© Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste



Un bureau de poste aux lettres, en 1760. Le tri s'effectuait sur une table divisée en cases correspondant aux divers bureaux de distribution de la ville.

© Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste

ces boîtes aux lettres, en opposition à la « Grande Poste » qui désignait le bureau de poste. On envisagea la dissémination d'une quinzaine d'unités dans les rues de la capitale. La levée avait lieu trois fois par jour, par des agents chargés de porter les lettres aux adresses figurant sur la missive.

Appelées alors « boîtes des billets », les premières boîtes aux lettres étaient en fait détenues par des commerçants qui en faisaient la demande : marchands, épiciers, limonadiers, libraires... C'était pour eux un complément de revenus avantageux.

Les aléas de la boîte aux lettres

Il fallut un certain temps à la population pour s'habituer aux nouvelles boîtes aux lettres disposées dans les rues. « Singulière chose qu'une boîte aux lettres : quel foyer d'intrigues, de mensonges, de nouvelles spéculations ! Toutes les passions humaines semblent se donner là comme un rendez-vous entre quatre planches ; c'est une



© Archives Daniel Chauty

Babel, langues, écriture, sentiments, esprit, tout se mêle, s'entasse : puis tout se disperse pour voler dans toutes directions, ainsi que les fragments d'une bombe et porter au loin l'étonnement, la joie, les pleurs et le repentir » (d'après le poète Jean-Antoine Petit Senn au 18^e siècle).

Dans le même temps, Renouard de Villayer avait établi un bureau au palais où se vendaient pour un sou pièce des billets imprimés d'une marque qui lui était particulière. On pouvait y lire « port payé le ... jour de ... l'an mil six cent cinquante-trois » ou « cinquante-quatre ». Pour s'en servir, il fallait remplir le blanc de la date à laquelle on écrivait, joindre ce billet à sa lettre et déposer le tout dans la boîte. C'était l'ancêtre du timbre : pour la première fois, l'expéditeur prenait en charge les frais de port. Malgré le degré de perfection de ce système, la Petite Poste de Villayer connut un sérieux revers que son concepteur n'avait pas anticipé. En effet, pour les Parisiens fortunés, ceux-là même dont l'éducation ou les besoins pouvait les amener à écrire des missives, rien n'était plus facile que d'envoyer un domestique amener son courrier dans un quartier de Paris. Ces mêmes domestiques qu'ils envoyaient chercher leur correspondance aux bureaux de poste. On trouvait même, par les rues, des « Savoyards » qui se spécialisaient dans ce type de service. Cette préférence pénalisa le développement des « boîtes des billets » de Villayer qui furent rapidement abandonnées.

La Petite Poste de Piarron de Chamousset

Au 18^e siècle, la Ferme Générale des Postes ne jugeait pas utile de faciliter la correspondance des Parisiens entre eux. Elle estimait que cela n'était pas assez rentable. Les lettres postées dans Paris à destination d'autres Parisiens étaient même détruites sans autre forme de procès ! C'est ce qu'indique cette annonce de l'Almanach royal de 1756 : « les lettres qui seront [déposées à] Paris pour Paris ne seront point portées à leurs adresses ; elles seront mises au rebut ».

En 1759, cependant, le conseiller à la chambre des Comptes Piarron de Chamousset



set (1717-1773) parvint à convaincre le roi Louis XV de l'autoriser à installer une « *poste particulière dans l'intérieur de notre bonne ville de Paris* ». La **boîte aux lettres réapparut à plus grande échelle** : une centaine d'entre elles furent alors installées dans les quartiers de la capitale. Réputé pour sa philanthropie, Chamousset reversait les bénéfices de sa « *Petite Poste* » aux hôpitaux. Une Lettre de M*** à un de ses amis de province sur l'établissement de la Poste intérieure à Paris écrite en 1760 revient sur l'établissement de la Poste intérieure à Paris. L'auteur y décrit les peurs que chacun colportait autour de ce nouveau service, notamment l'angoisse que la Petite Poste ne favorise l'essor des lettres anonymes. À cette première réticence, il explique qu'il existe des moyens aisés d'en découvrir les auteurs. La population craignait également que ce service ne soit pas aussi sûr



© Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste

ni aussi prompt que les commissionnaires, domestiques et « *Savoyards* ». Et elle lui reprochait d'ôter « *le pain à tous les malheureux qui vivent des salaires des commissions* ». Pourtant le rédacteur de la lettre défend ce service très utile pour « *les personnes chargées de différentes affaires ou attachées à un commerce considérable.* »

Malgré toutes ces réticences, la Petite Poste mise en place par Piarron de Chamousset commença à fonctionner le 9 juin 1760. Au début, le roi lui avait fait la promesse de pouvoir jouir de ses bénéfices pendant trente ans. Mais probablement face au grand succès du système, Louis XV trouva plus avantageux de la reprendre à son compte au bout de deux ou trois ans, en donnant à Piarron de Chamousset 20 000 livres de rentes viagères.

Une organisation exemplaire

Dès sa mise en service le 6 juin 1760, la Petite Poste parisienne fut régie par une organisation exemplaire. La capitale était divisée en neuf quartiers avec cinq bureaux rive droite et quatre bureaux rive gauche. Un dixième bureau situé place Chevalier du Guet desservait uniquement la banlieue.

En 1786, la Petite Poste de Paris employait 124 facteurs urbains, 11 de banlieue, 16 « *portesacs* » (qui effectuaient les liaisons entre les bureaux à pied puis à cheval dès 1823), 35 facteurs surnuméraires censés suppléer aux facteurs en titre absents. 500 boîtes aux lettres étaient disséminées dans la ville et chez des commerçants. Parallèlement, du personnel sédentaire assurait le travail comptable et administratif (directeurs, contrôleurs, commis surveillants). « *L'acheminement du courrier se faisait à travers de nombreux bureaux et passait entre les mains de plusieurs personnes. Les courriers qui acheminaient les lettres de la province vers Paris ou de Paris vers la province, en utilisant les montures louées*

La poste pendant la première semaine de janvier : aspect de la salle des facteurs du bureau parisien. A partir du 19^e siècle, l'activité postale augmenta régulièrement et considérablement.

dans les relais de la poste aux chevaux. Les taxateurs qui taxaient les correspondances à leur arrivée à l'hôtel des Postes. Le bureau des envois qui triait les lettres arrivées et préparaient celles pour le départ, tout en s'occupant des envois spécifiques tels les paquets recommandés, ou les paquets en port payé ». Au bureau, qui était ouvert de 5 h du matin en été et à 6 h 30 en hiver jusqu'à 10 h du soir, le tri s'effectuait « sur une table divisée en autant de cases qu'il y a de bureaux de distribution pour en faire la répartition aux bureaux représentés par les cases ». D'après les gravures montrant des bureaux de poste sous Louis XV, l'ambiance y était particulièrement assidue. « Les bureaux de distribution, dont les distributeurs et les facteurs géraient

la remise des plis aux particuliers dans Paris et ses faubourgs. Les commis leveurs de boîtes qui étaient chargés de ramasser les correspondances déposées par les usagers dans des boîtes aux lettres disséminées dans la capitale à l'hôtel des Postes pour qu'elles soient envoyées à leur destinataire. Le bureau des remises d'argent qui gérait les envois en numéraires. Le bureau des comptes qui était chargé de suivre la comptabilité des directeurs des bureaux de poste, ainsi que de la gestion des lettres en rebuts et en déboursées, c'est-à-dire des correspondances qui ne pouvaient pas être distribuées. Le bureau des correspondances qui s'occupait des relations entre les bureaux de poste du royaume et de l'étranger et qui transmettait probablement les

© Musée Carnavalet / Roger-Viollet



directives... Le cabinet noir, bureau qui n'avait pas d'existence officielle, chargé d'espionner les correspondances suspectes afin d'en rendre compte au roi. Le portier de l'escalier qui surveillait ses collègues, afin de tenir au courant les administrateurs, des faits et gestes de chacun » (Delphine Berque, *La Poste aux lettres à Paris. Personnel et organisation, 1738-1750*).

Pas du tout séduite par l'idée au départ, la Ferme Générale des Postes se décida finalement à unir la « Petite Poste » à la « Grande Poste ». En 1780, elle racheta à leurs propriétaires la gestion de toutes les Petites Postes mises en place dans les villes françaises. **Boîtes aux lettres, bureaux de poste, relais de chevaux et réseau : tout était désormais réuni sous une même administration**, qui n'allait pas tarder à être régie sous contrôle d'État après la Révolution.

Un développement postal rapide au 19^e siècle

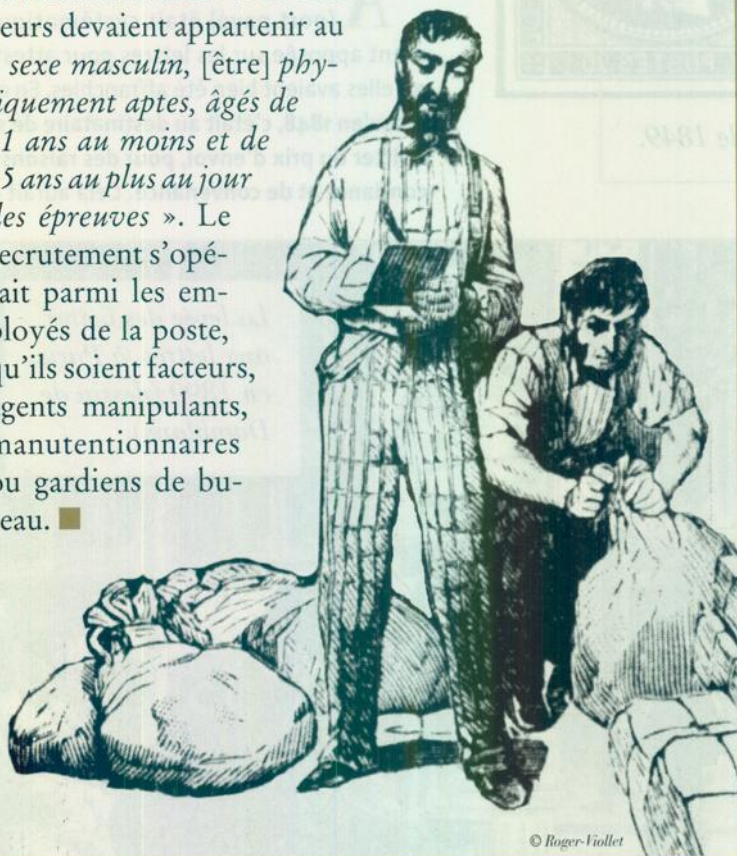
A partir de 1800, l'activité postale française est en plein boom.

Pour soutenir l'activité de la « Poste aux lettres » et répondre à la demande croissante des usagers, le service postal embaucha davantage de personnel de 1815 à 1848. En 1829, l'effectif des postes parisien comptait 32 inspecteurs, 122 sous-inspecteurs, 179 directeurs à traitement fixe, 1188 directeurs à taxation, 316 commis, 440 facteurs, 75 garçons de bureau, 410 distributeurs, 95 entreposeurs, 83 boîtiers et 36 portiers de ville.

Les bureaux de poste connurent une expansion formidable au 19^e siècle. Ils passèrent de 1 500 établissements en 1800 à 17 715 en 1900. Ces bureaux se composaient d'un directeur, d'un contrôleur et d'un

Le prestige du receveur

Le métier de directeur des postes prit le titre de « receveur » à partir de 1864. C'était un poste prestigieux, souvent brigué par des instituteurs, dont le degré d'enseignement facilitait la réussite à l'examen d'entrée. En 1935, un arrêté ministériel précisa les conditions d'accès : les receveurs devaient appartenir au « *sexe masculin, [être] physiquement aptes, âgés de 21 ans au moins et de 45 ans au plus au jour des épreuves* ». Le recrutement s'opérait parmi les employés de la poste, qu'ils soient facteurs, agents manipulants, manutentionnaires ou gardiens de bureau. ■



commis. Le contrôleur surveillait le service, les ouvertures de malles, la tarification du courrier et la vitesse d'acheminement du courrier.

Au cours du 19^e siècle, **l'affluence ne se dément pas dans les bureaux de poste, devenus de plus en plus polyvalents avec la création du système de mandats en 1817**. Comme le souligne Sébastien Richez, chargé de recherche au Comité pour l'histoire de la Poste, « le mandat-poste (qui offre une reconnaissance au déposant), s'adressant à un plus large public que la lettre de change, son ancêtre, attire dans les bureaux de nombreux marchands et négociants, qui se servent de ce système de transaction financière dématérialisée pour payer leurs affaires commerciales. »



© Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste

Timbre de 1849.

Du destinataire payeur à la naissance du timbre

Au 18^e siècle, la mention « PP » (port payé) était systématiquement apposée sur les lettres pour attester qu'elles avaient bien été affranchies. En effet, jusqu'en 1848, c'était au destinataire de s'acquitter du prix d'envoi, pour des raisons de confiance et de convenance. Cela aurait été



La levée des boîtes aux lettres, à Paris, en 1899 (dessin de Damblans).

© Roger-Viollet

considéré comme un affront de supposer que le destinataire n'ait pas eu les moyens d'honorer ces frais. Ainsi, autrefois, il était très rare que le courrier ne porte pas la mention « port payé ». L'argent était donc collecté à la distribution. Le facteur encaissait lors de sa tournée le prix du port des lettres qui lui étaient confiées ou bien qu'il venait de distribuer. Mais le dicton « *qui paye d'avance est mal servi* » avait la vie dure !

Certains cas imposaient tout de même d'affranchir son courrier avant envoi. S'il était considéré malséant de régler à la place du destinataire, il était en revanche bienvenu d'affranchir les lettres destinées « *aux curés des paroisses pour avoir des extraits de mort, aux directeurs des hôpitaux et majors des régiments pour des nouvelles des soldats ou autres, aux personnes publiques...* » (d'après Paul Charbon, *Le Facteur et ses métamorphoses*).

Entre 1821 et 1848, le nombre de plis en circulation en France passa de 45 millions à 120 millions : il devint urgent de faciliter le travail des facteurs et des directeurs, tenus jusqu'alors de calculer le prix du pli au cas par cas, selon le poids et le nombre de kilomètres parcourus. C'est à partir de 1849 que le premier timbre-poste permit d'affranchir tout type de documents selon un tarif progressif, qui variait en fonction du poids. Uniforme sur tout le territoire, ce prix ne tenait plus compte de la distance parcourue (un tarif fixe de 20 centimes pour une lettre de 7,5 grammes puis pour 10 grammes, équivalent au poids d'une pièce de 10 centimes). Cette première tentative se solda par un échec ! Les Français se montraient encore réfractaires à l'utilisation du timbre en 1852. Pour inciter le plus grand nombre à affranchir ses missives avec ces premiers timbres, réalisés par la Monnaie de Paris, le gouvernement décida d'octroyer une prime à l'affranchissement en 1854. D'après l'article intitulé « *Les Petites postes (1759-1792)* » paru dans le *Bulletin d'informations, de documentation et de statistique* en 1934, une réduction pouvait être consentie sur abonnement. Des réductions particulières étaient aussi accordées, comme par exemple pour les mémoires des avocats.

Des locaux inadaptés ?

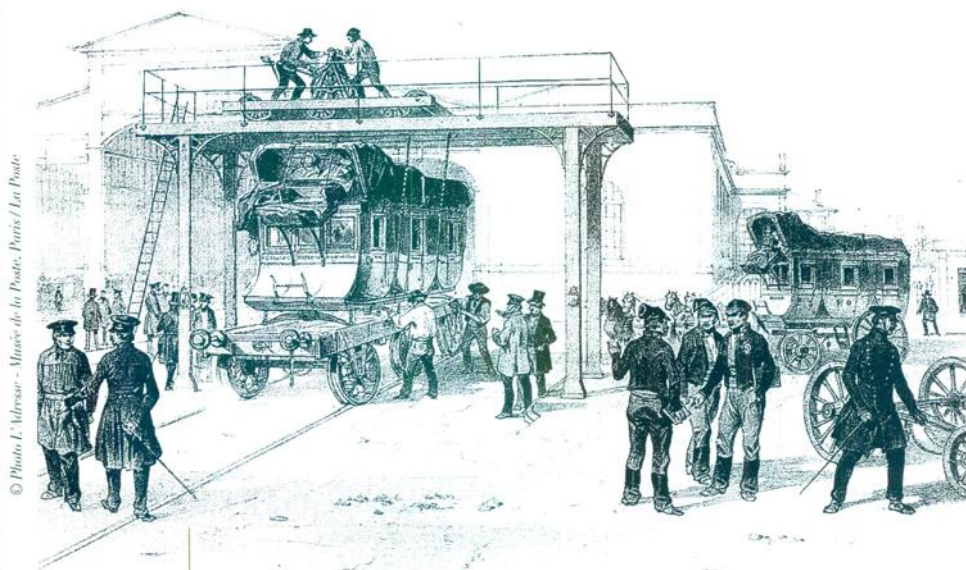
Jusqu'à la fin du 19^e siècle, les bureaux de poste étaient improvisés dans des locaux non spécialisés, loués aux communes. La quasi-totalité de ces locaux était des immeubles pris à bail soit par l'administration postale elle-même soit par les receveurs, ce qui explique le peu de travaux d'installation et d'entretien qui y furent faits.

Avec la multiplication des services postaux, vers 1880-1900, la poste installa ses bureaux dans de nouveaux locaux plus adaptés aux contraintes du métier. Les développements de la science (électricité), le début du machinisme et l'automatisme débouchèrent sur un réaménagement complet des anciens locaux jugés trop vétustes par les usagers.

Les premières postes « modernes » furent édifiées par des architectes relevant d'un corps spécialisé des PTT créé en 1901 et destiné à la « construction de l'Administration d'hôtels des postes, de bureaux centraux télégraphiques et téléphoniques ou d'immeubles spéciaux ».

Les bureaux ambulants

Le progrès technique profita à la poste aux lettres avec, en 1845, la création du premier service de « bureaux ambulants » : des wagons postaux sur la ligne de chemin de fer Paris-Rouen. « À partir de 1845 et jusqu'à l'entre-deux-guerres, l'essentiel du tri se faisait en mouvement, grâce aux services ambulants, dont les brigades étaient chargées du tri dans les wagons spécialement aménagés à cet effet » d'après Sébastien Richez. La lithographie ci-contre, en haut à droite, présente les diverses manipulations des diligences séparées de leurs essieux puis hissées et placées sur des wagons plats avant d'atteindre la gare. ■



© Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste

La formation du train des messageries en gare de Paris-Orléans, en 1845. Les diligences sont directement placées sur des wagons.

Vue intérieure d'un wagon postal de la « poste en chemin de fer », dessin de Morin paru dans la presse vers 1900.



© Archives Daniel Chauty

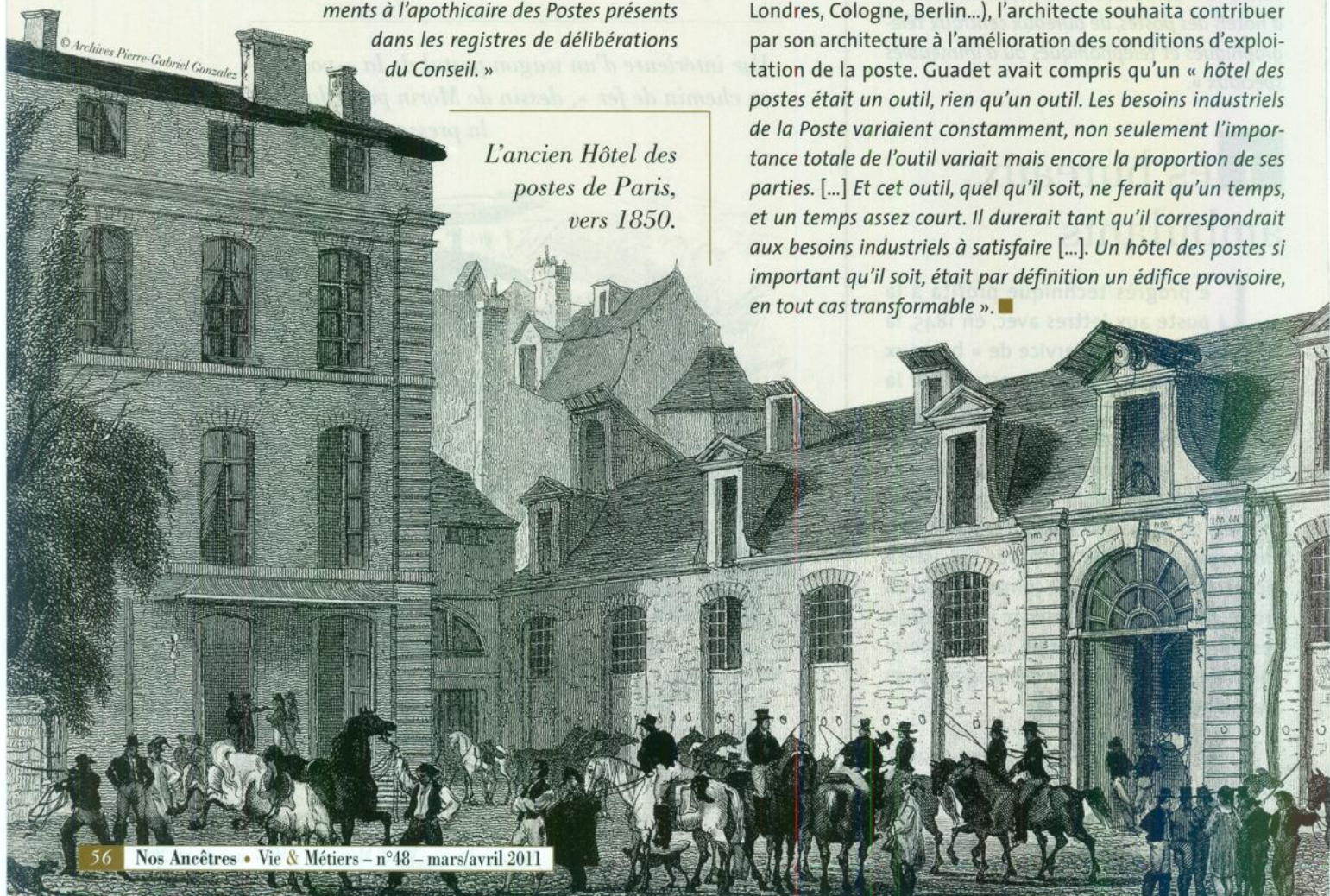
Hôtel des postes de Paris

Emblématique par sa situation et l'importance de son activité, l'Hôtel des postes de la capitale fit l'objet d'un réaménagement innovant.

La vie à l'ancien hôtel des postes de Paris est racontée par Christophe Tretsch dans son livre *La Vie à l'hôtel des postes de 1802 à 1830* : « le personnel était recruté en priorité par recommandation dans la famille d'un agent déjà employé, et le passage par le surnumérariat était presque systématique. Certains logeaient dans la partie de l'Hôtel réservée à l'habitation. Leurs conditions de vie étaient plus variées encore, et dépendaient de leur salaire, calculé avec rigueur à la fois sur le système du poste occupé et de l'ancienneté. De l'insalubrité de l'Hôtel et des conditions de vie difficiles, découle un merveilleux indicateur de la qualité de vie à l'Hôtel des Postes de Paris : la santé de ses employés, qu'il est possible d'étudier grâce aux chiffres de remboursement de médicaments à l'apothicaire des Postes présents dans les registres de délibérations du Conseil. »

L'ancien Hôtel des postes de Paris, vers 1850.

L'Hôtel des postes de Paris, sans conteste le plus important pour son trafic postal, se devait d'être particulièrement innovant. Comme beaucoup d'autres, il fut donc installé dans un bâtiment flambant neuf à la fin du 19^e siècle. En 1888, l'architecte et théoricien Julien Guadet imagina un bâtiment très flexible qui distinguait parfaitement deux parties : l'une consacrée au contact avec les usagers ; l'autre, plus industrielle, située à l'arrière et où se trouvaient de grands plateaux. Les planchers reposaient sur des charpentes métalliques de très grande portée. Avec ses monte-charges et ses ascenseurs hydrauliques, cet édifice se révéla précurseur dans sa manière d'envisager le lien entre l'architecture, la fonction et le processus de travail. Sur le modèle des autres pays européens (à Londres, Cologne, Berlin...), l'architecte souhaita contribuer par son architecture à l'amélioration des conditions d'exploitation de la poste. Guadet avait compris qu'un « hôtel des postes était un outil, rien qu'un outil. Les besoins industriels de la Poste variaient constamment, non seulement l'importance totale de l'outil variait mais encore la proportion de ses parties. [...] Et cet outil, quel qu'il soit, ne ferait qu'un temps, et un temps assez court. Il durerait tant qu'il correspondrait aux besoins industriels à satisfaire [...]. Un hôtel des postes si important qu'il soit, était par définition un édifice provisoire, en tout cas transformable ». ■





Facteurs des villes

Maillons importants, pourtant longtemps oubliés, du système postal, de nombreux hommes et femmes travaillèrent à la livraison du courrier en ville.

Remise d'un courrier, au début du 18^e siècle. Pendant longtemps, en l'absence de véritables facteurs, ce furent des messagers privés et des domestiques qui livrèrent les missives en ville.

Au temps du courrier sans facteur

Lorsque le service postal public fut mis en place, la distribution du courrier n'allait pas de soi.



Le facteur tel qu'on le connaît aujourd'hui, collectant et distribuant à domicile le courrier, n'apparut qu'au 17^e siècle, avec la création du premier bureau de poste et la naissance de la « Petite Poste » à Paris. La première mention du terme « facteur » remonterait à 1638, à Paris. Ce métier se répandit assez rapidement dans les grandes agglomérations françaises (Bordeaux, Lille, Lyon...) lorsque des services de « petite poste » y furent mis en place au 18^e siècle. Le facteur arrivera par contre plus tardivement sur l'ensemble du territoire français, les premiers facteurs ruraux n'apparaissant qu'en 1830.

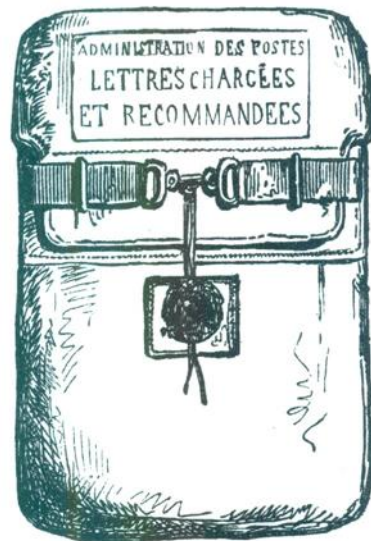
À l'origine, pour envoyer ou recevoir du courrier, la population se rendait directement au bureau de poste, tenu par un directeur qui y travaillait souvent seul. Celui-ci faisait rarement appel à des facteurs, car il devait rétribuer ces agents sur ses propres deniers, lorsque les communautés locales n'y subvenaient pas. C'est ainsi que la correspondance de Bordeaux, ville réputée pour ses échanges commerciaux intenses, n'était délivrée que par six facteurs en 1768. À Lyon, huit facteurs subvenaient à l'ensemble du trafic postal en 1772, contre trois agents à Strasbourg en 1789. Après la Révolution, le bail des postes du 20 juin 1798 généralisa l'emploi de facteurs pour tous les bureaux dont les revenus dépassaient 2 000 francs.

Un métier sous contrôle

Dès le 18^e siècle, le profil des facteurs fut clairement défini par Piarron de Chamousset, fondateur de la « Petite Poste » parisienne : « *les facteurs ne seront reçus qu'après examen scrupuleux afin que, parfaitement connu, leur service soit plus assuré.* »



Facteur parisien pointant sa feuille de présence.



Ils seront punis à la moindre faute et dans l'instant même ». Le directeur des bureaux de poste devait s'assurer de la probité exemplaire de son personnel.

Des inspecteurs surveillaient les facteurs et les empêchaient de commettre toutes sortes de larcins. Car leur activité les rendait vite indignes de confiance aux yeux de la population. Les usagers se plaignaient notamment d'erreurs de distribution et de la perte des correspondances.

Il y avait aussi des soustractions frauduleuses, auxquelles la création des lettres recommandées permit de faire face à partir de 1829. Ces premières lettres recommandées pouvaient être expédiées depuis tous les bureaux, mais uniquement à destination de Paris. Le souci de satisfaire la clientèle prévalait à cette époque sur la rentabilité puisque ces premiers recommandés étaient entièrement gratuits : « *l'objectif est de faire cesser les plaintes fondées ou non, qui se sont élevées contre l'Administration. Le moyen de sécurité que nous vous offrons pour votre correspondance importante est simple, facile, sans frais extraordinaires. Nous ne demandons pour récompense du surcroît de travail que nous nous imposons, que de pouvoir prouver au public que les soustractions (de courrier) dont il se plaindrait à l'avenir, ne viennent pas du fait des agents des Postes.* » (extrait de « *L'expansion du service postal de 1815 à 1848* » paru dans la Revue des P.T.T. de France n°4, 1981).

Sacs postaux et portefeuilles destinés au transport du courrier. On voit ici que divers sceaux interdisaient les ouvertures intempestives.

Coup de claquoir

Un employé des postes, Adhémard Kermabon, immortalisa le facteur de la Petite Poste dans ses aquarelles présentées lors de l'exposition universelle de 1889. Ce préposé était reconnaissable au « *claquoir* » dont il battait les portes de chaque demeure. À raison de trois distributions par jour en 1760, le facteur de la Petite Poste n'avait pas le temps de monter dans les étages. Par conséquent, il avertissait le destinataire de sa venue à l'aide de cet outil qu'il frappait sur le chambranle en bas de l'escalier. ■

Facteur de la Petite Poste au 18^e siècle, par Adhémard Kermabon.



© Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste

Une ascension lente et progressive

Une stricte hiérarchie régulait la profession de facteur.

*A gauche : courrier
convoyeur, en 1889.
A droite : le pesage du
courrier, vers 1900.
Les salaires et statuts
des agents des postes
obéissaient à une
stricte hiérarchie.*

Lorsqu'il embrassait la profession, le facteur devait commencer au bas d'une échelle de compétences. Il débutait en tant que simple « *facteur numéraire* » : il suppléait dans chaque bureau aux défaillances des titulaires, avant de gravir un à un les échelons que l'administration postale avait mis en place sur Paris et dans les autres villes. Ces employés débutants étaient mal payés en comparaison avec les autres activités de l'époque (20 livres par mois).

De facteurs numériques, les agents étaient ensuite promus « *porte-sacs* ». Ces hommes étaient chargés d'établir la liaison entre les différents bureaux de poste de la ville ou de la région. Puis ils passaient « *facteurs de banlieue* » avant de pouvoir prétendre au très demandé poste de « *facteur de ville* ». Dans l'enceinte de la ville, la hiérarchie restait de rigueur puisque les meilleurs quartiers étaient réservés aux facteurs ayant la plus grande ancienneté.

Il semble que ce règlement ait été inflexible malgré quelques tentatives pour passer outre. Ainsi un nommé Madier, ancien curé de Saint-Severin, s'étonna auprès de l'intendant général Ménard que son protégé ne soit encore que facteur numérique. L'officier lui répondit : « *Pour avoir une place de facteur, il faut qu'il soit d'abord porte-sac... et je ne pourrai le nommer sans injustice pour les autres et sans m'écarter de la règle établie pour l'émulation des places.* » De même, à Paris, le fermier général Pignon demanda le quartier de la rue Royale pour son protégé. Cela lui fut refusé au motif qu'« *il est de règle de ne faire passer dans la ville que les facteurs qui ont servi quelque temps la banlieue* ».



Calendrier et étrennes

La coutume d'offrir un calendrier à chaque nouvelle année s'instaura dès 1762. À l'origine, l'almanach de la Poste de Paris instruisait le public des avantages de cette administration (renseignements postaux, informations relatives à la vie locale). En remerciements, les premiers usagers de la Petite Poste parisienne offraient quelques étrennes aux facteurs. En 1849, une circulaire du directeur général des Postes confirma pour les facteurs « *la distribution des calendriers à leur profit et pour leur compte conformément à un usage depuis longtemps établi* ». Ces almanachs pouvaient aussi contenir des chansons, comme dans le *Courrier vigilant, étrennes chantantes de la Poste de Paris* (1776) publié aux « *dépens des facteurs* », où un couplet disait :

« *Recevez ce petit présent
c'est l'étrenne du sentiment
comptez toujours sur un facteur
pour vous, plein de zèle et d'ardeur ;
et n'oubliez pas le Commis
de la p'tite Poste de Paris.* » ■

« *Contributions indirectes* », caricature du 19^e siècle présentant la vente de calendriers par les facteurs.

Rémunération des facteurs

À u 18^e siècle, le facteur de ville touchait 360 livres par an, auxquelles venaient s'ajouter des gratifications trimestrielles, et les étrennes du jour de l'An, laissées à la libre appréciation des usagers.

Pour boucler ses fins de mois, il n'était pas rare que le facteur soit amené à solliciter des clients de la Poste pour obtenir une petite avance financière. Ainsi, les archives relatent l'histoire d'une dame de Troyes-Digniaucourt qui avait prêté 24 livres à un facteur. Dans un courrier, elle réclamait le montant à l'administration qui lui répondit le 17 octobre 1787 : « *Cet homme, chargé de famille, se trouve très gêné pour le moment et il se propose de vous liquider dans le mois de janvier prochain, du produit de ses étrennes. Comme on me marque que ce n'est pas par inconduite qu'il a emprunté cette somme et que c'est un honnête homme, je vous demande de vouloir bien vous prêter à cet arrangement* ». Elle n'avait en effet pas à s'inquiéter. L'échéance imminente du jour de l'An apporterait au préposé son lot annuel de gratifications.



© Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste



© Archives Daniel Chouvy

Facteur de ville, vers 1850.

Le privilège de l'uniforme

Les facteurs de la Petite Poste parisienne étaient habillés par l'administration qui leur prêtait deux tenues : une pour l'été, l'autre pour l'hiver. Ces tenues passaient d'un agent à l'autre. On trouve en effet trace d'une interdiction faite en 1787 à cinq facteurs à la retraite d'emporter « leurs vieux habits qui devaient servir à leurs remplaçants ».

Dans les autres villes de province où une petite poste était en action, l'uniforme arriva parfois plus tardivement. À Dijon, les facteurs ne possédaient pas encore d'uniforme réglementaire en 1822 : « On désirerait que les facteurs de la Poste fussent munis, comme à Paris et presque toutes les villes du royaume, de petites valises ou sacoches de cuir pour préserver les lettres des intempéries de l'air et de curieuse indiscretion de nombre de personnes qui lisent les adresses entre les mains des facteurs lors de leur distribution. On désirerait aussi que ces employés eussent (comme cela doit être) quelques marques caractéristiques de leur fonction. » Une tenue réglementaire sera finalement imposée dix ans plus tard.

Il s'agissait d'un habit de drap bleu de Lodève fermé par des boutons en métal jaune portant l'inscription « poste aux lettres ». Certains pourtant, pour acquérir une plus grande respectabilité, s'offrirent sur leurs deniers une blouse bleue à col écarlate. L'administration encouragea ce type d'achats, sans pour autant en donner les moyens à ses agents...



© Selin / Leemage

Facteur, au début du 20^e siècle.

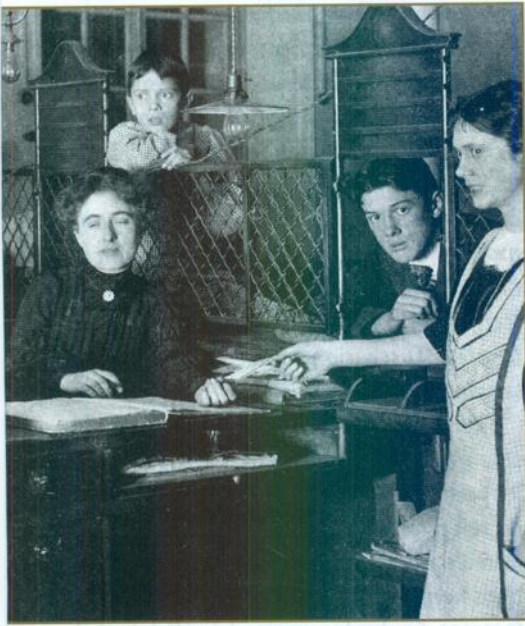


Bureau de poste de Fontenay-sous-Bois, en 1911.

Misogynie ?

Les femmes durent parfois lutter pour s'imposer dans le service postal.

L'arrivée des premières femmes au sein des services postaux est ancienne. Plusieurs d'entre elles se trouvaient même à la tête de bureaux de poste dès le 18^e siècle. Comme dans la plupart des corporations, il était admis que les épouses héritent et succèdent à leurs maris dans les relais et bureaux de postes. La disparition du messenger postier ne rompait pas le contrat de fermage. Pourtant, leur nombre grandissant semble avoir inquiété l'administration postale au 18^e siècle, comme le souligne Jeanne Bouvier (*Histoire des dames employées des PTT de 1714 à 1929*). Elle prit « un arrêté pour retirer aux femmes ce droit de succession reconnu depuis longtemps dans les postes et depuis plus de cinq siècles dans les autres corporations ». Le 24 août 1781, ce texte stipula que les « veuves des employés de la Petite Poste et de la Grande Poste de Paris ne remplaceraient pas leur mari, et que dans



© Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste

aucun cas, il ne serait accordé d'emplois aux femmes de prime abord. » Des modifications furent rapidement apportées à ces mesures restrictives. Et dès 1789, les femmes purent à nouveau succéder à leurs maris si les administrateurs le jugeaient à propos.

Ces délibérations censées réduire le nombre de femmes employées aux Postes de Paris ne visaient aucunement les femmes des postes de province. Les invectives touchaient surtout les Parisiennes, qui avaient le privilège de détenir la direction des bureaux de quartier. À Paris, elles étaient cinq pour deux hommes. Madame Le Roy gérait celui situé rue des Mauvaises Paroles (quartiers Saint-Denis, les Halles...), Mademoiselle Coulette de Valmiron celui de la rue de Fourcy Saint-Antoine, Madame Tavernier du Jonquet celui de la rue des Vieux Augustins (quartier Richelieu, place des Victoires...), Madame Theveneau celui rue Condé dans le 6^e et Mademoiselle Boulet celui rue Poissonnière (quartiers Bonne-Nouvelle, Saint-Lazare).

Malgré leur légitimité, certaines femmes peinaient à se faire respecter par les postiers. En 1785, une veuve appelée Fleury sollicita par exemple de l'aide auprès de l'Intendant pour « empêcher l'espèce de complot que ses facteurs (au nombre de 12) semble avoir formé contre elle pour la forcer à leur donner une augmentation de gages en la menaçant

Correspondance en quarantaine !

Les facteurs comme les usagers, en contact avec les missives, pouvaient s'exposer à certains dangers. Au même titre que les tissus, les papiers étaient réputés pour être des vecteurs importants de transmission de maladie comme la peste. Pour limiter les risques de contagions, de multiples opérations, parfois radicales, furent mises en œuvre, rendant parfois la lecture un peu vaine...

Les premières évocations de « traitement » du courrier remonteraient à la grande épidémie de peste de 1629, durant laquelle un arrêt de la cour du Parlement instaura la désinfection des lettres par fumigations. Cette technique consistait à « parfumer » le courrier d'une vapeur composée de grains de lauriers, de genévrier ou de romarin. Plus radicale encore, une opération de désinfection consistait à plonger directement la correspondance dans un bain vinaigré : le destinataire était bien avancé lorsqu'il recevait un tel courrier avec la mention « purifié » ! Quand l'opération n'avait pu être menée à son terme, les lettres portaient l'inscription « net à l'extérieur mais souillé à l'intérieur ». L'Administration se déchargeait ainsi de toute responsabilité et laissait le destinataire ouvrir sa correspondance à ses risques et périls. Aux 17^e et 18^e siècles, une grande variété de méthodes semble avoir été employée, allant de la fumigation de vapeur de soufre, de tabac, de salpêtre ou bien de l'immersion dans une tisane dite « vinaigre des quatre-vo-

leurs », sans oublier la perforation à l'aide d'un instrument en forme de gaufrier. Une anecdote rap-

porte que pour se prémunir de la maladie contagieuse qui sévissait à Amiens en 1661, toutes marchandises en provenance de cette ville furent mises en quarantaine. On peut lire dans un arrêté de cette époque : « Toutes les lettres venant de ladite ville d'Amiens seront passées par le feu, avant que d'être distribuées ». On comprend mal comment il était possible de « passer par le feu » des documents en papier sans les brûler tout en envisageant quand même leur distribution ! ■



© Jean Bernard / Leemage

Pince à courrier, en fer et en bois, employée pendant la Peste, au 17^e siècle.

de quitter tous son service si elle s'y refusait ». La riposte de l'Intendance ne se fit pas attendre. Elle exigea un préavis de deux mois auprès de tous les démissionnaires.

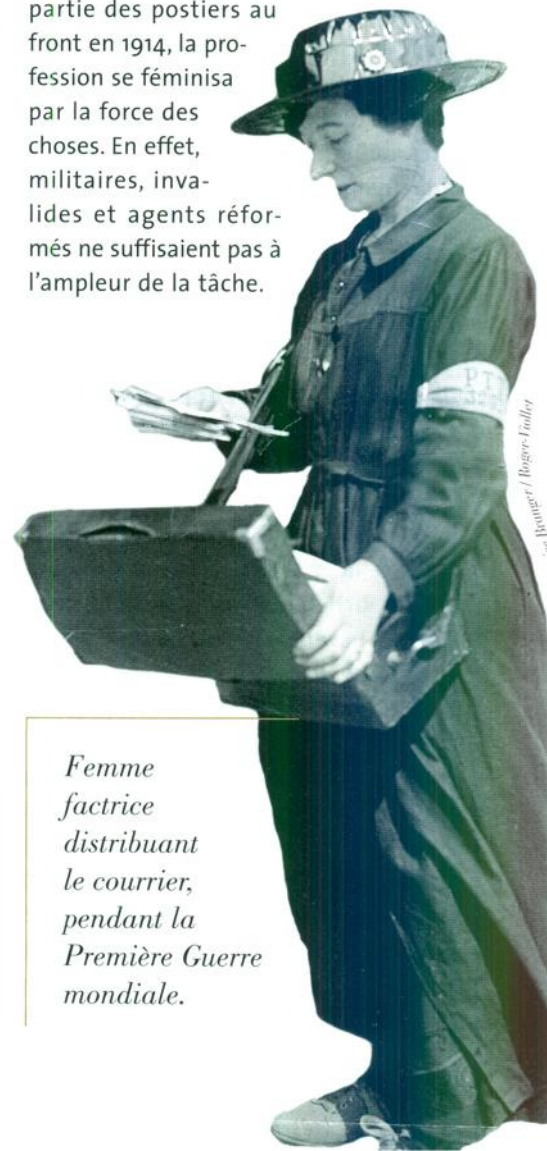
Quelques années plus tard, en 1791, les **facteurs de Paris profitèrent des cahiers de doléances pour formuler leurs revendications à l'Assemblée nationale. Celles-ci portaient sur une paie fixe, un avancement sur le mérite... et sur la suppression des femmes dans le travail !** Voici un extrait de ce texte : « *Nous demandons une paie fixe de 40 sols par jour, sur laquelle nous nous obligeons de fournir l'habit d'ordonnance sur ladite paie, ou bien qu'il nous soit permis d'en porter un bourgeois, à la charge de porter une médaille ou un écusson pendant le service, et qu'il y soient gravées les marques distinctives de notre poste, ainsi que celles de vrai citoyen. Que comme facteur nous puissions jouir du droit d'avancement dans tous les emplois par rang d'ancienneté, de service, de mérites et de vertus, sans faire aucun passe-droit. Et que les titres titulaires, ou emplois par faveur ou protection de chefs n'existent plus. Supprimer les femmes employées nommées Directrices, en leur accordant une pension. Convient-il à des femmes de gérer et d'avoir un bureau, où il faut que l'homme qu'il connaît sa qualité et ses droits, subisse le joug du caprice puisqu'il sait que la femme dans le sens physique ne possède que la moitié de ses vertus.* » Face à ces récriminations des comités révolutionnaires, la restriction des droits de succession des femmes fut à nouveau envisagée en 1792.

Les femmes succédaient à leurs époux aux postes de direction mais aussi comme simple factrice en ville ou à la campagne. Il semble que les kilomètres à parcourir ne les aient pas dissuadées... Ainsi Nougaret et Charbon citent la « citoyenne Caulein » en remplacement de son père à Dunkerque, la « veuve Dassonville » succédant à son mari, la « femme Ledou » à St-Brieuc en remplacement de la « demoiselle Rebour ». Ces choix impliquaient quelques sacrifices pour la gent féminine, comme l'explique Aurélie Pellet dans sa recherche *Le personnel des Postes dans le département du Rhône : 1871-1914* : « *Travailler dans le secteur postal avait également une grande incidence sur*

la vie familiale des individus dont les longues et pénibles journées ne favorisaient pas les unions conjugales. Le célibat atteignit de forte proportion notamment parmi le personnel féminin pour qui un mari et des enfants étaient difficilement conciliables avec leur choix professionnel. Les personnes mariées avaient quant à elles tendance à limiter le nombre des naissances dans l'objectif de conserver leur niveau de vie et de favoriser l'ascension sociale des générations suivantes ».

L'entrée des femmes aux services postaux sera plus significative à partir de 1890 avec les premiers concours pour l'accès aux postes de téléphonistes et télégraphistes. Cela ne calma pas, on s'en doute, l'animosité de certains hommes à l'égard de leurs homologues femmes. Seules les veuves bénéficiaient de considération au sein de l'administration.

Avec la mobilisation d'une partie des postiers au front en 1914, la profession se féminisa par la force des choses. En effet, militaires, invalides et agents réformés ne suffisaient pas à l'ampleur de la tâche.



Femme factrice distribuant le courrier, pendant la Première Guerre mondiale.

Des femmes remplacèrent leurs époux mobilisés et, par un arrêté du 28 septembre 1915, il fut décidé que les femmes des sous-agents décédés par suite des faits de guerre pourraient être employées comme facteurs auxiliaires. C'est ainsi qu'en 1917, 120 factrices exerçaient à Paris, arborant fièrement la toile cirée à cocarde tricolore. Mais toutes furent finalement renvoyées chez elles en 1918, comme le souligne Pascal Roman, conseiller scientifique et culturel du Musée de La Poste.

Chansons de facteurs

Devenu avec le temps essentiel pour chacun, le facteur de ville fit l'objet de nombreuses chansons de proverbes. Voici par exemple *L'Hirondelle du quartier ou la boîte aux lettres*, de Ch. M. Delange :

« Rasant comme l'hirondelle
La surface du trottoir,
Messenger prompt et fidèle
On est heureux de me voir.
Jamais rien ne me retarde,
Et mon épître à la main,
À la portière bavarde,
Je réponds par ce refrain
C'est trois sous, c'est trois sous
Mêlez-vous de c'qui vous r'garde,
C'est trois sous, c'est trois sous
Portière, dépêchez-vous (bis). »

Cette autre chanson de facteurs met en lumière le devoir pas toujours facile du personnage pittoresque qu'est devenu le facteur :

« Aux bureaux dont je suis l'agent
Impassible et fidèle,
J'arrive d'un pas diligent
Dès qu'un courrier dételle.
Et joie ou pleurs, à la fois,
Pleuvent pour tous de mes doigts.
Du sort, la loi profonde
A voulu qu'un pauvre facteur,
Du grand drame du monde
Fût le premier acteur.

Quand je cours, chargé de papiers
Que le service apporte,
Grisettes, artistes, banquiers,
M'attendent sur leur porte.
Et plus d'un œil plein d'émoi
Me dit : « K'est-il rien pour moi ? »
Du sort la loi profonde
A voulu qu'un pauvre facteur,
Du grand drame du monde
Fût le premier acteur.
La mère, rêve au deuil amer
Que porte ta tendresse.
Un gros pli, timbré d'outre-mer,
Arrive à ton adresse.
Le fils qu'attend ton amour
T'annonce enfin son retour.
Du sort la loi profonde
À voulu qu'un pauvre facteur,
Du grand drame du monde
Fût le premier acteur.
Mademoiselle,... ce n'est rien :
La lettre est affranchie.
Vous rougissez ?... ce beau vaurien
Vous aura donc fléchié.
Le poulet qui vous émeut,
C'est un rendez-vous qu'on veut
Du sort la loi profonde
A voulu qu'un pauvre facteur,
Du grand drame du monde
Fût le premier acteur.
Pauvre femme, pauvres marmots,
Vous dont le cœur espère
Que Dieu va, touché de vos maux,
Vous rendre votre père...
Je n'apporte à votre espoir
Qu'une lettre au cachet noir !
Du sort la loi profonde
A voulu qu'un pauvre facteur,
Du grand drame du monde
Fût le premier acteur.
C'est pour toi jeune étudiant :
Cette lettre est bien lourde.
Ta mère à ton cri suppliant
N'aura pas été sourde.
Tiens, voilà de quoi payer
Tes amours et ton loyer.
Du sort la loi profonde
A voulu qu'un pauvre facteur,
Du grand drame du monde
Fût le premier acteur.
Margot, de l'armée on t'écrit.



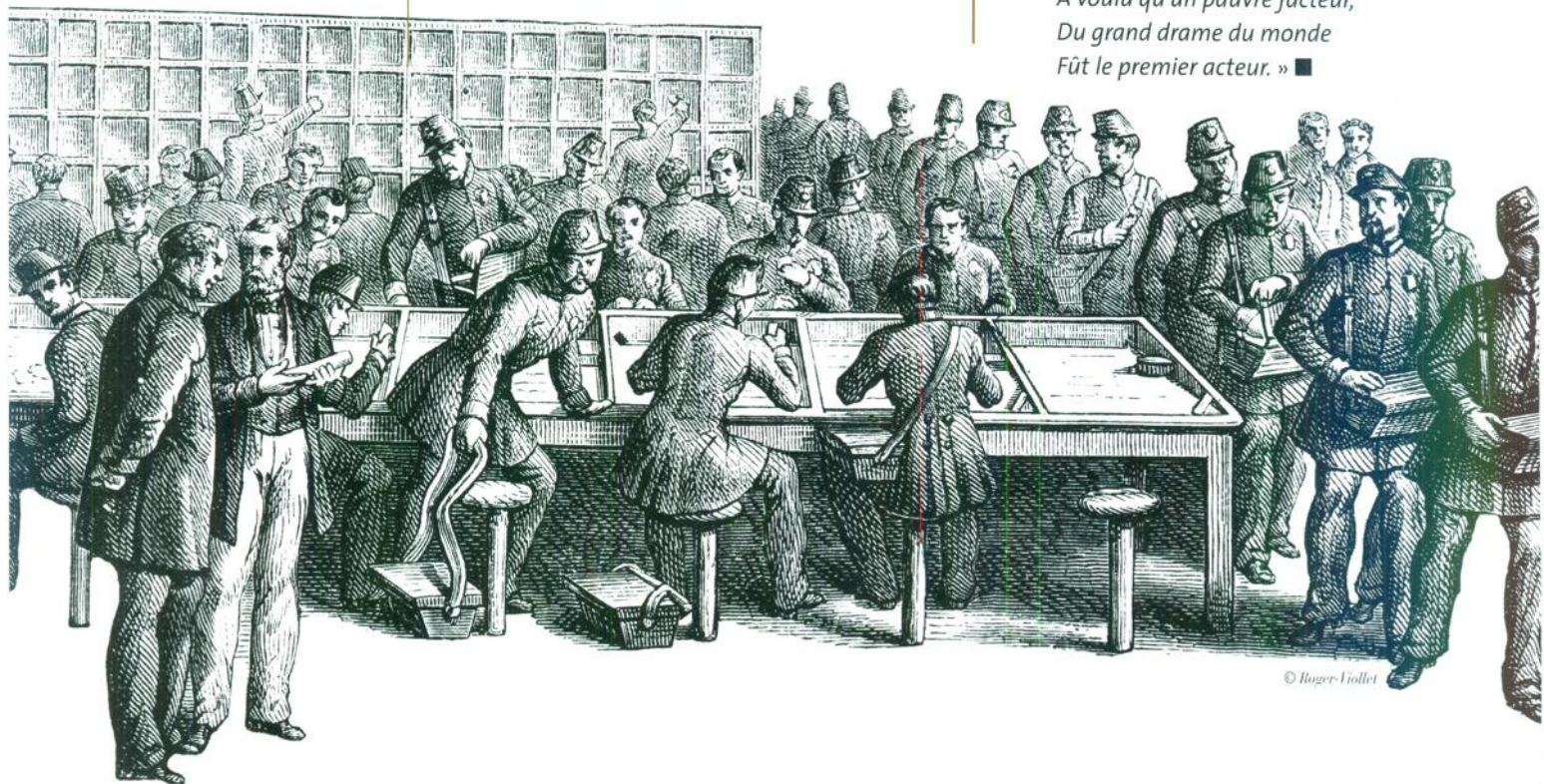
Jeune femme facteur souhaitant la « Bonne année », carte postale fantaisie, photographie colorisée vers 1910.

© Roger-Lindet

Tiens, voici qui te touche :
Style, orthographe de conscrit
Et papier de cartouche.
Est-ce encore un amoureux ?.
En as-tu fait des heureux !
Du sort la loi profonde
A voulu qu'un pauvre facteur,
Du grand drame du monde
Fût le premier acteur.
La cour, Monsieur, a fort goûté
Votre flatteur poème ;
Aussi sa libéralité
Pour vous est-elle extrême.
On daigne à vos vers charmants
Voter... ces remerciements.
Du sort la loi profonde
A voulu qu'un pauvre facteur,
Du grand drame du monde
Fût le premier acteur.
Banquier, le retard des journaux
Aujourd'hui te défrise :
Les chemins de fer, les canaux,
Craindraient-ils une crise?...
Cours vite à la Bourse, Hébreu,
Tirer tes marrons du feu.
Du sort la loi profonde
A voulu qu'un pauvre facteur,
Du grand drame du monde

Fût le premier acteur.
Ainsi de l'aube jusqu'au soir,
Chargé de paperasse,
J'accomplis, sans jamais m'asseoir,
Un métier qui harasse.
Aussi, j'en suis sûr, le roi
Dort moins tranquille que moi.
Du sort la loi profonde
A voulu qu'un pauvre facteur,
Du grand drame du monde
Fût le premier acteur.
J'offre à tous des calendriers
À la fin de l'année ;
Et pour me munir de souliers
L'étréenne m'est donnée.
Mon métier de juiferrant
De quoi vivre à peine rend.
Du sort la loi profonde
A voulu qu'un pauvre facteur,
Du grand drame du monde
Fût le premier acteur.
Je cours par la pluie et le vent,
Par les soleils de flammes ;
Et je suis un lien vivant
Entre toutes les âmes.
L'écheveau du cœur humain
Se dévide dans ma main.
Du sort la loi profonde
A voulu qu'un pauvre facteur,
Du grand drame du monde
Fût le premier acteur. » ■

La grande salle de
l'Hôtel des Postes
de Paris aux heures
de départ, gravure
d'après un dessin
d'Eustache Lorisay.



© Roger-Viollet

L e facteur rural

*Marcheur infatigable,
le facteur de campagne
n'apparut qu'à la Révolution,
rendant divers services aux
populations rurales, en
échange d'un salaire longtemps
bien maigre.*



Jusqu'au cœur du village

Longtemps oubliées, les zones rurales virent enfin apparaître des facteurs à la Révolution.

Poste rurale : illustration pour Pêcheur d'Islande, roman de Pierre Loti. A l'entrée de sa chaumière, la femme du pêcheur parti en Terre-Neuve attend une lettre envoyée par son mari. Le facteur est porteur de tous les espoirs.

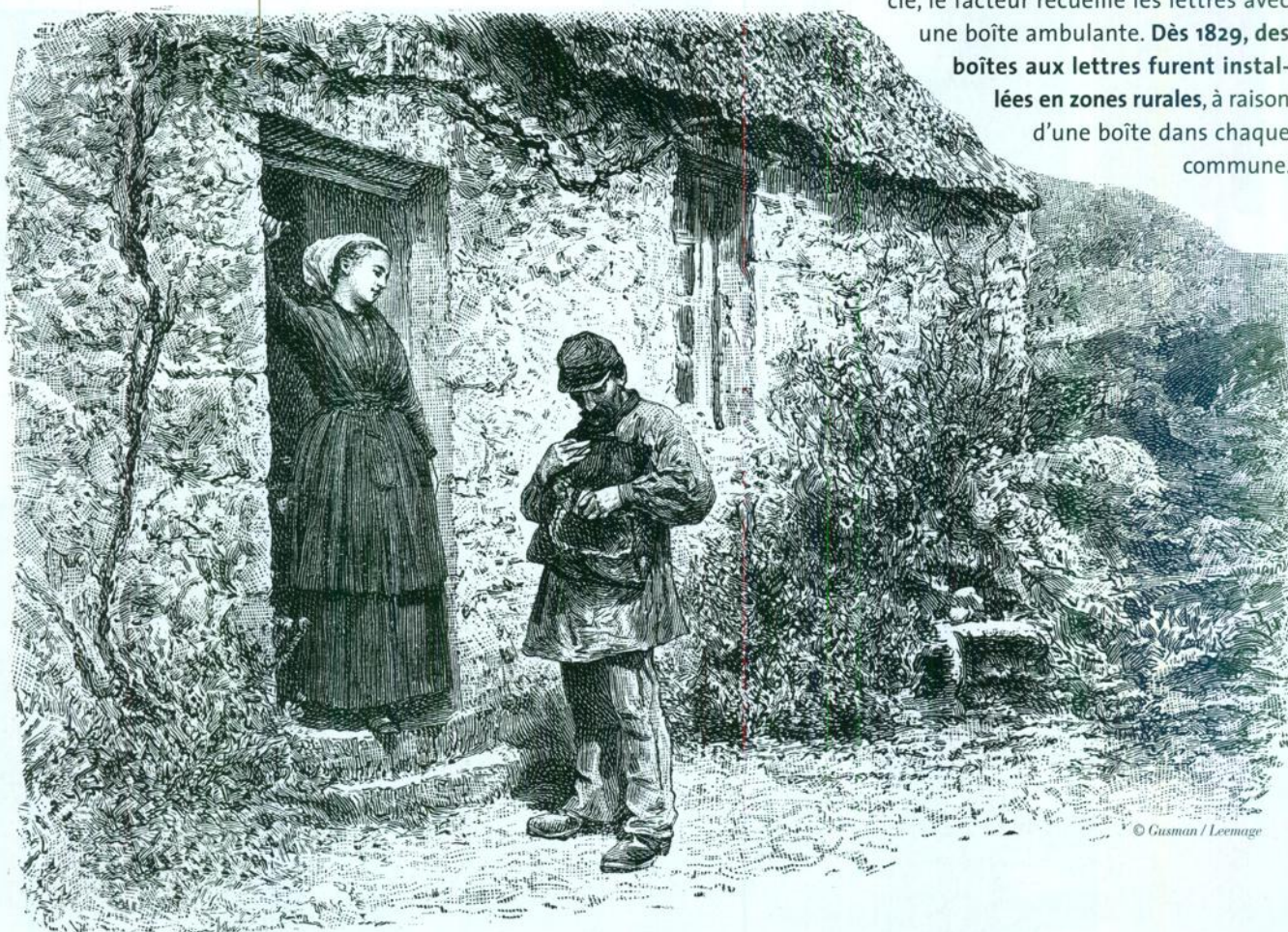
Le 22 décembre 1789, en pleine Révolution française, l'Assemblée constituante décida de scinder la France en 83 départements, 4 732 cantons et 43 360 communes. Autant de subdivisions dans lesquelles il fallut diffuser les journaux et la multitude de textes officiels de l'époque. Toutes les municipalités durent rémunérer un piéton, ou un messager de correspondance, pour se rendre au bureau de poste de la grande ville proche afin de cher-

cher leur courrier officiel. Elles pouvaient se regrouper pour limiter les frais. Mais on eut rapidement l'idée de mettre en place des facteurs ruraux, en 1796, pour mieux diffuser le courrier jusque dans les campagnes.

Une enquête permit de connaître le nombre de facteurs nécessaires à la distribution du courrier dans toutes les communes dépendant d'un bureau. Il fut décidé le 1^{er} avril 1830 que « 5 000 facteurs devraient recueillir et distribuer les lettres dans toutes les communes du Royaume ». Puis face à l'augmentation de la demande, leur nombre ne cessa de croître, allant jusqu'à 19 000 en 1876.

Mise en boîtes

Le facteur rural ne se contentait pas de distribuer le courrier. Il devait également rassembler et transmettre les missives des expéditeurs. Dans un tableau de Lépicé, le facteur recueille les lettres avec une boîte ambulante. **Dès 1829, des boîtes aux lettres furent installées en zones rurales, à raison d'une boîte dans chaque commune.**



© Gusman / Leemage



© Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste

Autant de réceptacles placés sur l'itinéraire de facteurs ruraux qui avaient aussi la charge de les relever.

Initialement les boîtes aux lettres rurales devaient être en fonte, afin de résister aux intempéries et aux effractions. Mais le coût d'une telle initiative contraignit l'administration postale à envisager des coffres en chêne, d'un prix de revient bien inférieur, fermés par d'importantes serrures. Ce système de boîtes fut remplacé vers le milieu du 19^e siècle par le modèle « Thiery » qui indiquait les heures et le nombre de levées quotidiennes.

Concurrence entres facteurs

*Des villes ou des champs,
la condition de facteur
changeait tout autant.*

Jusqu'au milieu du 19^e siècle, le facteur de ville récoltait bien des honneurs, ce qui n'était pas le cas de son homologue des campagnes. « À côté du facteur de ville à l'uniforme soigné, assuré d'un salaire conve-

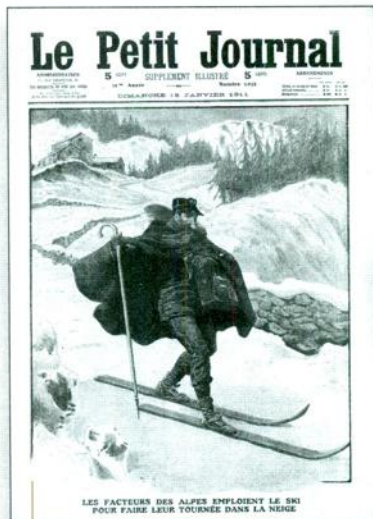
nable, se développe le facteur rural mal payé et corvéable à merci », comme le soulignent Jacques Daucet, Pierre Nougaret et Paul Charbon dans *Le Facteur et ses métamorphoses*. Les agents des villes étaient très privilégiés par rapport à leurs homologues ruraux, une distinction notable jusque dans les détails les plus insignifiants. Non seulement les facteurs citadins bénéficiaient d'uniformes officiels et de meilleurs salaires, mais ils avaient une pension de retraite à partir de soixante ans, après avoir effectué vingt-cinq ans de service. Aucun uniforme n'était fourni aux facteurs ruraux ! Pour des questions budgétaires, le règlement ne prévoyait pas de tenue spécifique, à l'exception d'un insigne distinctif « une plaque aux armes de France avec ces mots en exergue : Direction Générale des Postes ». Elle sera ensuite remplacée par une plaque en métal blanc portant l'inscription « service rural » suivi d'« Administration des Postes ».

Les facteurs ruraux durent attendre 1854 pour obtenir les mêmes privilèges que leurs homologues des villes, parfois davantage. L'âge de la retraite fut par exemple avancé pour eux à cinquante-cinq ans, au bout de vingt-cinq années de service. C'était là une juste compensation au regard d'une longue carrière à parcourir les routes de campagne, par tous les temps.

*Facteurs de ville
(à l'avant) et facteurs
ruraux (au fond),
vers 1900. Alors que
les premiers eurent
très tôt droit à des
avantages matériels
et à une certaine
considération,
les autres durent
patienter, malgré leur
activité difficile.*



Plaque de facteur de la poste aux lettres, 1786.



À skis, sur échasses, en barque, plus tard en vélo... le facteur rural menait sa tâche partout.



Selon les régions, les facteurs utilisaient différents moyens de locomotion, jugés plus adaptés à leur situation. Les facteurs du marais poitevin étaient réputés pour faire leur tournée en barque tandis que les Corses distribuaient le courrier à dos d'âne d'après Pascal Roman, conseiller scientifique et culturel du Musée de La Poste. Sur de nombreuses illustrations, les facteurs ruraux des Landes sont immortalisés montés sur des échasses ou bien chaussés de skis dans les Alpes. Le vélo n'arriva que progressivement à partir de 1902.

Une activité variée

Personnage sympathique, agent utile et efficace, le facteur rural jouait un véritable rôle social.

« Jovial, le visage brûlé par le soleil, couperosé par le gel, le vent, la pluie cinglante, cordial, sympathique voire pittoresque : tel est l'aspect que l'imagerie a retenu de ce personnage » (extrait du catalogue de l'exposition intitulée « Artisans d'hier des communications d'aujourd'hui, 1850-1950 », Archives Nationales, 9 avril-8 juin 1981). Dans les régions les plus reculées, **le facteur rural jouait un rôle social de premier ordre en offrant de nombreux services qui dépassaient ses affectations d'origine**, comme par exemple la livraison de médicaments. À partir de son étude ethnographique menée en Ariège, Elisabeth Massat (*L'Évolution de la distribution postale dans le Couserans de 1840 à nos jours*) rappelle que le préposé des Postes était « un habitué des maisons qu'il dessert. Un des facteurs interrogé affirmait même qu'il faisait partie des meubles ! Ce contact si étroit amène forcément les facteurs de montagnes à rendre des services différents de celui de la simple distribution postale et de certains petits services financiers ».

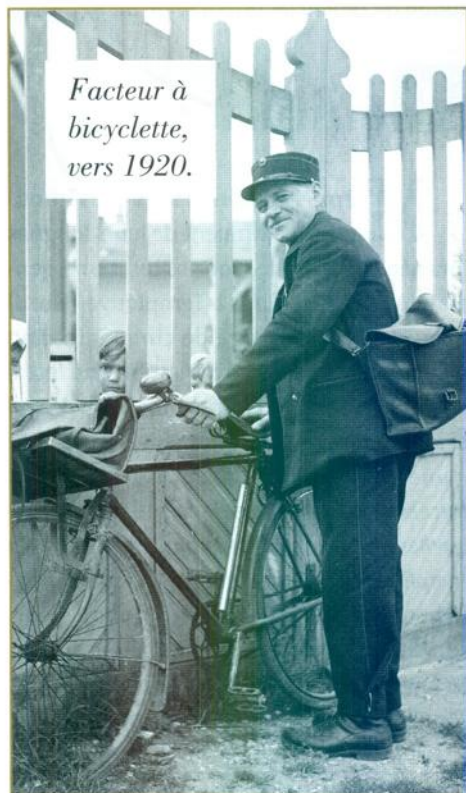
« Tu gagneras ton pain à la sueur de tes pieds »

Sous ses airs affables, le facteur rural dissimulait son épuisement alors qu'il parcourait pour chaque tournée entre trente et quarante kilomètres par jour à pied, en 1885. La journée de travail habituelle commençait entre 4 ou 5 heures du matin pour s'achever vers 17 ou 18 heures. Il fallait faire des kilomètres pour gagner sa vie ! En effet, **le facteur rural était rémunéré au nombre de kilomètres parcourus**. Le proverbe « Tu gagneras ton pain à la sueur de tes pieds » en dit long sur sa situation misérable.

Les salaires, déjà faibles au départ, évoluaient très lentement si l'on se réfère par exemple à l'unique réévaluation intervenue entre 1854 et 1870 : de 5 centimes à 6 centimes par kilomètre ! En 1830, à 4 centimes le kilomètre, un facteur effectuant 30 kilomètres par jour gagnait en moyenne 1 franc 20. Pour la même distance, cinquante ans plus tard, il gagnait 2 francs 50. La comparaison avec d'autres rémunérations de corps de métiers à la même époque rend compte de la médiocrité de leurs salaires. En 1841, les gendarmes gagnaient 750 francs par an lorsqu'ils étaient à cheval et 500 francs lorsqu'ils étaient à pied, contre 390 francs par an pour un facteur de campagne. Mais à la différence du facteur, le gendarme était logé et nourri gracieusement. En 1877, le rapport Riant témoigna de cruelles insuffisances et mentionna un personnel surmené, mal rétribué. Devenu directeur puis ministre des Postes et des Télégraphes en 1878, Adolphe Cochery s'engagea à relever ces nombreux défis. Mais en 1900, le traitement du facteur était encore faible, peinant à dépasser les 650 francs.

Un facteur rural pouvait certes recevoir des augmentations exceptionnelles s'il se montrait particulièrement dévoué à sa tâche et que ses efforts étaient remarqués par ses supérieurs. Dans ce cas, il recevait la « haute paye ».

Mais ce n'est qu'à partir de 1881 que les facteurs ruraux commencèrent à percevoir une indemnité pour leurs souliers. Ceux qui se déplaçaient à vélo devaient prendre les frais afférents à leur charge. La première indemnité prévue à cet effet ne vit le jour qu'en 1909.



Facteur à bicyclette, vers 1920.

© Gaston Paris / Roger-Viollet

Un poste de père de famille

Pour faire oublier tous ces désagréments, le métier de facteur rural n'était malgré tout pas sans attraits : grâce au prestige de la fonction (puis de l'uniforme lorsque celui-ci fut mis en place) et à l'assurance d'un salaire fixe non soumis aux aléas climatiques, contrairement aux travaux des champs. Et même si les salaires étaient modestes, ils avaient aussi l'assurance de toucher une pension de retraite pour leurs vieux jours.

D'après Mathilde Marguerit et Carlos Da Fonseca, dans *Être facteur dans le Nord (1830-1940)*, les candidats aux postes de fac-

teur de campagne étaient majoritairement des pères de famille âgés entre 25 et 35 ans. Le métier était toujours plus lucratif que ce que proposaient les filières du textile ou de l'industrie.

Les faibles rétributions des facteurs ruraux en poussaient certains à demander du secours auprès de la population ou à se livrer à une activité secondaire pour arrondir leurs fins de mois (réparation de montres, chaussures...). Inutile de préciser que tout cela retardait considérablement la distribution.

Congés et caisse de secours

Des villes ou des champs, la condition de facteur changeait tout autant.

Jusqu'en 1889, les facteurs de campagne travaillaient tous les jours de la semaine, y compris le dimanche, contrairement aux autres communautés de métiers qui toléraient le repos dominical. Une loi du 13 juillet 1906 tenta d'imposer un repos hebdomadaire obligatoire aux facteurs, en vain. Les budgets étaient bien trop limités pour appliquer une telle réglementation. Celui qui souhaitait prendre des congés annuels devait pouvoir se les offrir, c'est-à-dire ne pas être payé ces jours-là.

Facteur rural par défaut ?

Si de nombreux candidats prétendaient au statut de facteur de ville, la plupart se voyaient contraints d'accepter le poste de facteur rural, faute de mieux. Ainsi le sieur Delanghe à Tourcoing dut mettre de côté ses ambitions professionnelles pour un temps. L'administration lui laissait pourtant entrevoir la possibilité de devenir facteur de ville en affirmant au sujet de son poste rural que ce n'était « *qu'à titre de début* ». ■

Jusqu'en 1893, les facteurs qui souhaitaient s'absenter devaient rétribuer eux-mêmes leur remplaçant. Mais à partir du 1^{er} avril 1893, les facteurs ruraux furent autorisés « dans la mesure compatible avec les exigences du service, à se faire remplacer aux frais du Trésor, à raison d'un jour par mois ». Les facteurs des villes n'avaient droit qu'à six jours par an, jusqu'en 1900 où ils eurent les mêmes avantages que leurs homologues provinciaux.

En 1883, les facteurs créèrent une société de secours mutuel et de retraite, le « soutien fraternel », afin de reverser des aides aux malades, aux veuves et assurer l'assistance aux orphelins. Un orphelinat vit ainsi le jour en 1902 à Cachan (Val-de-Marne), pour accueillir les enfants nécessiteux des agents décédés.

Des tournées sans fin

Le métier de facteur rural était particulièrement physique.

Certains tournées des facteurs de campagne étaient parfois si longues qu'ils n'avaient parfois pas d'autre choix que de confier certains plis à une tierce personne allant dans la direction du destinataire. Cette pratique était monnaie courante dans les départements où tout le monde se connaissait. À croire les archives, l'administration postale, consciente de l'ampleur du territoire à quadriller par ses agents, se montrait généralement tolérante avec cette pratique.

Dans le Morbihan, l'un des derniers départements à avoir été doté d'un service postal quotidien en 1863, la distance entre les hameaux obligeait les facteurs à faire des tournées extrêmement longues : « le facteur se devait en effet de desservir tous les multiples villages et hameaux très éloignés du bourg. Son parcours dépassait ainsi fréquemment la norme établie par les autorités

postales. Il n'était pas rare en Morbihan de voir un facteur effectuer une marche journalière de plus d'une dizaine d'heures et de parcourir de ce fait des distances équivalentes à quarante ou cinquante kilomètres » raconte Cyril David (*Le Service postal en Morbihan : du désenclavement des campagnes à la modernisation du réseau de 1830 à la fin du 19^e siècle*).

Pénibilité

Même les facteurs les plus endurants souffraient de leurs longues journées de marche. Pour obtenir une pension, un facteur rural à Templeuve (Nord) depuis quinze ans, âgé de cinquante-cinq ans, adressa à son administration une lettre de son médecin. Il y était fait mention de son état de santé particulièrement inquiétant : « une myélite occasionnée par les marches forcées et les variations de températures auxquelles il a été exposé pendant le temps qu'il a rempli ses pénibles fonctions ». Il obtint finalement une indemnité de 30 francs... mais son trajet ne fut pas diminué pour autant. Le facteur de campagne devait absolument compter sur une bonne santé physique.

Une certaine probité

Métier sous contrôle, le facteur rural se devait d'être consciencieux.

Sous l'Ancien Régime, qu'il appartenait à la « Petite Poste » (chargée du service à l'intérieur de la ville) ou à la « Grande Poste » (gérant bureaux et relais), le facteur devait prêter serment : « Je jure de remplir fidèlement mes fonctions, de garder, d'observer exactement la foi due au secret des lettres et de dénoncer aux tribunaux toutes les contraventions qui viendront à ma connaissance ».

Marcheur infatigable, le facteur rural livrait le courrier à plusieurs villages par tous les temps.



À partir de 1796, ce serment devint un engagement politique par écrit puisque le facteur affirmait son attachement à la République, et sa haine de la Royauté et de l'anarchie. La formule fut ainsi modifiée en l'an VII (1797) : « *Je jure d'être fidèle à la République une et indivisible fondée sur l'égalité, la liberté et le système représentatif* ».

Le nombre des facteurs ruraux explosa à partir de 1843. Une loi du 25 mars 1852 encadrant le recrutement des facteurs stipula que le métier soit réservé aux anciens militaires, réputés pour leur fidélité et leur obéissance, leur moralité et leur probité envers l'État. L'autre qualité des anciens soldats de l'Empire résidait dans leur endurance. Pour toutes ces raisons, ils étaient des candidats privilégiés aux postes de préposés. Au tournant brigadiers) et les ruraux aux non gradés. A la Belle Époque, certaines conditions s'imposaient encore : il fallait « *avoir satisfait aux obligations de la loi sur le recrutement de l'armée, être valide, savoir lire, écrire et compter, être âgé de plus de 30 ans au plus* » pour devenir facteur rural.



© Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste

Sous l'œil vigilant des brigadiers

Le contrôle des facteurs devint plus étroit dès 1829. À partir de 1842, les départements aux villes les plus importantes se dotèrent de « *brigadiers et sous-brigadiers facteurs ruraux* », payés entre 600 et 1200 francs. Chargés de **débusquer les retardataires, les ivrognes ou les fraudeurs parmi les postiers**, ils s'en prenaient également à tous ceux qui transportaient des denrées clandestinement. Pour ces coupables, de graves sanctions disciplinaires étaient enviées à dresser des procès-verbaux suivis d'une sanction disciplinaire dès lors qu'ils remarquaient la moindre irrégularité durant le service. Inutile de préciser qu'ils devinrent très vite la « bête noire » des facteurs, comme le soulignent Pierre Nougaret et Paul Charbon dans *Le Facteur*.

Délits commis par les facteurs ruraux

De tous temps, des **erreurs de distribution** furent reprochées à l'administration postale. Une étude révéla que 42 % des erreurs étaient commises par des facteurs en service. Les diverses pertes (pour le guichetier, perte de caisses pour les services de tri, pertes de chargements pour le guichet dédié, pertes d'argent) et les retards étaient le lot commun des réclamations des bureaux de poste.

D'après l'*Instruction sur le service rural* en date du 1^{er} avril 1830, tout facteur rural convaincu d'avoir supprimé ou détruit une lettre qui lui aurait été confiée, d'avoir exigé

Le facteur rural, caricature vers 1860. Appréciés par les populations pour les services qu'ils rendaient, les agents des postes n'en étaient pas moins des êtres humains, dotés d'une conscience politique, parfois tentés par l'alcool, et soumis à des erreurs de service. Autant de cailloux dans leurs chaussures !

ou reçu une taxe excédante à celle qu'il savait lui être due ou encore d'avoir détourné tout ou une partie de la recette résultant des taxes de l'arrondissement encourrait la révocation.

Les dispositions n'étaient guère plus favorables envers le facteur rural convaincu de **distribuer sans taxe les lettres qui devaient y être soumises** ou bien de **distribuer frauduleusement des lettres dans la commune où se trouvait un bureau de poste**. Il lui était également interdit de reprendre une lettre qu'il savait ouverte par le destinataire. Et plus encore, de ne pas se rendre au bureau immédiatement après sa tournée. D'après l'article 46 de ce même règlement, « *les facteurs convaincus de négligence dans la levée des boîtes, dans la remise des lettres à domi-*

cile, de mauvaise conduite ou d'insubordination seront suspendus de leurs fonctions ».

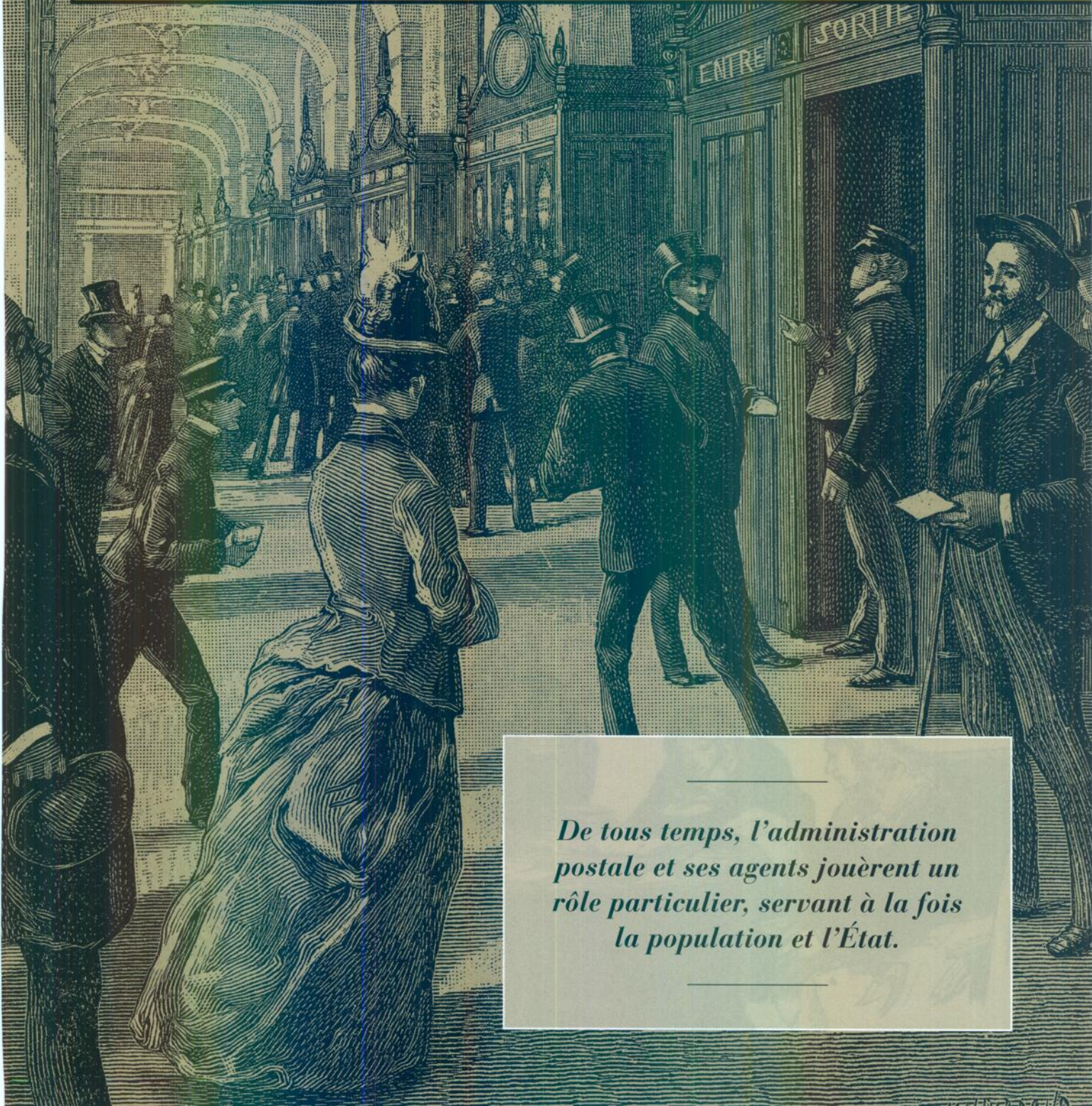
En seconde position, l'**ivrognerie** recouvrait 24 % des plaintes des usagers des postes en milieu rural. La liste des délits retient plusieurs types de comportements irrespectueux. Il était interdit de fumer au cours de la distribution, d'interrompre sa tournée, de changer d'itinéraire. Mais **violier le secret des lettres restait la faute la plus grave**. Cet acte était puni d'une amende de 16 à 500 F et d'un emprisonnement de trois mois à cinq ans. Le coupable était interdit de toute fonction ou emploi public pendant cinq ans au moins. Dans les faits, ceux qui avaient commis de tels délits étaient soit mutés soit suspendus. Pas facile d'être facteur rural ! ■

*Le facteur vers 1830 :
sûreté et célérité !
Cette caricature du
début du 19^e siècle
pointe les maladresses
parfois commises par
les facteurs.*



© Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste

Aux avant-postes de l'information



*De tous temps, l'administration
postale et ses agents jouèrent un
rôle particulier, servant à la fois
la population et l'État.*

Correspondance sous surveillance

Richelieu (1585-1642) mit en place un fameux « cabinet noir » : un service de renseignements, dont l'existence sera plus ou moins avérée jusque sous le régime de Vichy (1940-1944). Son activité officieuse nourrissait toutes sortes d'intrigues. C'était dans les bureaux du premier étage de l'hôtel des Postes de Paris que, pour « raisons de sécurité », **des agents interceptaient les courriers sujets à caution**. Dans l'ancre très confidentiel du cabinet, ils les passaient à la vapeur et tentaient de débusquer des éléments compromettants. Ce travail était effectué en toute impunité. Le viol du secret des lettres bafouait en effet les serments et autres règlements imposés par l'administration des postes à ses facteurs.

L'extrême impopularité de ce service atteint son paroxysme à la Révolution française. En 1789, les cahiers de doléances exigeaient la disparition du « cabinet noir ». Les citoyens s'offusquaient que les corps administratifs, curieux ou soupçonneux, s'arrogent le droit d'ouvrir des courriers normalement inviolables. « *On croit généralement dans le public, que la surveillance du cabinet noir porte uniquement sur le parti républicain ; c'est une grande erreur ; la plupart des lettres lues sont*

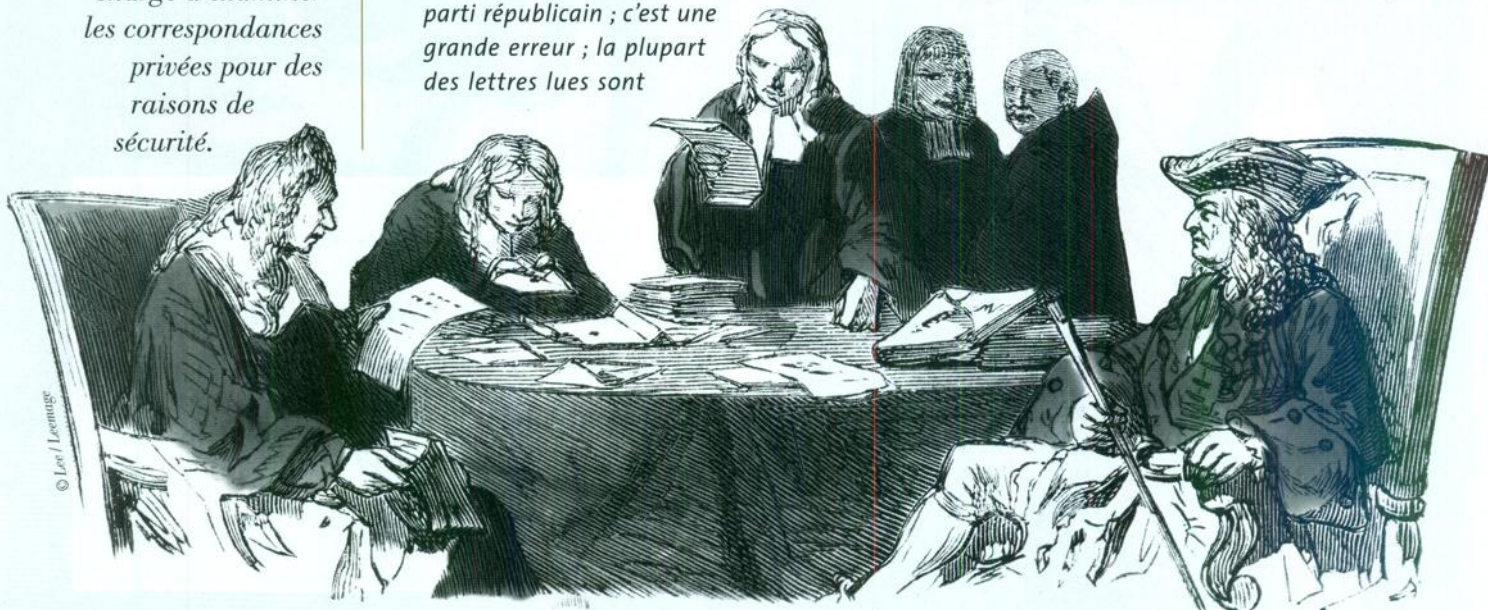
celles des gens qui, par leur position, paraissent à l'abri de tout soupçon ; ce sont les officiers supérieurs de tous les corps d'armée, les familiers du château eux-mêmes, et jusqu'aux femmes de chambre de certaines grandes dames, les sénateurs, les évêques. [...] D'autre part, les dépêches transitant par la France passent au cabinet noir. Les dépêches closes, si admirablement scellées par l'Office anglais sont non moins admirablement ouvertes et recachetées. »

Au service de l'État

Les relais des maîtres de poste étaient un réseau d'information de premier ordre.

Comme le souligne Patrick Marchand dans *Le Maître de poste et le messager, les transports publics en France au temps des chevaux*, les maîtres de poste étaient des « maillons essentiels dans le système d'information des souverains ». Et il semble que l'importance stratégique de ceux qui tenaient les relais de poste n'ait jamais été sous-estimée. Le rôle incontestable joué

Censure au 18^e siècle : le cabinet noir, créé par Richelieu, était un service chargé d'examiner les correspondances privées pour des raisons de sécurité.



Itinéraire d'un maître de poste

Les changements de régime politique sont une calamité pour l'agent des postes, comme en témoigne le parcours de M. Digy, installé à Rouvray (Côte-d'Or).

M. Digy, installé à Rouvray (Côte-d'Or), fut maître de poste de triste façon. Il eut la bonne idée d'écrire sa mésaventure, racontant avoir été dépouillé d'une propriété acquise à titre onéreux. L'histoire remonte à 1795, à l'époque où madame Bizouard était encore à la tête du relais de poste de Rouvray. Mais ce service était si peu rentable qu'elle ne voulait plus continuer à l'administrer. Un de ses fils demanda un brevet, mais il ne voulait pas devenir le simple successeur de sa mère. Il obtint des avances pour monter son propre relais (un million en assignats, ce qui était considérable !). Ainsi avait-il été payé pour reprendre le relais, comme le souligne amèrement M. Digy.

En 1815, mécontente de ses services, l'administration postale chargea un inspecteur en tournée de lui trouver un remplaçant. Trois personnes furent sollicitées dont le père du narrateur, qui ne voulait pas acquérir la maîtrise de poste compte tenu du prix élevé des fourrages et de l'avoine. Mais sur les instances du fils Bizouard, il finit par accepter.

Voici la lettre datée du 20 décembre 1815 du fils Bizouard adressée au directeur général des postes : « Monsieur, comme je viens d'apprendre que c'était le nommé Edme Digy, propriétaire à Rouvray qui devait me remplacer, l'administration n'a pu mieux choisir, attendu que ce propriétaire a les moyens et le logement convenables pour faire aller cet état. Monseigneur, si c'était un effet de votre bonté de vouloir bien lui envoyer sa commission, attendu que je n'ai point fait de provision pour passer la campagne, et que je suis convenu de lui remettre mes chevaux et mes harnais propres au service de la poste. J'espère, Monseigneur, que vous voudrez bien m'accorder cette grâce. »

Une fois nommé, le père Digy dépensa sans compter pour remettre en état le relais qui passait pour un des « mieux servis de la route de Paris à Dijon ». Ainsi, la première année, la dépense s'éleva à 30 000 francs pour 13 000 francs de recettes seulement ! À la mort du père en 1827, ses sept enfants voulurent exploiter le relais en commun, ce que le règlement ne permettait pas. Un seul des enfants pouvait être titulaire du brevet.

L'administrateur des postes, Barthe de la Bastide, envoya cette lettre le 15 avril 1828 : « Le retard que vous mettez Messieurs à désigner à M. le directeur général celui d'entre vous qui doit être proposé à la place de feu votre père, me fait craindre que vous n'avez pas assez senti l'importance des recommandations que je vous ai faites, lorsque vous m'avez entretenu de vos vues à ce sujet. Je vous rappelle donc que l'administration ne peut laisser le relais abandonné à une association quelconque ; elle veut un titulaire unique, et je vous engage à ne plus différer davantage à la mettre à portée de fixer son choix. ». Un des frères fut donc désigné aux dépens des autres qui se désistèrent en sa faveur.

En 1830, ses opinions politiques ne pouvaient faire considérer M. Digy fils comme opposé au nouveau gouvernement national, fondé en juillet (à l'accession au pouvoir de Louis-Philippe). Et puis un de ses frères s'était battu et avait été distingué. Pourtant, le ministre des finances le destitua de sa possession du relais, en invoquant les articles 68, 69 et 79 du règlement. D'après l'article 68 : « Les entrepreneurs de ces relais seront établis dans leurs fonctions en vertu d'une commission du gouvernement. Ils pourront être destitués de leurs fonctions pour cause de leurs mauvais services, constatés par l'administration des postes et par les corps administratifs ». Dans l'article suivant était évoqué le préavis : « Aucuns maîtres de poste ne pourront quitter le service, sans avertir au moins six mois d'avance, autrement il y sera pourvu à leurs frais. Ils pourront néanmoins disposer de leur établissement en faveur d'un autre. ». Et enfin, l'article 70 revint sur la continuité du service en dépit des aléas de successions : « Si quelqu'un d'eux vient à décéder, et que les héritiers ne puissent ou ne veuillent pas continuer le service pour leur compte, la municipalité veillera à ce que le nombre de postillons et de chevaux ne diminue pas, jusqu'à ce qu'il ait été pourvu au remplacement par l'Administration, qui y procédera le plus promptement possible. » Avec le changement de pouvoir, toutes les raisons semblèrent bonnes pour destituer cet honnête homme de ses fonctions. ■

Le sens du devoir : Claude-Gaspard Dailly

Claude-Gaspard Dailly était le fils d'un propriétaire, cultivateur à Trappes (Yvelines). La position sans aucun doute confortable du père explique comment, âgé d'à peine 26 ans, ce jeune homme fut propulsé à la direction de la poste de Paris, qu'il obtint comme cadeau de mariage avec la fille de J.-B. Lanchère en 1814.

En plein épisode des Cent-Jours (entre le retour en France de l'Empereur Napoléon I^{er} le 1^{er} mars 1815 et sa seconde abdication le 22 juin de la même année), la position du jeune homme n'était pourtant pas très enviable. Il lui fallut s'adapter à une situation chaque jour un peu plus délicate. Il dut faire face aux aléas du service postal avant la capitulation de Paris et affronter tous les jours les mauvaises nouvelles de maîtres de poste dépouillés,

battus, ou retrouvés sans vie le long des chemins... En 1815, le comte de Lavalette exigea que Dailly refuse les chevaux à tous les voyageurs dépourvus de passeport spécial. Le maître de poste devait se saisir de ce passeport du voyageur « *pour couvrir la Poste* » avant de lui fournir des montures. Cette pièce signée par un administrateur indiquait l'itinéraire, le nom des voyageurs, la catégorie de la voiture... Les règlements de compte qui suivirent les Cent-Jours, contre tout ceux qui avaient aidé Napoléon, n'épargnèrent pas Lavalette. Mais Claude-Gaspard Dailly, sans doute extrêmement protégé, ne fut pas inquiété. Ce fait est assez remarquable pour être cité car d'autres maîtres de poste ou directeurs auraient été destitués pour de semblables délits. ■

dans l'arrestation du roi Louis XVI à Varennes par le maître de poste de Sainte-Ménehould (Marne), Jean-Baptiste Drouet, est assez édifiant. Une fois alerté de la fuite du monarque et de sa famille le matin du 21 juin 1791, La Fayette, alors commandant de la Garde nationale, fit envoyer des hommes dans toutes les destinations envisageables, relayant cette fuite auprès de tous les maîtres de poste. Ayant vu passer un véhicule correspondant à la description des fuyards une heure avant d'être mis au courant de la fuite, le maître de poste Jean-Baptiste Drouet fera le rapprochement avant de se lancer avec les autorités locales à la poursuite de la berline. Il témoignera : « *Je crus reconnaître la Reine. Et, apercevant un homme dans le fond de la voiture à gauche, je fus frappé de la ressemblance de sa physionomie avec l'effigie d'un assignat de 50 livres.* » Par ailleurs, dès le 22 juin 1791, un décret avait été pris pour interdire formellement de fournir des chevaux aux fuyards.

Le réseau postal, vital pour les services de l'État, fut toujours placé sous contrôle. Ses agents durent aussi toujours affirmer leur fidélité au pouvoir en place. En 1793, les employés des postes et des messageries durent attester qu'ils n'étaient pas nobles.

L'administration recommandait « *aux Directeurs de se faire rendre les médailles des Courriers et Facteurs sur lesquelles il y aurait des fleurs de lys, écussons couronnés ou autres emblèmes quelconques de la royauté* ». La loi du 24 nivôse de l'an V obligeait les agents des postes à faire ce serment : « *Je jure haine à la royauté et à l'anarchie ; je jure attachement et fidélité à la République et à la Constitution de l'an III.* »

L'administration postale prit de nouvelles dispositions en 1815, sous la seconde Restauration, engageant ses employés à faire acte de délation : « *Vous mettez tous vos soins à vous procurer des renseignements sur la fidélité de chacun des employés au gouvernement impérial. Je ne veux pas prendre d'information sur la conduite qu'ils ont pu tenir et les opinions qu'ils ont manifestées pendant la durée du gouvernement qui vient de finir ; mais je suis très déterminé à écarter de l'administration des postes les employés qui montreraient des regrets injurieux au gouvernement de l'empereur et dont la fidélité serait rendue suspecte par leur conduite ou leur discours* ». Comme le souligne Daniel Bernet dans son article « *La Politique et la poste, instrument de gouvernement* », l'occasion était « *trop*

bonne, pour tous les mécontents, les envieux ou ceux qui se sentaient purs, de dénoncer les employés qui, au moment du retour de Napoléon, avaient lié leur cause à la sienne au lieu de faire de la résistance ».

Enjeux politiques

En règle générale, toute forme d'engagement politique ou religieux était reproché aux postiers. Tout du moins devaient-ils se conformer aux instructions du gouvernement en la matière. La Poste n'interdisait pas la politisation des facteurs. Elle refusait juste qu'ils interviennent sur ces questions dans le cadre de leur tournée. Cette tolérance fut de courte durée puisqu'en 1817, le directeur général invitait « les agents à user de leur influence sur les électeurs pour exercer au

profit du roi et de la patrie, l'ascendant que leur donne leur position. » Il ne doutait pas que le gouvernement qui leur avait donné « une preuve de confiance en les investissant de l'emploi qu'ils exerçaient ne trouve dans cette occasion un nouveau motif de s'applaudir du choix qu'il avait fait d'eux ». Le message était suffisamment explicite...

Il était demandé aux facteurs de ne pas afficher leur opinion lors des élections « pour n'être exposés à aucune suspicion et conserver en entier la confiance des populations », comme l'explique un guide des facteurs des postes au début du 19^e siècle. L'un des facteurs du bureau de Recey (Côte-d'Or) fut révoqué pour raisons politiques en 1832 : « Le sieur Amyot, facteur rural, qui a je crois été destitué depuis lors et qui se montrait ouvertement comme l'agent du gouvernement déchu, colportant les fausses nouvelles et jetant l'alarme dans les populations du voisinage, il était alors suspendu provisoirement et quêtait des certificats pour obtenir sa réintégration qu'il paraît ne point mériter. »

Malle-poste au relais de Calais, vers 1825. Les changements de régime politique, nombreux au 19^e siècle, obligèrent souvent les agents des postes à se défendre d'accusations.





© Delmas / Levenez

Grève des postes de mars 1909 : les militaires remplacent les postiers en grève, gare de l'Est, à Paris.

Le pouvoir contestataire des postiers

Peu à peu, la conscience politique du corps des postiers s'éveilla.

À la fin du 19^e siècle, la colère monta au sein des services postaux. En 1899, les facteurs parisiens firent une grève de deux jours pour montrer leur désapprobation suite au refus du Sénat d'augmenter les salaires. Cette grève marqua l'opinion publique, tant et si bien que des mesures furent immédiatement envisagées pour que qu'elle n'entrave pas la distribution du courrier. Le gouvernement confia le tri des lettres en souffrance aux employés de la Caisse d'Épargne et de la Comptabilité, tandis que la distribution fut assurée par l'Armée.

Il importait avant tout de ne pas troubler l'organisation d'un système réputé pour la régularité de l'acheminement et de la distribution du courrier. L'expression « *passer comme une lettre à la poste* », encore usitée de nos jours, en atteste. Reste que, grâce à cette première grève, les facteurs ruraux obtinrent quelques acquis, notamment de ne plus être payés au kilomètre parcouru. Désormais tous les facteurs titulaires d'une tournée d'au moins vingt-et-un kilomètres reçurent un salaire fixe.

En 1906, 1 200 facteurs se mirent en grève durant neuf jours. La répression fut immédiate : 380 révocations furent prononcées. Malgré le refus persistant de l'État d'accorder le droit de grève aux fonctionnaires, ils se regroupèrent en syndicats pour obtenir gain de cause. Un « *syndicat des jeunes facteurs télégraphistes* » vint notamment renforcer les rangs. Pourtant, comme l'évoque Quantin Deluermoz (*Les Facteurs de ville en France de 1871 à 1914*) : « *Les grèves ont montré que la situation est plus complexe : les facteurs ont une condition qui s'approche aussi de celle des ouvriers d'usine qui se développent au cours de la période. Leur travail est pénible, soumis*

L'essor des « télécommunications »

Au cours du 19^e siècle, de nouveaux métiers liés à la transformation des techniques de transmission des informations apparaissent.

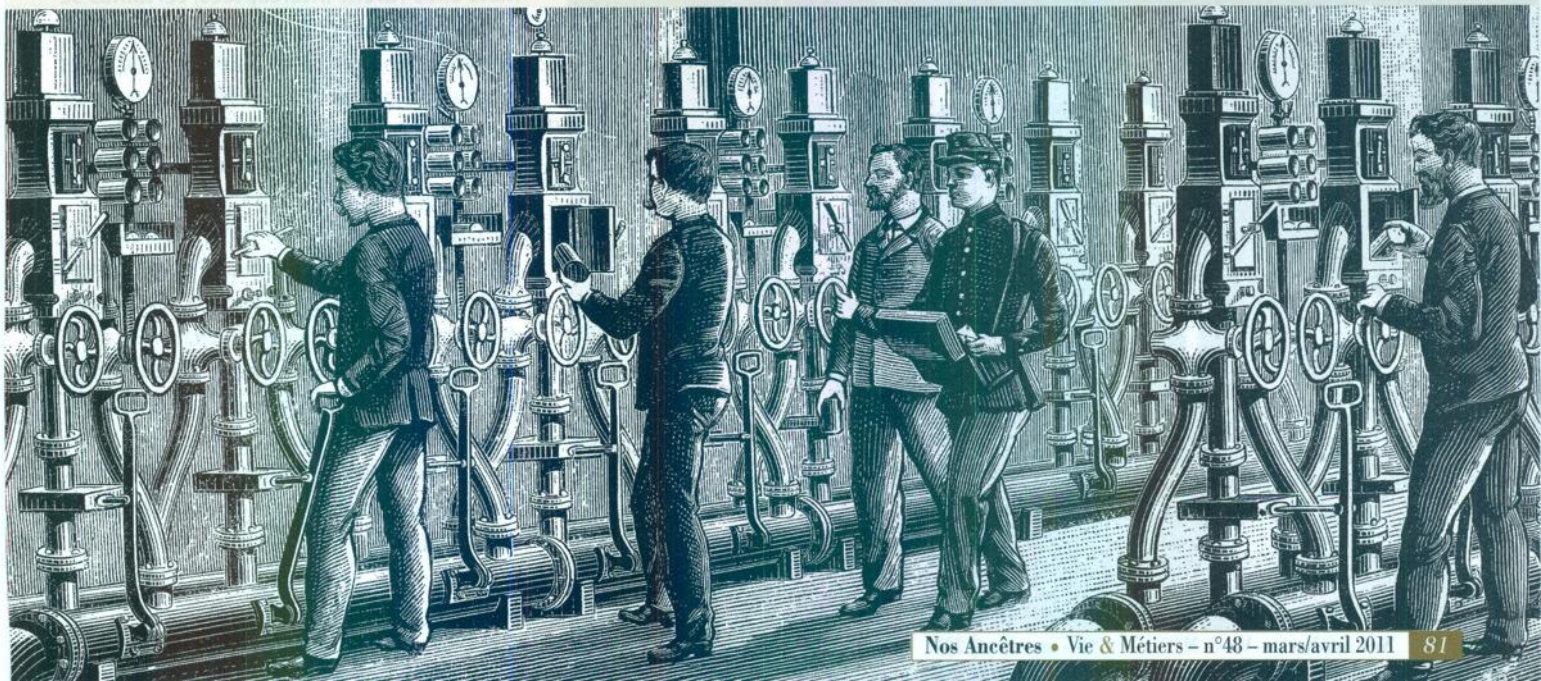
Divers moyens furent mis en œuvre pour réduire les distances et le temps afin de favoriser la communication. Poursuivant les expérimentations de quelques précurseurs, **Claude Chappe (1763-1805) réussit le premier à imposer son télégraphe, système de transmission par sémaphores placés aux sommets de tours, sur les hauteurs.** Le principe était entièrement manuel et optique : via un système de signaux codés, des opérateurs manipulaient les bras articulés des sémaphores à l'aide de poulies, observant les signaux émis par un relais pour les transmettre au suivant.

C'est à l'Américain Samuel Morse (1791-1872) que l'on doit en 1832 la mise au point du télégraphe électrique, les signaux se transmettant par voie filaire. L'homme est aussi bien connu pour le fameux code à son nom, basé sur des impulsions longues ou courtes, qu'il créa afin de communiquer avec sa nouvelle invention. La toute première ligne fut installée en Angleterre, entre Londres et Birmingham, en 1838. En France, la première ligne télégraphique électrique fut installée en 1845 entre Paris et Rouen. A l'usage exclusif du pouvoir impérial à ses débuts, le système fut accessible au public dès 1851.

La saturation du réseau de télégraphie électrique à Paris sous le Second Empire incita Napoléon III à mettre en place **un nouveau moyen de communication dans les égouts parisiens, aménagés à cet effet par l'ingénieur Belgrand : la poste**

pneumatique. Dès 1866, tout un monde souterrain s'activa à la création et à l'entretien d'un réseau de tubes en acier censé acheminer la correspondance via l'énergie pneumatique. Il y avait « *le facteur tubiste chargé de gérer les correspondances qui arrivaient dans les bureaux, le mécanicien qui faisait fonctionner les machines à vapeur, le facteur cycliste et à moto-cycllette occupé à l'acheminement des correspondances du bureau de poste au domicile du destinataire* ». La correspondance pneumatique (qui est historiquement l'ancêtre du télégramme) fut ainsi propulsée à grande vitesse dans des boîtes cylindriques appelées « *courseurs* », jusqu'en 1984 ! Le système pneumatique était « *capable d'acheminer des correspondances en moins d'une heure, il devint le moyen le plus rapide d'acheminement des correspondances dans Paris d'autant plus que le réseau téléphonique peinait à s'installer pendant une grande partie du 20^e siècle ; l'auxiliaire du télégraphe devint alors un système à part entière* » (d'après Anne-Laure Cermak, *La poste pneumatique, un système original d'acheminement rapide du courrier : l'exemple du réseau de Paris des origines à sa suppression, 1866-1984*).

Le téléphone, invention sur laquelle avait travaillé l'italo-américain Antonio Meucci entre 1849 et 1870, ne commença à être installé en France qu'en 1879, connaissant rapidement le succès que l'on connaît. ■



© Bianchetti / Leemage

SOURCES ICONOGRAPHIQUES

- © Archives Daniel Chatry
 - *Les Français peints par eux-mêmes*, dir. par Léon Curmer, 1860.
 - *Le Musée des Familles*, divers numéros (de 1837 à 1861).
 - *La Science curieuse et amusante*, de Ferdinand Faideau, éd. J. Tallandier, 1902.
 - *L'Illustration*, divers numéros (de 1843 à 1890).
 - *Le Magasin pittoresque*, divers numéros (de 1833 à 1938).
- © Archives Pierre-Gabriel Gonzalez
 - *La Science illustrée*, divers numéros (de 1894 à 1910).
 - *Le Mois littéraire et pittoresque*, éd. Maison de la Bonne Presse, divers numéros (de 1899 à 1910).
 - *Historia*, 1910.
 - *Almanach du Petit Journal*, 1900.

à une surveillance très stricte, tout est réglé, minuté, prévu. De plus, les grèves ont montré qu'ils étaient facilement remplaçables, par des militaires notamment, et donc que leur identité professionnelle était peut-être sujette à caution ».

La grève de 1909 signa le premier soulèvement général des « PTT » (ce sigle ne sera officiel qu'en 1925) en réaction à l'arrivée de Simyanau au poste de sous-secrétaire d'État des « P et T », qui mit en place des mesures très impopulaires comme la réduction de l'indemnité de bicyclette. Mais très vite, le mouvement des postiers en grève s'effrita face à une opinion publique défavorable : la grève s'arrêta le 21 mai 1909 et les postiers furent battus. Cette grève générale des PTT fut durement réprimée et de nombreux agents furent révoqués. Mais fort heureusement, la situation s'améliora. Et Alexandre Millerand, nouveau sous-secrétaire d'État des Postes et Télécommunications le 24 juillet 1909, réintégra la plupart des révoqués.

Prouesses technologiques de la poste en guerre

Une « boule de Moulins », système inventé en 1870 pour envoyer du courrier lors du blocus de Paris.

Quand la poste fut entravée, on fit appel à des moyens de communication inédits.

En septembre 1870, Paris subit le siège de l'armée prussienne. Les Parisiens encerclés dans la capitale n'avaient plus de moyens de communication. Dans le contexte du blocus total de la ville et du contrôle des Postes par le gouvernement régulier (celui-ci multipliait les rapt de matériels : numéraires, timbres, véhicules), durant la Commune, les Français regorgèrent d'inventivité pour communiquer avec Paris assiégé. Les usagers redécouvrirent des moyens parfois ancestraux, comme les pigeons voyageurs, pour transmettre leurs lettres sous forme de microphotographies, grossies ensuite au moyen d'une lentille et d'un écran pour être transcrites à leurs destinataires.

D'autres inventèrent des systèmes de communication ingénieux. Les « boules de Moulins » (des sphères creuses étanches en zinc munies d'ailettes, pour tourbillonner dans le courant d'une rivière) imaginées par trois ingénieurs pouvaient contenir jusqu'à cinq cents lettres. Elles étaient jetées à l'eau bien en amont du fleuve, en banlieue parisienne (certaines du pont de Sannois dans le Val-d'Oise) pour être récupérées par les assiégés au moyen de filets tendus dans la Seine. Mais elles furent interceptées, certaines se perdirent en cours de route ou bien poursuivirent leur chemin jusqu'à Rouen ! Certaines boules de Moulins furent retrouvées dans les méandres de la Seine aux Andelys, à Choisy-le-Roi et même à Vatteville-la-Rue, en Seine-Maritime, en 1982.

L'administration des postes étant incapable d'assurer le service postal entre Paris et la province, la Commune autorisa la création d'agences de poste privées. Apparurent alors les premiers ballons-postes de la compagnie des aérostiers. Un décret du 26 septembre 1870 officialisa le transport du courrier à bord de ces montgolfières. Elles transportèrent près de onze tonnes de courrier par la voie des airs. ■

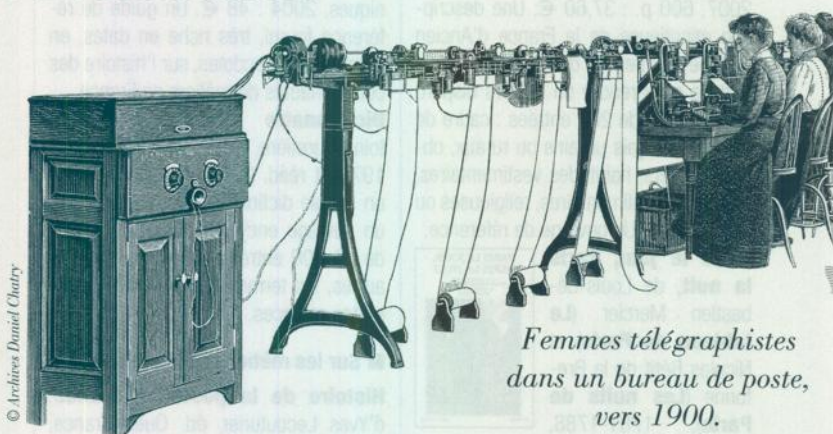


© Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste

Une histoire sans fin

Le réseau postal tel que nous le connaissons aujourd'hui constitue l'héritage d'une histoire longue et mouvementée.

La mise en place longue et fastidieuse des premiers relais de poste au 16^e siècle, la création des « petites postes » en ville au 18^e siècle, la Révolution et ses bouleversements, la distribution du courrier tous les deux jours dans toutes les communes à partir de 1830, l'adoption du tarif unique en 1848, le développement de l'aéropostale dans les années 1920, l'importance grandissante de la voiture dans le service postal à partir de 1930, la scission des « PTT » en La Poste et France Télécom en 1988... Ces événements sont autant d'illustrations des mutations profondes que l'administration postale eut à affronter. Aujourd'hui encore, service public très apprécié des Français, devenue « société anonyme à capitaux publics » en 2010, La Poste doit affronter l'ouverture à la concurrence, accrue depuis 2009. ■



Femmes télégraphistes dans un bureau de poste, vers 1900.

Atelier de fabrication des timbres-poste : le massicot, en 1908.



Facteur parisien, vers 1925.

Au fil des pages

■ Ouvrages généralistes



L'Ancienne France au quotidien, vie et choses de la vie sous l'Ancien Régime, collectif sous la direction de Michel Figeac, éd. Armand Colin, 2007, 600 p. : 37,60 €. Une description minutieuse de la France d'Ancien Régime, qui permet de retrouver et surtout de comprendre un univers disparu grâce à plus de 200 entrées : cadre de vie des Français urbains ou ruraux, objets familiers, habitudes vestimentaires, hygiéniques, alimentaires, religieuses ou artistiques... Un ouvrage de référence.

Paris le jour, Paris la nuit, de Louis-Sébastien Mercier (**Le tableau de Paris**) et Nicolas Rétif de Bretonne (**Les nuits de Paris**), 1781-1788, rééd. R. Laffont, 2002 : 29,95 €. Une capitale sans cesse en évolution, une ville contrastée entre la misère ouvrière et l'abondance de la bourgeoisie, entre un afflux croissant de populations et la nécessité d'une modernisation sanitaire : un panorama passionnant.



Histoire de la France rurale collectif sous la direction de Georges Duby et Armand Wallon, éd. du Seuil 1975, rééd. 1992, 4 tomes : 11 € / tome.

Histoire économique et sociale de la France, de Fernand Braudel et Ernest Labrousse, 5 volumes, éd. PUF, 1993.

Histoire de la vie privée collectif sous la direction de Philippe Ariès



et Georges Duby, éd. du Seuil, 1985, rééd. 1999, 5 tomes (voir notamment tome 3 « De la Renaissance aux Lumières », 635 p.) : 9 € / tome.

Dictionnaire historique des arts, métiers et professions exercés dans Paris depuis le XIII^e siècle, d'Alfred Franklin, 1906, rééd. Bibliothèque des Arts, Sciences et Techniques, 2004 : 48 €. Un guide de référence fourni, très riche en dates, en noms et en anecdotes, sur l'histoire des communautés de métiers en France.

Dictionnaire universel, d'Antoine Furetière, 1690, rééd. Le Robert 1978 et rééd. 2004 sur CD-Rom. Pas un simple dictionnaire de langue, mais un ouvrage encyclopédique. Avec plus de 40 000 entrées, il comprend, entre autres, les termes techniques des arts et des sciences.

■ Sur les métiers de la poste

Histoire de la poste en France, d'Yves Lecouturier, éd. Ouest-France, 2011 : 17,90 €.

Il était une fois La Poste, de David Raynal, éd. Ouest-France, 116 p., 2010 : 26 €. Les objets de La Poste ont une histoire : véhicules insolites des facteurs, premiers timbres et premières cartes postales, voyages de l'Aéropostale...



Architecture postale, une Histoire en mouvement, collectif de Sébastien Richez, Pascal Roman, Carine Merlino et Alexandra Fau, éd. Archibooks, 203 p., 2010 : 24 €. Des bureaux de poste de campagne aux hôtels des postes monumentaux, des centres de tri urbains aux

gigantesques plateformes industrielles contemporaines, le patrimoine architectural remarquable de La Poste.

Histoire du courrier et de la poste à travers les guerres, d'Yves Lecouturier, éd. Ouest-France, coll. « Histoire », 128 p., 2010 : 17,90 €. De l'Antiquité à nos jours, l'acheminement des communications par des moyens humains ou techniques variés, parfois surprenants, au service d'une mission difficile.



Postes et postiers en Normandie - Témoins des transformations nationales 1830-1914, de Sébastien Richez, éd. L'Harmattan, coll. « Histoire de l'innovation et entreprise », 328 p., 2009 : 31 €. Une analyse détaillée de l'essor considérable de l'administration postale entre 1830 et 1914, à l'appui de l'exemple normand.



La Légende de la Poste, éd. Atlas, 205 p., 2008 : 29,99 €. Une synthèse de l'histoire de la distribution du courrier depuis le Moyen

Âge jusqu'à nos jours.

Postes d'Europe XVIII^e-XX^e siècles, jalons d'une histoire comparée, collectif sous la dir. de Muriel Le Roux, éd. Comité pour l'histoire de la Poste, 488 pages (français) + 486 pages

(anglais) : 27 €. Le réseau postal constitue une très ancienne organisation commune à l'espace européen : ce livre analyse sa mise en place depuis l'Antiquité, les évolutions d'un pays à l'autre, la situation française... Érudite et passionnant.

Guerre et poste, l'extraordinaire quotidien des Français en temps de guerre, 1870-1945, de Laurent Albaret et Jacques Tardi (ill.), éd. Casterman, 102 p., 2007 : 17 €.

Le Maître de poste et le messager, les transports publics en France au temps des chevaux, de Patrick Marchand, éd. Belin, coll. « Histoire & Société », 366 p., 2006 : 24,90 €. Le fonctionnement des entreprises de messagerie et des relais de poste, les progrès des services de transport et l'évolution des réseaux d'acheminement, les entrepreneurs de voitures publiques, le portrait social du maître de poste... Toute une histoire sur les routes de l'Ancienne France.



Comme une lettre à la poste : le progrès de l'écriture personnelle sous Louis XIV, de Roger Duchêne, éd. Fayard, 370 p., 2006 : 22 €. L'histoire de la lettre, moyen commode de communi-

Sortir à Toulouse (Haute-Garonne)

Le musée postal des anciens ambulants de Toulouse est le fruit du combat d'anciens agents désireux de ne pas laisser mourir leur histoire. Car depuis 1845 jusqu'à la fin du 20^e siècle, le transport du courrier par voie ferrée fut intense. Originalité : ce musée est installé dans quatre wagons-poste et une rame postale totalement restaurée, stationnés en gare SNCF de Toulouse-Raynal. Il retrace la vie des ambulants, leurs conditions de travail, via l'exposition de matériel historique et de photographies qui lui ont été confiés. Une collection qui perpétue le souvenir de ces bureaux mobiles qui, pendant près de cent cinquante ans, ont sillonné le réseau ferré régional et national.

Musée postal des anciens ambulants de Toulouse, 31000 Toulouse Visite gratuite, sur rendez-vous. Renseignements : 05.61.13.44.46 (siège de l'association) ou 05.61.58.22.53. ■

cation, autrefois réservé aux érudits, au sexe masculin, peu à peu ouvert à tous. **Le Facteur**, de Paul Charbon et Pierre Nougaret, éd. Est Libris/Gyss, 192 p., 2004 : 15 €. Portait du facteur sur deux cent ans d'activité, suivi dans sa tournée, qu'il soit à pied, à vélocipède ou en automobile.



La Poste aux chevaux en Bretagne (1738-1873), de Théotiste Jammaux-Gohier, éd. Éditions régionales de l'Ouest, 2001 : 42 €.



Histoire des postes du Rhône, tome 1 : l'Ancien Régime à Lyon, d'Yvette Mience, éd. Jacques André, 486 p., 1997 : 42,69 €. Les racines d'une grande administration dans une ville pavée d'histoire. Une étude monumentale et abondamment illustrée.

■ Revues

« **Fonctionnaires, enseignants, postiers : un centenaire marquant** », par René Bidouze, in *Les Cahiers de la FNARH* n°115, 2010.

Sortir à Riquewihr (Haut-Rhin)

Installé depuis 1971 dans le château des Princes de Wurtemberg, le **Musée de la Communication en Alsace** retrace deux mille ans d'histoire de la communication, plus particulièrement dans sa région. Des messagers de la période gallo-romaine et du Moyen Âge à la « Poste aux chevaux » d'Ancien Régime, jusqu'aux trains et automobiles, vous découvrirez l'évolution de cette institution majeure qu'est la Poste. Elle commence à l'époque romaine, lorsque l'écriture se faisait sur des pierres et les bornes permettant d'indiquer la voie postale pour le transport d'un message à cheval. Le lieu raconte également le Moyen Âge, quand apparaissent les messagers à pied, qui parcouraient intégralement la distance de l'expéditeur au destinataire. Vous découvrirez aussi une impressionnante collection unique en France de diligences et de malles-poste, qui servirent au transport de personnes et de courrier du 18^e au début du 20^e siècle. Vous verrez la maquette d'un relais de poste, où les transporteurs pouvaient faire des haltes en chemin, mais également une enseigne de la Poste aux chevaux et un costume de « postillon », l'ancêtre du postier. La reconstitution d'un salon bourgeois montre une femme écrivant une lettre, témoignant que les correspondances évoluent alors vers une fonction plus intime. Les communications à distance ne sont pas oubliées, à commencer par le télégraphe Chappe, puis électrique, suivi de près par le téléphone et l'évolution plus récente (satellites, téléphones portables...). Les différents téléphones du 20^e siècle, les inventions plus récentes telles que le Tadoo ou le Minitel rappelleront des souvenirs à beaucoup de visiteurs !

Musée de la Communication en Alsace, 68340 Riquewihr. Renseignements : 03.89.47.93.80 ou sur Internet : www.shpta.com ■

« **Être facteur dans le Nord (1830-1940)** », par Mathilde Marguerit et Carlos Da Fonseca, in *Les Cahiers pour l'Histoire de la Poste*, 2005



« **La vie à l'hôtel des postes de 1802 à 1830** », par Christophe Tretsch, in *Les Cahiers pour l'Histoire de La Poste* n° 4, éd. Apostille, 125 p., 2005 : 6 €.

« **D'une révolution à l'autre, maîtres de Poste et réseau postal en Côte-d'Or, 1789-1848** », par Gabrielle Quantin et Frédéric Desroches, in *Les Cahiers pour l'Histoire de la Poste*, 2004 « Pour une Histoire de la poste aux XIX^e et XX^e siècles. Guide du chercheur », par Muriel Le Roux et Benoît Oger, in Apostille, le Bulletin du comité pour l'Histoire de la Poste, n° hors série, hiver 1998/1999.

« **Les types de boîtes aux lettres et indicateurs de levées, du 1^{er} avril 1830 à nos jours** », par Camille Marteau et R. Perrin, in *La Ronde* n° 186, 1987.

« **Postes et messageries pendant la période révolutionnaire** », in *Revue des P.T.T. de France* n°6, 1980.

« **Les boîtes aux lettres de la Poste** », par Roger Couard, in *Bulletin de la société des amis du musée postal* n°62, 2^e semestre 1979.

« **Aux origines de la Poste, l'Antiquité et le Moyen Âge** », in *Revue des P.T.T. de France* n°5, 1979.

■ Pour les chercheurs (ouvrages épuisés ou anciens)

Le Patrimoine des télécommunications françaises, collectif sous la direction d'Yves Lecouturier, éd. Flohic, 2002.



Histoire de la poste : de l'administration à l'entreprise, collectif sous la dir. de Muriel Le Roux, éd. de la Rue d'Ulm, 2002.



Histoire de la poste, trait d'union universel, de Georges Renoy, éd. Racine, 189 p., 2000.

La Poste, du messager à cheval au courrier électronique, de François Bertin en collab. avec le Musée de La Poste de Paris, éd. Ouest-France, 141 p., 1999. Du courrier royal du Moyen Âge au facteur de la petite poste du 18^e siècle, du postillon de l'Empire à l'ambulancier de l'ère industrielle, des chèques postaux aux timbres en euros, des plis cachetés à la cire au courrier électronique, l'épopée du service postal en France.



Le patrimoine du timbre-poste français, collectif, éd. Flohic, coll. « Le patrimoine des institutions », 927 p., 1999. Cent cinquante ans d'histoire du timbre-poste et de la philatélie.

La Poste automobile et les véhicules des PTT, 1897-1970, d'Yves Lecouturier et Pierre-Stéphane Proust, éd. Les Feuilles Marcophiles, 1998.

Le Patrimoine de La Poste, de Catherine Brégnéau sous la dir. de Laurence Jankowski, éd. Flohic, 479 p., 1996.

Les Sources de l'Histoire postale : poste aux chevaux, poste aux lettres, messageries et diligences, de Pierre Nougaret, éd. Musée de la Poste, 1992.

Quelle belle invention que la poste !, de Paul Charbon, éd. Gallimard, coll. « Découvertes » n° 123, 144 p., 1991.



Sortir à Paris

Boîtes aux lettres anciennes, uniformes de postillons et de facteurs, maquettes de malles-poste, timbres-poste de collection, œuvres d'artistes : toutes ces pièces de collection présentent un ensemble rare et riche en couleurs. Dans quinze salles réparties sur cinq étages, l'Adresse Musée de La Poste présente ses collections permanentes et organise des expositions temporaires. Autour de ces événements, de nombreuses activités culturelles et pédagogiques sont proposées : ateliers pour enfants et pour adultes, conférences, animations. Le musée possède également un centre de documentation et une bibliothèque où se retrouvent des chercheurs du monde entier. Des bottes de sept lieues aux héros de l'Aéropostale, en passant par le panorama des cent cinquante ans du timbre-poste en France, les collections du musée racontent une histoire passionnante, non seulement celle d'une entreprise, mais aussi celle de la France au quotidien.

L'Adresse, Musée de la Poste, 34 bd de Vaugirard, 75015 Paris. Renseignements : 01.42.79.24.24 ou sur Internet : www.ladresse.museedelaposte.com ■

Artisans d'hier des communications d'aujourd'hui, 1850-1950, catalogue de l'exposition aux Archives nationales du 9 avril au 8 juin 1981, éd. Imprimerie du Jaguar, 1981.

La Poste aux chevaux de Paris et ses Maîtres de poste à travers les siècles, de Madeleine Fouché, éd. Nouvelles éditions latines, 1975.

Paris et sa poste, de Roger Valuet, éd. Presses de la cité, 1957.

Le Cabinet noir, histoire du contrôle et de la violation de la correspondance privée, d'Eugène Vaillé, éd. Presses universitaires de France, 1950.

Histoire des postes françaises jusqu'à la Révolution, d'Eugène Vaillé, éd. Presses universitaires de France, coll. « Que sais-je ? » n° 200, 1946.

Histoire des postes françaises depuis la Révolution, d'Eugène Vaillé, éd. Presses universitaires de France, coll. « Que sais-je ? » n° 260, 1947.

Histoire des dames employées des PTT de 1714 à 1929, de Jeanne Bouvier, éd. PUF, 1930.

Poste et Postiers, de B. Laurent, éd. Gaston Doin, 1922.

Traité de législation et d'exploitation postales, de Paul Jaccottet, éd. P. Dupont, 1891.

Voyages au temps jadis en France, en Angleterre, en Allemagne, en Suisse, en Italie, en Sicile, en poste, en diligence, en voiturin, en traîneau, en espérnade, à cheval et en patache, de 1787 à 1844, de Théodore Aynard (1812-1902), 1888.

Lettre de M* à un de ses amis de province sur l'établissement de la Poste intérieure à Paris**, 1760.

■ Études

« **Monter une route en Poste au XVIII^e siècle : l'itinéraire de Dijon à Auxerre par Vitteaux** », par Noémie Tonnaire, mémoire de maîtrise d'Histoire sous la direction de Christine Lamarre, Université de Bourgogne, 2005.

« **La poste aux lettres à Paris. Personnel et organisation, 1738-1750** », par Delphine Berque, mémoire de maîtrise sous la direction de Jean-

François Dubost, Université Paris XII Val-de-Marne, 2005.

« **La Poste aux chevaux et la Poste aux lettres en Bordelais, de la fin de l'Ancien Régime au milieu du XIX^e siècle** », par Clémence Raine, mémoire de maîtrise d'Histoire sous la direction de Jean-Paul Jourdan, Université Bordeaux III, 2003.

« **La poste pneumatique, un système original d'acheminement rapide du courrier : l'exemple du réseau de Paris des origines à sa suppression, 1866- 1984** », par Anne-Laure Cermak, mémoire de maîtrise d'Histoire contemporaine sous la direction de Jean-Pierre Chaline, Université Paris IV Sorbonne, 2003.

« **Les maîtres de poste dans le Calvados entre 1750 et 1830. Ascension sociale et innovation agricole** », par Raphaël Tutoy, mémoire de maîtrise sous la direction de Jean- Marc Moriceau, Université de Caen Basse-Normandie, 2001.

« **Le personnel des Postes dans le département du Rhône : 1871-1914** », par Aurélie Pellet, mémoire de maîtrise sous la direction d'Yves Lequin, Université Lyon II, 1999.

« **L'évolution de la distribution postale dans le Couserans de 1840 à nos jours** », par Élisabeth Massat, mémoire de maîtrise sous la direction d'Agnès Fine, Université de Toulouse Le Mirail, 1999.

« **Le service postal en Morbihan : du désenclavement des cam-**

pagnes à la modernisation du réseau de 1830 à la fin du XIX^e siècle », par Cyril David, mémoire de maîtrise d'Histoire contemporaine sous la direction d'Isabelle Emeriau, Université de l'Ouest d'Angers, 1998.

« **Les facteurs de ville en France de 1871 à 1914** », par Quantin De-luermoz, mémoire de maîtrise d'Histoire sous la direction d'Yves Lequin, Université Lyon II, 1998.

« **L'administration des Postes durant la Commune de Paris** », par Erwan Lécuyer, mémoire de maîtrise sous la direction d'Aimée Moutet, Université Paris XIII, 1998.

« **Le recrutement des employés de la Poste dans le Pas-de-Calais entre 1890 et 1920** », mémoire de maîtrise sous la direction d'Éric Bus-sière, Université d'Artois, 1997.

A portée de clic

■ Sur les métiers de la poste

www.fnarh.com

★★★ Il est fourni, le site de la Fédération Nationale des Associations de personnel de La Poste et de France Télécom pour la Recherche Historique ! Outre de belles pages sur l'histoire postale et sur les débuts du téléphone, il propose un annuaire des musées et des associations liés au sujet, une revue en ligne (avec des portraits, des infos...), et de nombreux documents et références.

www.laposte.fr/Le-Groupe-La-Poste/Nous-connaître/Histoire

★★★ Beau travail de synthèse que celui effectué par le site officiel de La Poste. Sa section « Histoire » propose en effet des éléments clairs, bien présentés et illustrés, racontant l'aventure postale en France des origines à nos jours.

www.histoirepostale.com

★★★ Passionné par l'histoire postale, Florent Martin a créé ce site soigné, où se dévoilent dans des cours textes bien écrits et illustrés les principaux aspects du service postal à travers les siècles.

<http://genealog.fr/poste.html>

★★★ Un Dossier bien fourni sur l'épopée de la poste aux chevaux par des passionnés de généalogie. La mise en page est sobre, mais les textes regorgent de données chiffrées et de dates : un souci du détail qui fait honneur au sujet.

www.irepp.com/breve-histoire-de-la-poste-article0055.html

★★★ Un texte érudit, sobriement présenté, qui met l'accent sur le développement postal, mettant en lumière le rapport spécifique de ce service avec l'État. Il est tiré d'un ouvrage, dont le résumé en lien sur la page présente les interactions européennes de l'histoire postale.

<http://telegraphe-chappe.com>

★★★ Une mine de renseignements sur la fameuse invention de Claude Chappe, sur ce site personnel. La présentation est un peu aride, mais la quantité et la qualité des textes méritent la consultation.

www.latecoere.com

★★★ Peu abordée dans notre Dossier car assez tardive, l'épopée de l'Aéropostale trouve dans ce beau site un place de choix, avec un portrait abouti du fondateur, des plans de l'avion, des documents d'archive numérisés très nombreux...

<http://mappemonde.mgm.fr/num7/articles/art05301.html>

★★ Un article d'historien sur le développement du réseau postal en France. Quelques illustrations et des éléments rares particulièrement intéressants.

Sortir au Luc-en-Provence (Var)

Abrité dans l'ancien château des Vintimille, une superbe bâtisse du 18^e siècle, le **musée régional du Timbre et de la Philatélie** raconte l'histoire du timbre et de la philatélie. Des panneaux explicatifs relatent la naissance du timbre, les étapes de sa fabrication, les divers procédés d'impression, avant de montrer ses rapports avec l'art, avec l'argent, sa vocation de messenger... Aucun aspect n'est oublié, qu'il s'agisse des faux pour tromper la poste ou les collectionneurs, des présentations humoristiques, des matériaux utilisés... Dans le cadre de la fabrication du timbre et de la technique de la gravure en taille-douce, le musée expose la reconstitution de l'atelier d'Albert Decaris, maître graveur, membre de l'Institut, créateur de quelque six cents timbres. Outre cette partie permanente, le musée, en collaboration avec les groupements philatéliques régionaux, propose chaque trimestre des expositions temporaires sur des thèmes ou sujets d'actualité. Il organise régulièrement des manifestations philatéliques pour dynamiser la philatélie en région. Le musée édite également des fascicules spécialisés axés sur la philatélie et l'histoire postale de sa région. Le lieu se veut aussi maison du philatéliste en accueillant régulièrement des associations qui y tiennent leurs réunions. Le musée propose régulièrement des cycles de conférences. Pour aider les philatélistes dans leurs recherches, il dispose d'un centre de documentation, avec revues et catalogues, et plus de quatre cents ouvrages de référence.

Musée régional du Timbre et de la Philatélie, « Le château », place de la Convention, 83340 Le Luc-en-Provence. Renseignements : 04.94.47.96.16 ou sur Internet : www.lemuseedutimbre.com ■

- ★★★★ Site de référence, incontournable
- ★★★ Vaut le détour
- ★★ Pertinent
- ★ Quelques informations intéressantes

Bibliographie établie par Alexandra Fau et Hugues Hovasse, pages coordonnées par Hugues Hovasse.

