

Histoire sommaire de La Poste à Toulouse, « du cursus publicus à l'Airbus A300 »

Alain Le Pestipon

Association du musée postal des anciens ambulants de Toulouse

Quelques généralités
en guise d'introduction

L'histoire des grandes institutions est un élément de l'histoire générale des sociétés humaines. C'est le cas, notamment, de La Poste, du fait des rôles qu'elle a tenus (et tient toujours) dans les domaines :

- culturel (diffusion des informations, des connaissances, des idées...);
- économique (aide au développement de la production, des échanges, des transports, des règlements financiers, des voyages, du tourisme...);
- politique (aide à l'exercice mais aussi à la centralisation des pouvoirs);
- social (lien entre les membres dispersés d'une même famille, d'un même groupe).

En préliminaire de cette histoire, il faut distinguer les deux types d'activités qu'ont désignés, au cours du temps, le mot « poste » et ses dérivés (car cela se retrouvera à Toulouse) :

- d'une part, au sens large, le transport des voyageurs, des marchandises et du courrier. Ce fut le cas, par exemple :
 - de la Poste romaine impériale (le « *cursus publicus* »);
 - puis de la Poste aux chevaux avec ses « routes de Poste » équipées de relais tenus par des « *maîtres de Poste* » et parcourues par des « *postillons* »;
 - plus tard, des grandes compagnies maritimes avec leurs « *paquebots-poste* », puis les compagnies de chemins de fer et aériennes;
 - leurs héritières en sont les actuelles entreprises publiques ou privées de transports routiers, ferroviaires, maritimes ou aériens;
- d'autre part, au sens étroit, la Poste aux lettres, chargée d'acheminer le courrier

(lettres, papiers d'affaires, fonds et règlements financiers, journaux, livres, petits paquets, etc.), c'est-à-dire de les recevoir des expéditeurs, de les trier par destination puis de les remettre aux destinataires, le transport étant en général confié aux entreprises spécialisées ci-dessus.

Ces deux activités, la plupart du temps séparées, ont été parfois regroupées dans une même organisation, d'où la confusion dans les mots. Elles sont liées si étroitement qu'on ne peut parler de l'une sans parler de l'autre.

Jusqu'à la fin du XVI^e siècle, les organisations d'acheminement du courrier ont été des « *Postes privées* », en ce sens qu'elles ont été créées et gérées par les « autorités » du moment à leur usage exclusif, le public n'y ayant pas accès; elles sont réservées :

- aux autorités politiques (rois, grands seigneurs, communautés urbaines, etc.);
 - ou religieuses (ordres monastiques, évêchés, etc.);
 - ou économiques (groupements de commerçants, etc.);
 - ou universitaires;
 - ou quelques riches et rares particuliers;
- en utilisant des messagers, piétons ou cavaliers, rémunérés par elles.

Ces Postes privées (que l'on a appelées « *la Poste des privilégiés* ») ont disparu progressivement en France, et notamment à Toulouse, au cours des XVII^e et XVIII^e siècles, par suite du développement puis du monopole de la « *Poste royale aux lettres* »; celle-ci, créée d'abord à l'usage exclusif du souverain pour administrer son royaume, s'ouvrit progressivement au trafic du grand public, d'abord par simple tolérance à la fin du XVI^e siècle, puis officiellement au XVII^e siècle. « La Poste » actuelle en est l'héritière.

Cette ouverture de la Poste aux lettres au grand public a donc marqué une rupture dans son histoire, d'où la division de mon propos en deux parties :

1. des origines à la fin du XVI^e siècle : la Poste des privilégiés.
2. à partir du XVII^e siècle : la Poste au service du public.

Dans chaque paragraphe, je passerai de l'histoire au niveau national en France, à son application au niveau local, à Toulouse et alentours.

I – Des origines à la fin du XVI^e siècle : la Poste des privilégiés

On devrait plutôt dire « *la Poste de ceux qui en avaient besoin* » car alors, dans son immense majorité, le peuple était illettré et avait peu de relations hors du lieu de résidence et des alentours joignables à pied.

Les origines

Depuis l'origine des sociétés humaines, il a existé partout des moyens de transports plus ou moins organisés. On s'en fait une idée, sans plus, par la découverte dans le sol d'objets très anciens venant de très loin, attestant ainsi de courants commerciaux, donc de formes élémentaires de Poste.

Ce fut le cas à Toulouse quelques siècles avant Jésus-Christ, dès l'époque des Volques tectosages, voire avant, notamment sur l'itinéraire entre Méditerranée et Océan, *via* le seuil de Naurouze et la Garonne. Mais on ne peut en dire rien de plus.

La Poste impériale romaine (II^e-IV^e siècles après J.-C.)

Le premier réseau postal, sur lequel on dispose d'informations précises, est celui de la Poste impériale romaine, le « *cursus publicus* », qui était une entreprise de transport de voyageurs, de marchandises et de courrier, créée et gérée par l'administration impériale mais à son usage exclusif, donc « privée » ; le public en était exclu et ne pouvait donc utiliser que la « *Poste des occasions* » : voyageurs, pèlerins, commerçants, éventuellement le bon vouloir des employés du *cursus publicus* ou autres.

La Poste impériale utilisait le réseau des voies romaines par des piétons, des cavaliers ou des chars attelés. Le long des routes, des relais espacés en moyenne d'une douzaine de kilomètres, permettaient de changer les chevaux (« *mutationes* ») ; d'autres, plus importants, environ tous les 50 km, permettaient aussi de nourrir et loger les voyageurs et, parfois, abritaient quelques services administratifs (« *mansiones* »).

Toulouse était raccordée à ce réseau par la « *voie d'Aquitaine* », vers Narbonne où elle rencontrait la « *voie Domitienne* » qui reliait Rome à l'Espagne, avec un embranchement par la vallée du Rhône vers le nord de la Gaule et de l'Europe. La voie d'Aquitaine était large, bien empierrée et entretenue, donc utilisable en tous temps.

Entre Toulouse et Bordeaux, l'essentiel du trafic passait par navigation sur la Garonne, à l'aide, déjà, de sortes de gabarres, bateaux à rames et à voiles, longs et à fond plat. Toutefois, les deux villes étaient aussi reliées par deux ou trois voies secondaires à l'utilisation plus aléatoire : une par Auch et Agen, une autre par Lectoure et Agen, une troisième peut-être entre Toulouse et Agen par la rive droite de la Garonne, mais les avis sont partagés. D'autres voies secondaires reliaient aussi Toulouse :

- vers le sud, à Saint-Bertrand-de-Comminges et Dax ;
- vers le nord, à Cahors, Limoges et Paris ;
- vers le nord-est, à Albi, Rodez et Lyon *via* les ateliers de poterie de Montans (voie très probable mais non attestée) ;
- peut-être vers le sud en remontant la vallée de l'Ariège ;
- peut-être vers l'est, vers Lavar et Castres.

Il y avait donc, au siège de l'autorité politique d'alors à Toulouse, le gouverneur romain, un bureau centralisateur du courrier administratif utilisant ces divers itinéraires.

Moyen-Âge et Renaissance (V^e-XVI^e siècles)

Les grandes invasions disloquèrent l'organisation de la Poste impériale romaine. Mais le réseau routier, même mal entretenu, subsista, ainsi que beaucoup de relais et auberges. Chacun était libre d'y circuler à son gré, mais

aussi à ses risques et périls car les brigands ne manquaient pas. Divers « pouvoirs », avec des zones d'influence plus ou moins étendues, se substituèrent progressivement à l'autorité centralisée impériale et durent organiser, pour leurs communications, des Postes à leur usage exclusif et à leurs frais.

Toulouse a connu toutes ces Postes privées :

- le Roi y envoyait ses « chevaucheurs » porter ses ordres, s'informer et faire rentrer l'argent des impôts ;
- le comte de Toulouse avait ses propres chevaucheurs pour administrer son vaste domaine entre Garonne et Rhône et même, un temps, au-delà ;
- les ordres religieux étaient nombreux ici et communiquaient par leurs messagers avec les abbayes sœurs ;
- de même, l'évêque avec ses collègues voisins et ses paroisses ;
- le passage de nombreux pèlerins vers Saint-Jacques-de-Compostelle ou la Palestine (Tripoli) ou Rome fut aussi générateur de courrier, de même que les relations avec les cathares réfugiés en Italie du nord ;
- l'université de Toulouse, créée en 1229, recrutait professeurs et « écoliers » dans tout le sud-ouest et au-delà ; elle devait donc assurer des relations épistolaires et financières entre elle, eux et leurs familles ;
- Toulouse devint aussi une place marchande importante : il suffit de penser au pastel. Cela obligea des commerçants à voyager et à échanger du courrier avec fournisseurs, banquiers et clients, donc à en organiser collectivement l'acheminement ;
- enfin, tous les historiens de la Poste au niveau national citent en exemple la « confrérie des messagers jurés » mise en place par la municipalité de Toulouse, d'abord pour son seul service. Ces messagers, qui avaient « juré » de bien s'acquitter de leur tâche, d'où leur nom, assuraient le transport du courrier administratif vers les villes voisines mais aussi, deux fois par mois, jusqu'à Bordeaux, Lyon et Paris. Ce service municipal fut progressivement ouvert au public, d'où la création d'un premier bureau de Poste municipale en 1575 où les Toulousains purent déposer ou retirer leur courrier. Les messagers jurés étaient alors au nombre de quatorze itinérants, plus un maître des messagers qui tenait le bureau.

Cette organisation se maintint jusqu'à la Révolution.

En 1479, Louis XI avait décidé et commencé d'organiser, à l'usage de son gouvernement, une Poste royale sur le modèle de l'ancienne Poste impériale romaine. Sept routes rayonnant au départ de Plessis-lès-Tours (dont une vers Bordeaux et une vers Lyon), plus trois au départ de Lyon (dont une vers le Languedoc) furent équipées de relais espacés en moyenne de sept lieues (d'où le nom des bottes-jambières des postillons). Ses successeurs développèrent le réseau qui comptait, à la fin du XVI^e siècle, 11 routes équipées au départ de Paris, plus 16 transversales dont :

- Paris – Bordeaux – Toulouse ;
- Paris – Lyon – Toulouse par le Massif Central ;
- Paris – Pont-Saint-Esprit – Montpellier – Toulouse – Bayonne.

Notre ville se trouvait, dès lors, au centre d'un réseau de « routes de Poste ».

La première mention d'un relais de « la Poste royale » à Toulouse date de 1537 ; il pouvait exister un peu avant. Il se trouvait au « Logis de la Pomme », à l'emplacement de l'actuelle église Saint-Jérôme (construite à partir de 1622).

Que ce soit par la Poste royale ou par la Poste municipale, la durée du trajet était de l'ordre de deux semaines pour Paris. Mais, je le répète, jusqu'à la fin du XVI^e siècle, ces postes étaient privées, non ouvertes au public : celui-ci devait se contenter des « occasions ».

Vers la fin du XVI^e siècle, par tolérance d'abord, puis officiellement, ces Postes privées s'ouvrirent au trafic des simples particuliers : alors débuta l'ère de la Poste au service du public.

II – À partir du XVII^e siècle :
la Poste au service du public

XVII^e siècle

C'est par un édit de Henri IV, en 1603, que la Poste royale aux lettres s'ouvrit au trafic du public, avec bientôt tarifs et horaires annoncés (le roi conservant seulement une petite équipe de chevaucheurs à son propre service). À par-

tir de là, elle va se développer considérablement, notamment sous l'autorité de Louvois, et entrer en concurrence avec les Postes privées, qu'elle finit par absorber vers la fin du XVII^e siècle, après que lui ait été octroyé le monopole de l'acheminement du courrier (sauf exceptions par conventions, notamment pour les Postes des villes, dont Toulouse qui conserva la sienne jusqu'à la fin du XVIII^e siècle).

L'exploitation de la Poste royale fut confiée aux plus offrants par la passation de « *baux à ferme* » ou la vente d'offices, ce qui procura des rentrées fiscales régulières au trésor royal, et aussi enrichit les titulaires de ces charges. Mais le pays en bénéficia par la multiplication des routes équipées de relais et par la création de bureaux de Poste dans « *toutes les villes et les bourgs* ».

À Toulouse, le premier bureau de Poste royale aux lettres fut créé en 1622 ; on ne connaît pas son emplacement. Il s'ajouta au bureau de la Poste municipale, créé en 1575, mais appelé à disparaître au XVIII^e siècle. Il s'ajouta aussi au relais de la Poste aux chevaux qui avait quitté le « Logis de la Pomme », détruit et en cours de remplacement par l'église Saint-Jérôme, mais qui continuait à assurer son service de loueur de chevaux et de transporteur ailleurs, sans que l'on sache exactement où à ce moment là.

À noter que la Poste a favorisé l'éclosion de la presse à Toulouse. À partir de 1675 on y imprima une copie de la *Gazette* reçue de Paris, en y ajoutant quelques informations locales. De même, on y imprima, à partir de 1694, une copie du mensuel le *Mercure galant*. Et la Poste permit les abonnements.

Mais les « *barques de Poste* » qui ont circulé sur le canal du Midi, de 1673 à 1858, n'ont jamais transporté de courrier à grande distance, malgré leur nom, mais seulement des voyageurs et des marchandises : elles étaient trop lentes. Il en fut de même pour les coches d'eau sur la Garonne, entre Toulouse et Bordeaux.

XVIII^e siècle

Le développement de la Poste se poursuivit grâce :

- à l'amélioration du réseau routier : les rou-

tes « royales » (puis impériales, puis nationales), à peu près bien empierrées et carrossables en tous temps, remplacèrent les chemins fangeux : ce fut le cas tout autour de Toulouse ;

- à l'amélioration de la vitesse et du confort pour les voitures attelées : apparition des malles-postes emportant plus de courrier que de voyageurs (1 à 4), puis des diligences emportant plus de voyageurs que de courrier (jusqu'à une vingtaine) ;
- à la création de nouveaux bureaux de Poste. Par exemple, sur le territoire de l'actuelle Haute-Garonne, leur nombre passa de six au début du XVIII^e siècle, à vingt-six à la fin – mais toujours avec un seul à Toulouse, attesté rue Croix-Baragnon, en 1752, puis place Mage en 1785, puis à l'actuel n°46 de la rue du Languedoc (hôtel de Pins) en 1795 ;
- à la mise en place progressive de la distribution à domicile dans les villes à partir du milieu du siècle. Elle est attestée à Toulouse en 1854, avec quatre ou cinq piétons. Mais, contrairement à Paris ou à Bordeaux, il n'y eut pas alors de « *petite Poste* » acheminant le courrier de la ville pour la ville : le trafic était estimé insuffisant.

Le transport était toujours assuré grâce à la Poste aux chevaux, alors en pleine expansion : 754 relais en France en 1675, 1 140 en 1775. À Toulouse, son relais est attesté de 1745 à 1793 « *à l'esplanade* », à l'extérieur de la porte Montgaillard (sur l'emplacement de l'actuel Jardin Royal) ; il y était tenu par une dynastie familiale, celle des Molard. Puis, le relais passa à une autre dynastie, celle des Ramel et fut transféré 16 rue des Arts (cour de l'actuelle librairie Privat) où il devait rester jusqu'en 1865.

La Révolution fit évoluer la Poste : elle en changea le statut en 1793 : à la place d'une « *ferme* » attribuée au plus offrant, la Poste fut gérée « *par la Nation* », sous forme d'une Agence Nationale, plus tard d'une Administration. Mais cela ne semble pas avoir entraîné de conséquences pour les utilisateurs du service.

XIX^e siècle jusqu'en 1914

Le développement des services postaux s'accéléra : on estime la multiplication du trafic à plus de dix au cours du XIX^e siècle. Et beau-

coup de bureaux de Poste furent créés. Par exemple, pour la Haute-Garonne, on passa de 26 bureaux en 1800, à 47 en 1853 et à 121 en 1900.

À Toulouse, le bureau unique existant au début du siècle, rue du Languedoc, fut transféré 13 rue Sainte-Ursule en 1804 (un reste d'enseigne subsiste sur le mur nord de la cour intérieure) ; puis, en 1889, il fut à nouveau transféré dans un immeuble neuf construit à cet effet sur la rue de la Poste créée à cette occasion (aujourd'hui rue Kennedy). Il devint la « Recette Principale » actuelle du fait de la création d'autres bureaux dits succursales dans divers quartiers :

- à Saint-Cyprien, rue de la République, en 1879 ;
- à Saint-Michel, en 1882 ;
- à Arnaud Bernard, en 1889 ;
- place de la Bourse, en 1891 (suite à réclamation des commerçants du quartier après suppression de celui de la rue Sainte-Ursule) ;
- place Dupuy, dans la Halle aux Grains, en 1889 ;
- rue de Bayard, en 1898 ;
- à Lalande, en 1912.

Ils existent toujours, parfois déplacés pour s'agrandir. Il s'y ajouta une quinzaine d'agences urbaines auxiliaires tenues par des personnes étrangères à l'Administration.

La Poste se vit confier de nouvelles attributions :

- à partir de 1875, le télégraphe électrique, apparu au milieu du XIX^e siècle, mais placé d'abord sous l'autorité du ministre de l'Intérieur. À Toulouse, il était installé, depuis 1873, dans l'immeuble construit pour la Maison Universelle Bazar Labit, à l'angle de la toute nouvelle rue d'Alsace-Lorraine et de la rue du Poids de l'Huile (des cariatides au 1^{er} étage le rappellent) ;
- à partir de 1878, le téléphone, d'abord à Paris puis dans d'autres villes ; à Toulouse à partir de 1891, également dans le bâtiment de la rue de la Poste ;
- en 1881, la Caisse nationale d'épargne : à Toulouse, un centre régional fut créé en 1890 ;
- en 1918, les Chèques postaux (centre régional créé à Toulouse le 1^{er} décembre). La distribution du courrier à domicile était assurée dans toutes les villes au début du

siècle : elle l'était à Toulouse depuis 1754. En 1830, elle s'étendit aux campagnes « *de deux jours l'un* ». En 1840, les premières boîtes aux lettres extérieures (c'est-à-dire dans les rues en dehors des bureaux) furent créées dans divers quartiers de Toulouse.

Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, apparurent les chemins de fer, dont les lignes formèrent en quelques dizaines d'années un réseau national, tuant ainsi la Poste aux chevaux. Dès leur origine, les Compagnies de chemins de fer eurent l'obligation de transporter le courrier postal ; soit simplement accompagné par un postier dit « *courrier-convoyeur* », sur les trains omnibus et sur les petites lignes ; soit trié en cours de route par des « *postiers-ambulants* » installés dans des wagons-poste spécialement aménagés (sur les trains rapides des grandes lignes).

À Toulouse, la ligne Bordeaux – Toulouse – Cette (= Sète) fut mise en service en 1857, par la Compagnie de chemins de fer du Midi. Les autres lignes suivirent pour former une étoile autour de la ville. La Poste dut donc construire d'abord un entrepôt, à côté de la gare Matabiau, pour assurer la liaison entre le rail et la route. Le développement du trafic nécessita la création d'un centre de tri postal dans un bâtiment construit à cet effet, à côté du pont dit « *de l'École Vétérinaire* » (ce bâtiment existe toujours, bien que la municipalité de Toulouse se soit opposée à sa construction dans l'idée de prolonger les allées Jean Jaurès jusqu'au delà de la colline de Jolimont, projet qui ne devait être réalisé que bien plus tard, dans les années 1970).

À la fin du siècle, un nouvel objet de correspondance fit son apparition : la carte postale illustrée. À Toulouse, la maison Labouche s'en fit une spécialité : sa collection, aujourd'hui aux Archives départementales, constitue une mine d'informations sur la ville et sa région autour de 1900 et depuis.

Bien entendu, il a existé à Toulouse et alentour, comme ailleurs, au moins à partir de la fin du XVI^e siècle, des entreprises de **messageries** pour le transport des voyageurs, des marchandises légères et, accessoirement, le courrier sur les itinéraires non desservis par les malles-poste de la poste aux lettres ; elles utilisaient divers types de véhicules hippo-

biles : coches, diligences, turgotines et autres pataches.

Il y en avait dans toutes les directions et il serait fastidieux d'énumérer leurs points d'arrêts, horaires et tarifs. Rien qu'à Toulouse, au XIX^e siècle, on peut trouver sur *L'annuaire général de Haute-Garonne* au moins une douzaine de points de départ et d'arrivée des diverses entreprises : messageries royales (puis impériales), celles de Lafitte-Gaillard du Midi, du Languedoc et de Provence et de diverses autres petites entreprises.

À titre d'exemple, une affiche annonçant la création d'une ligne Toulouse – Castres via Puylaurens, par les messageries impériales, à partir de la poste aux chevaux –16 rue des arts – ainsi qu'une image du siège de la « diligence de Caraman » derrière la cathédrale Saint-Étienne.

Il existait aussi des entreprises de roulage pour le transport des marchandises lourdes ou volumineuses.

Le XX^e siècle après 1918

La guerre 1914-1918 stoppa le développement du trafic postal, mais celui-ci reprit aussitôt après.

Conséquence imprévue : l'existence à la fin de la guerre de quantité d'avions militaires devenus sans objet et de pilotes sans emploi donna l'idée à quelques entrepreneurs audacieux, de créer des lignes postales aériennes. Ce fut

PAR AUTORISATION DU GOUVERNEMENT.

SURETÉ. CÉLÉRITÉ.

DILIGENCE
EN POSTE
DE TOULOUSE A CASTRES.

Faisant le trajet dans un jour, ne marchant que de jour à jour, passant par PUYLAURENS.

LE public est prévenu, qu'à compter du 1^{er} Mai prochain, il partira régulièrement une voiture dite VELOCIFÈRE, supérieurement bien suspendue et sur quatre roues, qui fera la route de Toulouse à Castres dans un jour, et de Castres à Toulouse *idem*.

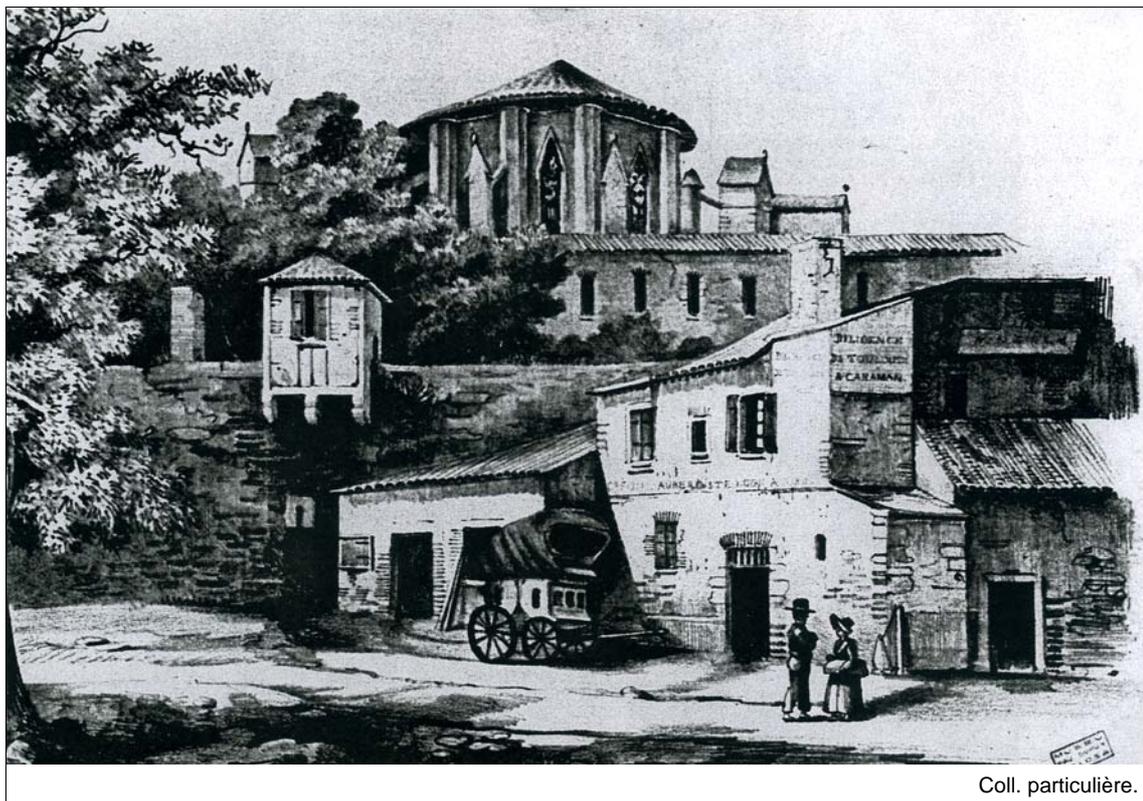
Les jours de départ sont fixés, *SAVOIR* :
De Toulouse pour Castres, les Lundis, Mercredis et Vendredis ;
De Castres pour Toulouse, les Mardis, Jeudis et Samedis.

Le prix des places est de 12 francs dans l'intérieur, 9 francs au cabriolet et 6 francs sur le derrière. Il sera perçu 5 francs par quintal en sus du poids de 10 kilogrammes accordé à chaque Voyageur pour sac de nuit. On prendra 15 sous pour les objets au-dessous de dix kilogrammes. Le Commerce est prévenu qu'on fera avec MM. les Négocians tous les arrangements convenables pour le transport des finances, ainsi que pour les recouvrements.

Les Bureaux sont fixés, pour TOULOUSE, chez M. RAMEL, à la Poste impériale ;
A CASTRES, chez M. Paul GOUZY et Compagnie, hôtel de la Poste aux lettres.

Sur la Route, les Bureaux sont, à SAUSSENS, chez Vidal, à la Croix-Blanche; à CAMBON, chez Daure, au Lion-d'Or; à PUYLAURENS, chez Astoul, au Lion-d'Or.

Coll. particulière.



notamment le cas du Toulousain d'adoption Pierre-Georges Latécoère, qui créa en 1918 une ligne entre Toulouse et Rabat, puis Casablanca, avec projet de la prolonger ensuite vers Dakar puis, quand les progrès des avions le permettraient, vers l'Amérique du Sud. Ce fut le début de l'épopée de « *la Ligne* », d'abord Latécoère, puis Aéropostale (1927), puis Air France (1933).

Par ailleurs, d'autres éléments du développement et de la modernisation de la Poste se manifestèrent. Citons en quelques-uns :

- la Poste obtint son autonomie budgétaire relative en 1923, sous forme d'un budget annexe, ce qui impliqua, à Toulouse, comme dans les autres capitales régionales la création d'un « agent comptable des PTT » ;
- le nombre des bureaux de Poste augmenta : on en est aujourd'hui à 220 en Haute-Garonne, dont une quarantaine à Toulouse (même si ceux à faible trafic sont appelés à devenir, comme autrefois, des agences postales gérés par des personnes étrangères à la Poste) ;
- de grands bâtiments ont été construits à Toulouse :
 - immeuble des directions, rue des Écoles (= Camichel), en 1933,
 - triplement de la surface de l'hôtel des PTT, rue de la Poste (= Kennedy) par surélévation et extension sur la rue Lafayette où furent transférés les guichets pour le public (1936-1952),
 - construction du Centre financier régional (Chèques postaux et Caisse nationale d'épargne), rue Palaprat, en 1956, doublé en 1973 côté rue de l'Industrie,
 - nouveau centre de tri postal à la gare Matabiau, en 1962 (aujourd'hui désaffecté et cédé à la SNCF),
 - direction départementale et bureau de Poste de Saint-Cyprien, avenue Étienne Billières, en 1965,
 - plate-forme de transbordement du courrier sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac, en 1978,
 - centre de tri automatique des paquets à Lalande, en 1978,
 - centre de tri automatique des lettres à Lardenne, en 1983,
- nouveaux bureaux distributeurs correspondant aux codes postaux : aux Minimes, à Rangueil, au Mirail, avenue de Castres, dans les années 1970-1980 ;
- informatisation des services dans les années 1970-1980 : Caisse nationale d'épargne, puis Chèques postaux, puis bureaux de Poste ;
- tri automatique du courrier à partir du code postal, sur des machines elles aussi informatisées progressivement depuis 1970 ;
- création de l'aviation postale intérieure en 1935, par la compagnie Air Bleu. Toulouse fut une escale de ce premier réseau et l'est toujours restée depuis, passant entre temps des avions mono-moteurs Simoun aux bi-réacteurs Airbus A300. Appelée autrefois « *la postale de nuit* », Europe Air Post transporte aujourd'hui le courrier intérieur à grande distance ;
- à courte distance, ce courrier intérieur est transporté par la route ;
- plus aucune lettre n'est maintenant transportée par les chemins de fer (sauf la ligne TGV Paris – Lyon – Marseille). Ce qui a entraîné la suppression, en 1995, des « *postiers-ambulants* » et des wagons-poste. À Toulouse, un musée en conserve la mémoire dans cinq wagons en gare Raynal, accessible depuis le 70 rue Pierre Caseneuve.

Et nous voici rendus à 1990, à la fin de l'administration des PTT, à son éclatement en deux établissements publics industriels et commerciaux. Dénommés EADP (Exploitant Autonome de Droit Public) pour ménager les susceptibilités; ce sont en fait des « opérateurs de droit public » :

- La Poste ;
- et France Télécom (société anonyme depuis 1996).

Jusqu'à présent, cela n'a rien changé pour les « clients ». Ce qui, par contre, va sans doute amener beaucoup de changements, ce sera la disparition progressive du monopole, donc l'ouverture à la concurrence nationale, européenne, voire mondiale. Sera-ce un bien ? sera-ce un mal ? L'avenir nous le dira. Je laisse la plume, pour le commentaire, à un éventuel successeur.

de Tolouse

DETOVLOVSE

DE.TOVLOVSE

de Toulouse

DE
TOVLOVSE

DE
TOVLOVSE

DE
TOVLOVSE

DE
TOVLOVSE

DE
TOULOUSE

DE
TOULOUSE

DE
TOULOUSE

Charge

CHARGE
TOULOUSE

DEBOVRSES
DETOVLOVSE

DEBOURSES
DETOULOUSE

PORTPAYE
ATOULOUSE

PORTPAYE
ATOULOUSE

TOULOUSE

franc

Cachets utilisés par le premier bureau de Poste aux lettres de Toulouse (à partir de 1622).

Bibliographie :

- BOUERAT (Constant), *La Poste en Haute-Garonne, aide-mémoire historique* (non édité mais consultable à la Bibliothèque de la direction départementale de La Poste) et divers articles publiés de 1989 à 1993 dans le bulletin de la Société d'Histoire des Communications en Midi-Pyrénées et de Technologie des Transports et des Communications, bibliographie détaillée en annexes de ces textes.
- LE PESTIPON (Alain), divers articles publiés depuis 1995 dans la revue *Archistra* et dans *l'Auta* (à Toulouse) et dans les publications des *Cahiers de la FNARH*.