

► La Poste à grande vitesse : 40 ans d'histoire, 1975-2015

Le TGV (Train Grande Vitesse) postal a fêté ses trente ans d'exploitation en 2014. Trente années qui montrent qu'il fait partie de l'histoire et, plus précisément, de l'histoire de la Poste française. Triste anniversaire au demeurant puisque le TGV postal est appelé à prendre sa retraite en juin 2015 pour laisser la place à un nouveau mode de transport. Symbole fort de la vitesse postale et donc du temps postal, il a vécu brillamment sa carrière pour, finalement, apparaître dans ses dernières années comme un objet paradoxal : rapide et « vert » mais pourtant obsolète. Encombrant, coûteux, trop rapide, difficile à gérer, il n'a plus sa raison d'être aux dires de la Poste.

Une page se tourne... Trente ans de service, mais quarante années d'histoire. Le projet remonte à 1975 et il aura fallu près de dix ans pour le mettre sur les rails. Élément indispensable de la nouvelle chaîne d'acheminement postal sur le territoire, dans les années 1980-1990, il restera l'image d'une organisation multimodale (routier, ferroviaire et aérien) efficace et moderne au service du public, la réponse adéquate à l'automatisation des centres de tri postal et à la volonté d'autonomie de la Poste.

► « La France n'a pas de pétrole mais elle a des idées »⁽¹⁾ : genèse d'une grande vitesse postale, 1975-1984. Les chocs pétroliers de 1973 et 1979 amènent la Poste à repenser le transport du courrier et à revenir au rail, qu'elle avait progressivement délaissé, au profit de la route et de l'air. Or, dans le même temps, la SNCF procède à sa propre révolution en obtenant en 1974 l'autorisation de construire sa première ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon. Une des conséquences majeures de cette révolution est la substitution aux trains classiques d'un matériel dédié (TGV), donc la fin des trains « postalisés » sur un des axes fondamentaux du réseau postal. En effet, la liaison Paris – Lyon représente à elle seule près du tiers du courrier postal français transporté (environ 20 000 sacs) et dessert pas moins de 40 % de la population française. C'est aussi celle qui concentre le plus grand nombre de contentieux entre les PTT et la SNCF (environ 35 % du total). D'ailleurs, depuis les années 1960, la SNCF n'a jamais caché sa volonté de « dépostaliser » progressivement les trains de voyageurs et de désencombrer les gares : le complexe de Lyon-Perrache est l'un des plus importants du réseau et rencontre des difficultés pour assumer ses fonctions. Mais sa proposition d'un report du courrier sur les trains de messagerie n'est pas acceptable pour la Poste, leur vitesse réduite ne répondant plus au « J+1 » tant convoité.

La Poste se doit de réagir rapidement. D'où l'émergence de l'idée d'un TGV postal qui, à l'aube des premières études de faisabilité, apparaît comme de la consommation en tonne d'équivalent pétrole (TEP) et sa répercussion sur le coût du transport d'une tonne de courrier entre un avion de type *Transall* (capacité de 14,3 t) et le TGV (capacité estimée de 75 t) est impressionnante :

- *Transall* : 0,12 TEP, soit 3 000 F la tonne de courrier transportée ;
- TGV postal : 0,02 TEP, soit 600 F la tonne de courrier transportée.

L'économie d'énergie ne doit cependant pas occulter les autres problèmes posés. En collaboration avec la SNCF, la Poste réfléchit parallèlement à l'organisation d'un nouveau réseau avec TGV : comment l'intégrer dans la chaîne d'acheminement et quelles sont les conséquences sur le réseau ambulant ? Le matériel est une autre de ses préoccupations : des aménagements spécifiques sont à prévoir. Les gares existantes sont également reconnues comme inadéquates à la réception du TGV postal : de nouvelles infrastructures dédiées sont dessinées. De même, le nombre et le choix des arrêts sont sujets d'amples débats : l'accord se fait sur Paris - Charolais, Mâcon - Vinzelles et Lyon - Montrochet. Mais aussi, séduisant soit-il, le projet d'un TGV postal n'empêche pas la Poste de se pencher sur des solutions alternatives. Supprimer les services ambulants et ne garder que des Trains-poste autonomes (TAP) pourrait être une solution, mais probablement seulement à court terme. Le TGV postal est donc loin de faire immédiatement l'unanimité.



© Musée de La Poste, Paris/La Poste
Le TGV postal entrant en gare de Lyon, octobre 1984

(1) Slogan diffusé en 1974 par un spot télévisé commandité par le Service d'information du gouvernement dans le cadre d'une campagne d'information lancée par la toute nouvelle Agence pour les économies d'énergie.

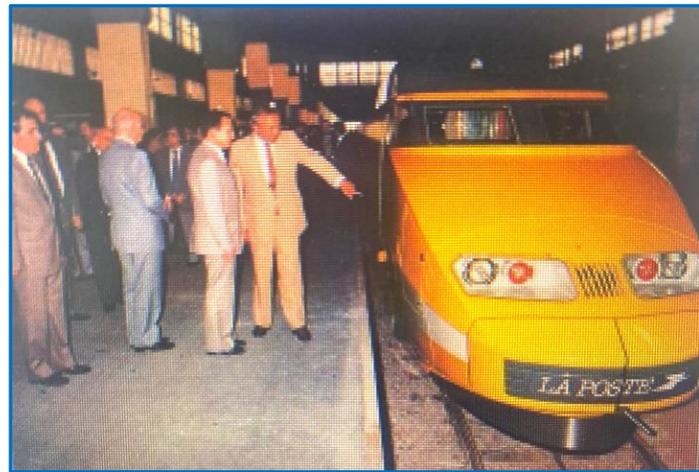
Le doute est définitivement levé le 29 septembre 1981, date du discours du ministre des PTT, Louis Mexandeau, à Lyon :

« Encore une fois la SNCF a montré le chemin en concevant le TGV, et en utilisant ainsi une technique de pointe dans les transports publics. Mais également encore une fois, la Poste est présente comme elle l'a toujours été lorsqu'il s'agit d'utiliser un nouveau moyen de transport, moderne et rapide.[...] Dans cette perspective d'étroite collaboration, je tiens à annoncer l'acquisition par la Poste de deux rames TGV ainsi que d'une réserve en pool avec la SNCF de façon à pouvoir assurer la continuité du service. [...] C'est pourquoi la Poste se devait d'être présente sur le TGV, moyen qui doit faciliter les conditions de travail et donner plus de fiabilité aux organisations : une telle politique doit également redonner aux postiers, le sentiment d'appartenir à un service public moderne ».

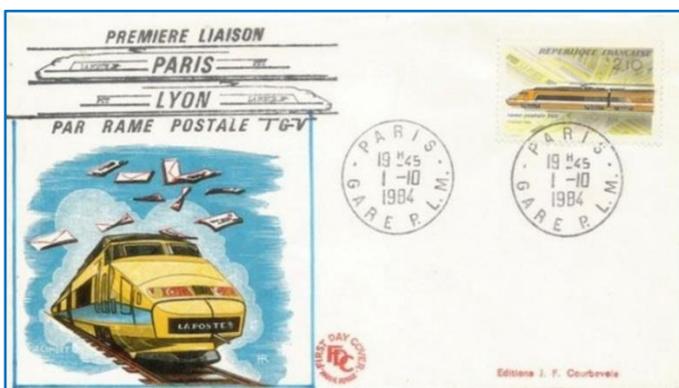
Il s'agit là d'un lancement retentissant aux lourdes conséquences : budget très important, projet d'envergure, délais courts, etc. Dès lors, tout s'enchaîne très rapidement. Le 24 septembre 1982 est signé le contrat portant sur la commande à Alstom, par les PTT, de deux rames TGV complètes (composées chacune de huit remorques pouvant transporter 65 t de courrier en conteneurs) et d'une demi-rame de rechange afin de pouvoir assurer un entretien régulier. Deux ans seulement séparent le marché de la mise en service du nouveau matériel. Le délai est court compte tenu des études à mener et de leur mise en œuvre. De nouvelles gares sortent de terre, assurant une connexion directe entre quai ferroviaire et quai routier : complexe lyonnais multimodal (route, TGV, TPA), gare de Mâcon avec un toit court équivalent à la longueur des deux wagons à transborder.

Les rames font l'objet d'aménagements spécifiques : suspensions réglables afin d'obtenir toujours la même hauteur de plancher, appareil de freinage adaptable selon la charge, portes louvoyantes, coulissantes et chauffantes (en cas de froid), détecteur de déséquilibre des charges, etc. Il faut obtenir également l'adhésion du personnel. Une communication interne dédiée au projet TGV est mise en place avec pour but de le familiariser au nouveau matériel et aux nouvelles méthodes de travail, mais aussi de rassurer les ambulants sur leur avenir. Les syndicats veillent au reclassement de tous les agents. La lecture des documents syndicaux laisse apparaître qu'ils sont, pour une très large majorité, favorables au projet du TGV postal, vecteur d'un meilleur service au public : « *priorité au fer pour des raisons de sûreté, de rapidité, d'économie, et de coût nettement inférieur au transport routier* ». Dans ce contexte, la première rame est présentée aux agents le 2 juin 1984.

► **Le lancement du service postal par TGV a lieu le 1^{er} octobre 1984, accompagné d'une communication philatélique importante.** Il devient un maillon dans une chaîne d'acheminement multimodale sur l'axe le plus important du réseau postal ferroviaire. Les conséquences directes sont la suppression d'un certain nombre de bureaux ambulants, mais aussi la création de liaisons routières supplémentaires.



© Musée de La Poste, Paris/La Poste
Présentation du TGV postal Paris – Lyon – Marseille par
Louis Mexandeau, ministre des PTT,



► **La Poste à toute allure. Premières années et projets, 1984-1994.** Les deux rames assurent chacune un aller-retour quotidien du lundi au vendredi : 19 h 41 et 22 h 30 au départ de Paris avec retour sur la capitale à 2 h 25 du matin pour la première et 12 h 44 pour la seconde (conséquence de la fermeture des voies la nuit par la SNCF). Tout est chronométré comme par exemple l'arrêt à Mâcon qui n'est que de 10 min hors freinage et accélération du train. Le TGV transporte essentiellement de la presse, du courrier en J+1, et des colis en nombre moindre. Une surveillance attentive du matériel et de son exploitation (rapports journaliers et statistiques sont passés au crible) permet d'éliminer les problèmes, notamment les petits incidents techniques : dysfonctionnement des portes, des sangles des conteneurs, etc. avec rapidité et efficacité. Le premier bilan est très positif avec 485 allers-retours la première année, près de 210 000 km parcourus et 48 000 t de courrier transportés à plus de 260 km/h. Les jours de fort trafic, notamment au départ de Paris, les rames sont remplies à 90 %. Les conséquences de ce nouveau mode de transport se font sentir rapidement, à savoir une amélioration significative du service et de la régularité sur certaines relations grâce à l'arrêt de Mâcon. De nouvelles liaisons routières sont créées dans un contexte où la rapidité du TGV est sans précédent. En conséquence, les autres modes de transport sont dans l'obligation de s'y adapter plus que prévu. Seul bémol, le mécontentement du personnel face aux nouvelles conditions de travail, notamment à Lyon où il n'est apparemment pas en capacité de traiter deux rames trop proches l'une de l'autre.

Le TGV postal revient sur le devant de la scène en 1986. La déclaration d'utilité publique du TGV Atlantique, publiée deux ans plus tôt, incite à envisager son extension à la nouvelle ligne. Le groupe de recherche chargé de réfléchir à la question est confronté à deux évidences : un réseau beaucoup plus vaste pour un volume de courrier moindre. Différents plans sont envisagés en conséquence, les uns recourant exclusivement au TGV, les autres faisant intervenir différents moyens de transport : TPA, RAP/Rame automotrice postale,

avion, etc. Ce nouveau TGV postal se démarque du précédent : aménagement d'un bureau de tri dans le wagon de queue, possibilité de demi-rames. D'anciens membres des groupes ayant travaillé sur le TGV Sud-Est sont partie prenante et permettent d'accélérer les procédures. Les principales nouveautés sont les suivantes :

- équipement humain conséquent pour le bureau de tri (réfrigérateur, chauffe-plats, sanitaires, etc.) et tablettes de tri repliables pour y placer des conteneurs ;
- des rames composées d'une motrice, de trois wagons et d'un quatrième wagon comprenant un poste de conduite ;
- jusqu'à huit circulations (aller-retour) par jour.

Mais, très tôt, l'administration des PTT est loin d'être convaincue de la possibilité comme de la rentabilité d'un tel système. Aussi est-il revu à la baisse avec la confirmation d'un Train-Poste autonome pour la desserte des ramifications les plus lointaines où le courrier n'est pas très important (Bretagne par exemple). Le projet est finalement abandonné quelques années plus tard, l'investissement jugé trop lourd et la rentabilité trop faible étant sûrement les causes principales de cette décision.

En parallèle, et ce, dès 1988, des travaux similaires portent sur le TGV Nord. Le projet se démarque profondément de celui du TGV postal Atlantique puisqu'il a pour ambition d'atteindre une dimension européenne. Diverses dessertes postales sont étudiées : un Paris – Londres – Bruxelles, voire un ambitieux Paris – Bruxelles – Cologne – Amsterdam et un plus modeste Paris – Lille – Bruxelles. Ce projet est d'autant plus novateur qu'il n'existe pas à l'époque de liaisons postales ferroviaires internationales en Europe : le passage d'une frontière est assujéti au « bureau d'échange », infrastructure située dans la zone frontalière où les deux services nationaux d'ambulants échangent leurs dépêches internationales. C'est donc aussi un moyen efficace de mettre en place un système européen uniforme. Pourtant, ce projet, pas plus que celui du TGV postal Atlantique, ne verra le jour.

Enfin, par suite du prolongement de la LGV Paris – Lyon jusqu'à Valence à l'été 1994, la liaison par TGV postal est étendue à Cavillon au mois de novembre de la même année. Cette extension s'est traduite par l'acquisition auprès de la SNCF d'un troisième TGV (ex-rame Sud-Est de 1984 transformée). Elle s'est accompagnée aussi par l'abandon de la plateforme de Lyon – Montrochet au profit du site de l'aéroport de Lyon – Satolas qui centralise tout le courrier de Rhône-Alpes. Il semble donc bien que l'axe Paris – Marseille soit le seul où le TGV postal trouve sa place en termes de volume de courrier et d'utilité de la vitesse.

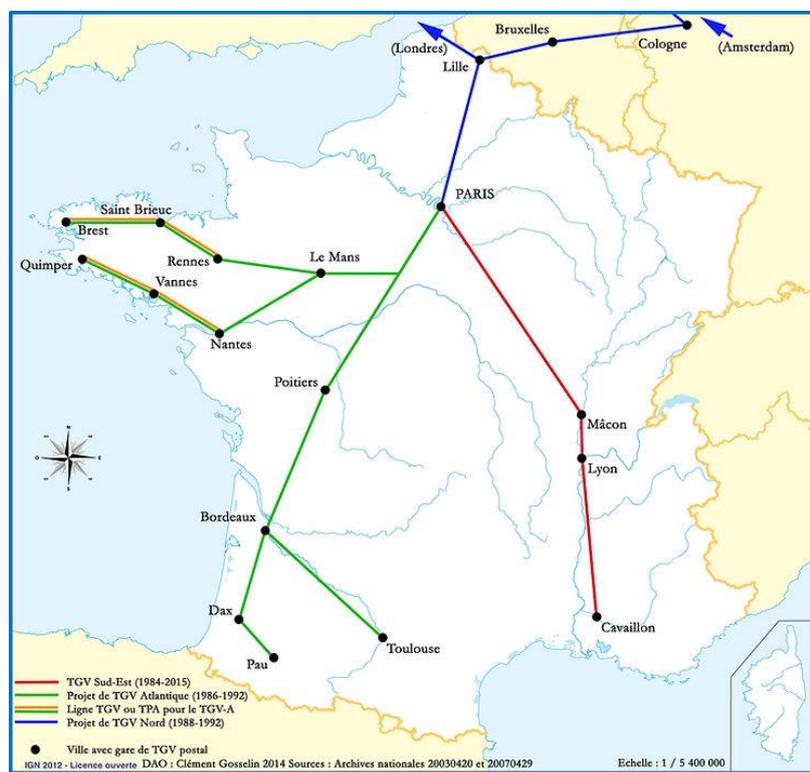
Le TGV postal est confronté depuis plusieurs années à la baisse régulière du volume du courrier à transporter. Le taux de remplissage moyen d'une rame n'est plus aujourd'hui que de 80 %. De plus, âgées de trente ans, les rames doivent être impérativement remises à niveau, pour un coût qui peut atteindre jusqu'à la moitié du prix d'une rame neuve. L'augmentation progressive du coût des sillons (créneaux horaires où un train peut circuler) ne fait que rendre le problème plus complexe. En 2009, la Poste passe de huit à six circulations quotidiennes. La politique postale, avec l'abandon progressif du délai J+1 et la mise en avant de la « lettre verte », montre que le TGV postal, dont la vitesse n'est plus nécessaire, ne lui est plus adapté.

► **L'abandon programmé du TGV postal en juin 2015 ne signe pas pour autant la fin de l'histoire postale ferroviaire.** Avec la création de la plateforme multimodale de Bonneuil-sur-Marne (Val-de-Marne) en 2017, une augmentation de 30 % du volume de courrier transporté par fer est annoncée. Parallèlement à cette situation, le projet Euro Carex, lancé à la fin des années 2000, s'inspire de l'expérience du TGV postal pour l'appel à la création d'un réseau de fret à grande vitesse qui, dans ses grandes lignes, se rapproche de celui rêvé pour le TGV postal Nord au début des années 1990.

D'ailleurs, c'est l'une des trois rames postales qui, à titre d'essai, est mobilisée les 20 et 21 mars 2012 pour relier à grand renfort de publicité les gares de Lyon-Saint-Exupéry TGV et de Londres-Saint-Pancras via la gare aéroport Charles-de-Gaulle TGV. Ce projet n'est plus d'actualité à ce jour bien qu'aucune raison officielle n'ait été donnée pour justifier son abandon. Mais il montre l'importance que revêt le TGV postal comme exemple unique de transport de fret à grande vitesse.

Il ne faut pas non plus oublier le rôle social qu'a joué le TGV postal, trop souvent mis de côté. Dans ce domaine, l'opération « Pièces Jaunes », organisée par la Fondation Hôpitaux de Paris Hôpitaux de France, et pour laquelle les TGV postaux ont servi de support de 1997 à 2008, a été peut-être la plus significative. Par son implication sociétale dans cette œuvre caritative, La Poste a donné une dimension nouvelle à un simple moyen de transport. Cette opération a été aussi l'occasion d'un moment de convivialité pour les agents qui y participaient.

Signe de modernité au temps où La Poste cherchait à améliorer son réseau d'acheminement grâce à l'innovation technique, le TGV postal semble devenu aujourd'hui obsolète, bien que son côté « vert » demeure un argument souvent avancé contre son abandon. Sans doute l'un des plus emblématiques représentants d'une technologie « à la française » des années 1980-1990, il restera perçu comme l'un des éléments clés de l'idée de progrès que la Poste a voulu faire passer auprès du public. Sa réussite incontestable pendant deux décennies et les projets certes parfois un peu trop ambitieux qu'il a suscité sont également les signes de l'attention portée par une administration à un moyen de transport pourtant peu visible.



Après 31 années de circulation, La Poste met un terme à l'exploitation de ses cinq rames TGV. Vendredi 26 juin 2015, La Poste arrêtera définitivement l'acheminement ferroviaire par TGV de ses courriers et colis à travers la France au profit du fret combiné. Des camions transporteront par caisses mobiles le courrier jusqu'à la nouvelle plate-forme de Bonneuil-sur-Marne, en banlieue sud de Paris où il sera ensuite dispersé par voie fluviale, routière ou par train de fret classique. Le volume de courrier transporté par train sera plus important demain avec le fret combiné qu'aujourd'hui avec le TGV postal.

Progressivement, à partir de fin 2015, pas moins de 20 caisses mobiles remplies de courrier et de petites marchandises sillonneront la France chaque jour, sur leur wagon plat. Dès 2017, le volume de courrier et de fret embarqué sur le rail augmentera de 30 % par rapport aux capacités actuelles du TGV.



Coll. particulière
Le dernier TGV jaune de La Poste a circulé vendredi 26 juin 2015. Les cinq rames des TGV postaux circulant la nuit entre Paris, Mâcon et Cavaillon, n'étaient « plus rentables » selon la direction de La Poste

► Alain Gibert : ma carrière aux PTT (suite LDP n°23 - 2024)

► Hold-up au bureau de Poste de Taulhac-près-le-Puy

Nous sommes le samedi 2 janvier 1999, c'est le jour de la traditionnelle cérémonie des vœux à la direction départementale, je fais une brève apparition et quitte les lieux après le discours du directeur départemental car je dois me rendre chez mes beaux-parents. Il est 17 h 45, je viens d'arriver à la maison, le téléphone sonne :

« Allo Alain ? c'est Serge C., je n'arrive à joindre personne à la direction, je viens d'être victime d'un holdup ! », « Ah, j'arrive, essaie encore d'appeler car c'est la cérémonie des vœux, ne touche à rien, tu as appelé la police ? tu vas comment ? », « Ça va, j'ai pas été trop bousculé, oui la police est en route, au fait, je suis au bureau de Taulhac ».

J'informe ma famille et prend la route du bureau de Taulhac, je passe devant la direction, je décide de m'arrêter pour informer le directeur et le DGP qui sont déjà au courant car le commissariat de police les a informé : ils se sont rendus sur place.

Que faire ? Rejoindre le bureau ou rentrer chez moi ? J'ai promis à Serge de venir alors direction le bureau de Poste de Taulhac. Je me gare à proximité, une voiture tous gyrophares allumés stationne devant le bureau, je reconnais le véhicule du DLP. J'entre, Serge semble sonné, il me sourit, il est questionné par la police pour essayer de donner le signalement de ses agresseurs mais tout est allé très vite, le ronflement d'une moto, la porte qui s'ouvre, un revolver :

« Vite donne ta caisse, ouvre le coffre !!! », « Je ne peux pas l'ouvrir comme cela, il faut que je lance le processus, il y en a pour 20 min ! », « Tu te fous de moi ??? », « Non regardez c'est écrit sur ce panneau », « Putain, donne-moi le fric que tu as !! ». Puis : « Bouge pas, appelle pas la police », la porte se referme avec le vrombissement de la moto.

Lors de l'enquête, Serge déclare à la police :

« J'ai déclenché l'alarme, puis j'ai essayé d'appeler la permanence, puis sans réponse j'ai appelé Monsieur Gibert qui m'a dit qu'il allait venir et prévenir la direction. Je crois avoir vu une cliente qui a fait demi-tour. Il portait un casque, une tenue sombre de mo-tard, je n'ai pas vu son visage, il avait un léger accent... ».

Jean-Pierre s'adressant à moi : « File, nous sommes assez nombreux ici, merci d'être venu, je te tiens au courant, demain et lundi on ferme le bureau, tu t'occuperas du remplacement lundi, bon week-end ». M'adressant à Serge :

« Tu veux aller consulter un médecin ? », « Non cela va aller, je n'ai pas eu le temps d'avoir vraiment peur... si, un peu avec le recul », « Si tu vas voir un médecin ne règle rien, on régularisera lundi avec une feuille d'accident de service si besoin, courage ! ». Jean-Pierre me dit : « Allez, file, ta famille t'attend », « Ok merci, bon week-end ».

Dans le week-end Serge consulta un médecin, il eut une semaine d'arrêt de travail. Le bureau fut équipé d'un système vidéo, et d'un accès à distance.

Sa réaction fut la bonne, il m'en parla un jour et me remercia d'être venu : « *Ta présence m'a fait du bien, car toi au moins tu as répondu de suite* ». Nous prime des décisions de généraliser ce type d'équipement dans les bureaux où les agents étaient seuls. Les auteurs ne furent jamais retrouvés.

► **Mais elle me l'a donné !**

Il est parfois des cycles peu vertueux. Je vous ai indiqué que lors du cambriolage de Lavoute-sur-Loire, j'avais demandé à une auxiliaire de tenir le guichet, Valérie M., ladite auxiliaire ayant donné toute satisfaction, lorsque la vacance du bureau de Saint-Vincent s'ouvrit, suite au départ de Jean-Noël G., je lui confiais la gestion de l'Établissement. Elle assurait la distribution le matin, puis le guichet l'après-midi, situation provisoire car, dans le cadre de la réorganisation des tournées de Vorey-sur-Arzon, la partie distribution allait être intégrée et seul le guichet serait à assurer par Valérie. L'opération a été réalisée, le guichet est assuré par Valérie.

Un jour, je reçois un appel : « *Bonjour Monsieur, je vous appelle car je viens de découvrir que notre mère vient de donner une somme d'argent conséquente à votre guichetière* », « *Ah ! et à quel titre ?* », « *Pour la remercier de sa gentillesse à son encounter* », « *Que dit votre mère ?* », « *Qu'elle fait ce qu'elle veut de son argent et que cela ne nous regarde pas !* », « *Pouvez-vous m'envoyer une lettre en faisant figurer ces éléments et la date de "ce don" ?* », « *Je vous poste cela aujourd'hui, il faut qu'elle nous rende cet argent* », « *J'enquêterai lorsque j'aurai réceptionné votre lettre, au revoir Monsieur* ». Effectivement, le lendemain matin, je reçois une lettre qui émane des deux enfants de Madame X. Le frère et la sœur contestent le don de 30 000 F effectué par leur mère au profit de Valérie M., qui a usé de sa qualité de postière pour en avoir le bénéfice. Ils attendent le remboursement avant que de déposer plainte pour abus de confiance, est jointe la copie d'un titre de virement. Je prends rendez-vous avec Valérie, j'arrive au bureau, elle me conduit dans le bureau du chef d'Établissement et lui explique le pourquoi de ma présence, elle regarde la copie du virement et me dit : « *C'est tout à fait exacte, Lucienne, enfin Mme X, a tenu à me remettre cette somme pour me remercier, moi je ne voulais pas, mais elle me l'a donnée* », « *Quelle est la raison de ce don généreux ?* », « *Ses enfants ne s'occupent pas d'elle, ils ne viennent que pour récupérer de l'argent, alors quand je faisais la distribution, je lui portais les commissions qu'elle me demandait, et je continue toujours, même si je n'assume pas la distribution, et puis, souvent nous prenons le café ensemble, je lui tiens compagnie, nous sommes devenues amies. Un jour elle m'a parlé de me donner quelque chose, j'ai refusé, elle a dit que moi je le méritais et pas ces olibrius, et puis un jour j'ai fini par accepter* ». « *Vous savez que c'est une faute, que vous ne devez pas accepter de l'argent de la part des clients ?* », « *Oui mais elle me l'a donné* », « *Je ne doute pas de votre sincérité, mais je me dois de faire respecter les règles, d'autant plus que les enfants vont porter plainte contre vous. Je suis contraint de vous retirer le service et de mettre en place une procédure de licenciement pour perte de confiance, procédure qui pourra être lancée que lorsque la justice aura décidé de la peine à votre encounter* », « *Mais c'est injuste, je ne vous en veux pas, vous faites votre travail, mais c'est idiot* ».

Je prends congé et rentre au Groupement informer Jean-Pierre à son retour, puis assurer le remplacement de l'agent suspendu. Les enfants m'informent du dépôt de plainte. La représentante FO du personnel demande une audience, m'informant qu'elle sera accompagnée de Valérie M., j'accepte l'audience. Elle ne conteste pas la règle qui a conduit à ma décision, mais nous pouvons peut être éviter le licenciement, notamment avec le motif de perte de confiance qui peut engendrer l'absence d'indemnisation chômage. Elle me remet une lettre de Lucienne X. qui explique que son geste de donation a été fait en toute bonne foi, en remerciements des services rendus, que Mme Valérie M. a refusé longtemps ce dernier, mais qu'elle a accepté sous son insistance, qu'elle ne veut plus entendre parler de ses enfants, elle en appelle à ma clémence, qu'il serait dommage qu'une si gentille fille perde son emploi à cause d'elle.

Je reste ferme, je ne peux laisser passer une faute professionnelle, même si je pense que le don a été librement consenti mais que le lien entre la fonction et ce dernier est établie. L'audience s'achève, les deux protagonistes ne m'en veulent pas, je tiens mon rôle. La justice est longue à rendre son jugement... deux ans, lors desquels Valérie m'appelle pour savoir quand la procédure de licenciement sera enclenchée. J'apporte toujours la même réponse : « *Quand le jugement aura été porté à sa connaissance* ». Elle me demande audience, toujours accompagnée de la même représentante syndicale, elles me donnent à lire le jugement : « *L'état de faiblesse ou de duperie n'a pas été retenue, le don a été librement consentie en toute conscience, en état de quoi aucune charge n'est retenue contre Valérie M. qui peut bénéficier de cette libéralité, les enfants de Mme X sont condamnés aux dépens* ».

Elles me regardent, espérant que cela va faire évoluer la procédure postale : « *Je suis heureux que votre bonne foi ait été reconnue, je n'ai jamais douté de vous, mais hélas cela n'a pas d'influence sur la procédure. Puisse que vous êtes présentes, je considère que cet entretien est le premier entretien préalable à la procédure de licenciement, aux motifs de la perte de confiance liée à l'acceptation de cette libéralité* ». Je conduisis la procédure de licenciement à son terme, appliquant strictement les règles, c'est dans ce moment-là, que je me dois de faire la différence, plus que jamais, entre mon rôle et ma personne, car je trouvais cela injuste, de toute évidence, l'aide apportée l'était sans arrières pensées, en pure générosité, mais le gardien du temple que j'étais se devait d'être inflexible. La seule chose que je fis, qui était contraire aux règles, mais qui était pour moi « *moralement juste* », c'est d'accepter de faire une attestation sur le sérieux et la qualité du travail assuré par Valérie M., sésame qui lui permit de décrocher un nouvel emploi, ce dont elle me remercia en m'informant de son nouveau poste.

► **Prélèvement familial**

Suite à une lettre à l'intention du directeur départemental, un couple de Solognot-sur-Loire se plaint que l'argent sur leur Livret A a disparu. Une enquête est déclenchée. Il résulte, après des investigations, que les opérations ont été effectuées par la guichetière Mme P., contractuelle, laquelle n'est autre que l'épouse d'un leader syndical CGT de l'usine *Michelin*, elle-même étant représentante du Personnel, de La Poste dû même organisation syndicale... qui est la fille des plaignants. Je suis informé du résultat des investigations vers 17 h 30, et je dois d'aller le lendemain matin retirer le service à cet agent, avant qu'elle n'efface les preuves de son indélicatesse, si elle avoue sa culpabilité. J'arrive au bureau et demande au chef d'Établissement de me prêter son bureau et convie Mme P. de me rejoindre. Je l'informe que je vais l'interroger sur une situation au moyen du formulaire « 532 ». Lors de mon questionnement serré, mais plein d'empathie, elle reconnaît les faits, essaie d'en atténuer la gravité en arguant qu'il s'agit de ses propres parents. Je lui indique qu'il s'agit avant tout des clients de La Poste, puis conclue mon PV en lui indiquant que je lui retire le service sur le champs, qu'elle doit quitter sans délai le bureau de Poste et qu'elle ne pourra y revenir et lui signe son PV et ma conclusion.

Je donne rendez-vous à Hélène W. En la voyant je comprends pourquoi mon collègue a succombé, malgré la tristesse qui émane d'elle, ses traits sont fins, sa silhouette élancée, ses yeux gris verts lumineux. Je lui propose le remplacement projeté, elle accepte. « *Vous vous sentez d'attaque pour commencer quand ?* », « *Le plus tôt possible, je vais rechercher un logement car je suis trop fatiguée pour faire les trajets, dès que je le trouve, je vous fais signe, mon arrêt de travail va jusqu'à la fin de la semaine prochaine* ». Hélène tint parole, son arrêt de travail fini, elle avait emménagé et débuta son remplacement, à la grande satisfaction de son chef d'Établissement, qui fit des pieds et des mains pour la garder. Bernard décéda six mois plus tard, le secret fut bien gardé. Mais me direz-vous, comment l'information sur ce rapprochement pour état de santé a pu circuler ? Et bien très simplement, en accompagnant Hélène, je lui ai dit « *Surtout, bon rétablissement, espérant que la proximité du Puy vous soit favorable* ». De quoi intriguer mes collègues, qui lors de la pause-café ne manquèrent pas de me poser des questions, et je fis allusion à l'état de santé d'Hélène, dont pour des raisons confidentielles, je ne pouvais en dire plus, qui justifiait ce rapprochement de l'hôpital du Puy. La rumeur fit le reste. Seul Jean, au sortir de cette pause me demanda de venir lui parler dans son bureau, il me dit : « *Belle fable, moi, je connais la vérité, mais ok pour te suivre* ».

► **Alain Gibert** (suite au prochain numéro)

► Être opératrice à « Paris-Inter-Archives », l'histoire d'Odette

Témoignages recueillis en 1975 auprès d'anciennes opératrices, texte retranscrit en 1991. Dans le quartier historique du Marais, le complexe téléphonique « Paris Inter-Archives » met la France en relation avec les capitales du monde entier, 24 h / 24 h :

- quand Paris, le soir, voit ses bureaux se vider, Buenos Aires déjeune et Los Angeles commence sa journée ;
- toute l'année, car le dimanche de l'Europe n'est pas chômé sur toute la planète et l'Inde, par exemple, ignore la fête nationale française du 14 Juillet.

Si une grande partie de ce trafic s'écoule maintenant par voie automatique, beaucoup de liaisons internationales font encore intervenir, pendant la journée 2 000 opératrices, celles qu'on appelait les « demoiselles du téléphone », tandis que 350 « opérateurs » assurent les services de demi-nuit et de nuit.

Le tableau de bord de l'opératrice est composé de lampes qui s'allument ou s'éteignent pour indiquer l'arrivée des appels et l'occupation des circuits internationaux ; de prises ou « jacks », et les fiches des « dicordes » qui s'y adaptent ; des clés de contact et un clavier ; le « casque » relié au « meuble » comme par un cordon ombilical ; le « ticket » où sont notés les correspondants, la date, la durée de conversation... il servira plus tard à établir le prix de la communication.



Coll. particulière

► Débuter à Paris...

Odette D., 30 ans, est arrivée à Paris, il y a dix ans de son Auvergne natale. Elle avait passé deux concours, dont celui des PTT. Elle est aujourd'hui agent d'exploitation et son salaire se situe aux environs de 2 000 F. L'une de ses premières difficultés fut, comme pour beaucoup d'autres, de trouver un gîte. Mineure. Elle eut d'abord un lit dans un foyer-dortoir à Villejuif, puis une chambre au foyer Pasteur dans le 15^e arrondissement.

À 21 ans, elle louera une chambre à l'extérieur. Débuter à Paris, c'est d'abord effectivement un problème de logement. Le nombre de places dans les foyers des PTT est très limité et l'on attend parfois longtemps pour y être acceptée. Les chambres meublées ? Des logeurs en proposent dans le quartier avoisinant le central téléphonique, mais elles sont coûteuses pour les débutantes... Un jour, Odette se maria avec un compatriote électronicien. Nouveau déménagement, à Champigny-sur-Marne cette fois, dans la banlieue-est de Paris, où ils trouvèrent un logement qu'anime maintenant la présence du petit Xavier, âgé de huit mois.

► Banlieue de Paris...

La journée réelle d'Odette commence, en fait, bien avant le début de sa vacation. Aujourd'hui, pour prendre son service à 12 h 15, elle part de chez elle à 10 h 45 avec son petit Xavier qu'elle confie à une nourrice : il est encore trop petit pour le jardin d'enfants qui est ouvert à « Archives ». Puis elle va attendre l'autobus 317 qui la mène à la gare de Nogent-le-Perreux où elle prend le train de 11 h 19 pour Paris. À la gare de l'Est, elle gagne le métro pour en sortir à la station « République ». Elle mettra encore 10 minutes à pied pour rejoindre le Central. Elle n'a toujours pas déjeuné : elle ne pourra prendre un repas froid qu'au moment de la pause, à 14 heures ou 15 heures. À midi, Odette parvient à l'entrée du Central, 61 rue des Archives. Il faut montrer patte blanche, sortir de son sac le laissez-passer, puis gagner le vestiaire au sous-sol pour se changer et prendre son casque d'opératrice, avant de monter à son étage. Paris Inter-Archives comprend neuf immeubles contigus, le premier construit en 1905 et le dernier récemment qui occupent une surface de 10 000 m² au sol et de plus de 50 000 m² de planché.

► L'horizon d'une opératrice

La salle où travaille Odette s'appelle le « 4^e Patourelle », autrement-dit, le 4^e étage de l'immeuble Pastourelle 1. Pour s'y rendre depuis le sous-sol, elle prend l'ascenseur, puis traverse une autre gran-



Coll. particulière

Odette amène son bébé chez sa nourrice, puis, pour la maman opératrice, c'est l'enchaînement : autobus, chemin de fer, métro... 3 heures au moins de déplacements par jour !

de salle après avoir parcouru de longs couloirs... un vrai labyrinthe. La première fois, elle s'y est perdue. Cette salle d'exploitation téléphonique à la forme d'une nef avec sur les côtés deux rangées de « meubles », sortes de pupitres équipés de fiches, de clés de contact, de prises (ou jacks), de lampes de signalisation. Pendant une vacation entière, ce sera le seul horizon des opératrices. Au milieu de la salle, des tables où prennent place des agents d'encadrement qu'on appelait jadis des « surveillantes » : elles contrôlent le travail et peuvent ainsi intervenir pour aider une opératrice en difficulté.

► Cinq cents « nouvelles » par an

L'origine des téléphonistes est très diverse. L'éventail va des jeunes stagiaires, recrutées sur concours et venues presque toutes, comme Odette, de la Province, voire d'outre-mer, et qui sont titularisées sur place au bout d'un an, jusqu'à des anciennes qui ont demandé à être mutées du service des Chèques postaux ou d'un autre central téléphonique parisien. On y trouve aussi des auxiliaires permanentes et même des étudiantes embauchées pour les samedis et dimanches ou pour la période estivale. Il en résulte un flux d'entrées annuel d'environ 500 personnes.

Après cinq semaines de formation, chacune est affectée à une salle suivant les besoins du centre et en fonction de sa qualification.

La connaissance d'une langue étrangère est naturellement très appréciée : d'abord les plus usuelles, l'anglais et l'espagnol, puis l'allemand et l'italien. Certaines opératrices parlent russe, portugais, polonais, tchèque, hongrois, roumain... Les meilleures polyglottes deviennent « opératrices d'assistance » : elles servent alors d'interprètes aux opératrices de



Coll. particulière

La salle du 4^e Pastourelle : un rang d'opératrices, le personnel d'encadrement, le tableau qui indique la durée probable d'attente pour des circuits en dérangement ou saturés

difficiles, en particulier lorsque les accents locaux et les usages régionaux rendent la communication malaisée. Ultérieurement, des possibilités de changement de salle ou de service sont offertes à celles qui en font la demande, surtout aux jeunes. Ainsi s'opèrent des regroupements qui donnent une physionomie particulière aux brigades.

► Environ 6 heures de casque...

Nous retrouvons Odette équipée de son casque (Cf. p. 7). Elle vient de remplacer sa collègue qui a terminé sa vacation du matin. Ce casque est un combiné composé d'un écouteur, d'un micro et d'une double tige en arceau qui maintient l'appareil sur la tête. Il est constamment relié au « meuble » par un cordon et une fiche enfoncée dans une prise.

Ce combiné est certes plus pratique et plus léger que ne l'était celui des premières « demoiselles du téléphone » mais il n'est quand même pas fait sur mesures. Sa légèreté ne peut empêcher à la longue, une certaine fatigue. Et puis, la coquetterie féminine n'y trouve pas toujours son compte : les mises en plis n'y résistent guère. Aussi a-t-on mis à l'essai un nouvel écouteur ultra léger qui se glisse dans le creux de l'oreille comme celui des postes à transistor.

► Des habitudes mais aussi de l'imprévu

La salle du 4^e Pastourelle, où travaille Odette, reçoit les appels destinés à l'Europe Centrale, la Grèce, le Turquie, la Scandinavie, le Portugal et Israël : on y parle français et anglais. Chacune des opératrices a sa propre partie de meuble à surveiller : c'est sa « position ». Quand un appel arrive, une des « lampes d'appel », blanche pour la province et rouge pour la région parisienne, s'allume en parallèle devant toutes les positions. La première opératrice libre se met en communication avec le demandeur en branchant la fiche d'un « dicorde » (cordon à deux conducteurs) dans la prise du jack qui correspond à la lampe allumée.

Elle note la demande sur un ticket, puis elle vérifie, en regardant les lampes d'inoccupation si un circuit est libre pour la destination souhaitée. Elle appelle le correspondant étranger soit directement, soit par l'intermédiaire d'une opératrice de ce pays. Sinon, dans tous les cas où l'attente risque de durer plus de cinq à dix minutes, elle transmet la demande à une opératrice de « trafic différé » : ces postes demandent beaucoup d'initiative et de patience. Certes, le travail est assez répétitif mais réclame pourtant de l'attention et une certaine réflexion. Il faut notamment chercher les différentes voies à emprunter et respecter les priorités : une communication de détresse, pour déclencher les secours ou pour obtenir un médicament très urgent, passe avant tout autre, même une communication d'État, qui elle-même a le pas sur une communication privée.



Coll. particulière

Une salle récemment modernisée : importance de la lumière, de l'insonorisation

Et puis, des cas imprévus se présentent. Odette y fait face avec l'aide de l'agent d'encadrement (contrôleur visionnaire). C'est, par exemple, un journaliste qui insiste pour avoir une ligne lors d'un détournement d'avion, des touristes qui ont perdu leurs papiers et leur argent, une liaison pour la Croix-Rouge, des parents à la recherche d'un enfant en vacances à l'étranger... De telles interventions, mêmes rares, donnent une dimension humaine au travail d'Odette et de ses camarades.

► Être une opératrice d'accueil

Dans le métier d'opératrice internationale, le contact avec les demandeurs se limite aux seules questions de service. Mais certains abonnés sont parfois nerveux, irritables. Comme le dit Odette « *Il faut rester courtoise et compréhensive* ». L'opératrice, c'est la voix de l'accueil.

Quant aux relations avec les collègues étrangers, elles diffèrent suivant les pays, les tempéraments et les habitudes : les uns sont expéditifs, d'autres prennent davantage leur temps... et vous font perdre le vôtre ! Parfois, on finit par se connaître. C'est à partir de ces mille détails quotidiens que se crée l'ambiance, la personnalité d'une salle.

► Un métier, un service

Finalement, quand Odette rentre à Champigny-sur-Marne, elle peut se dire que le métier d'opératrice internationale n'a guère d'équivalent. L'effort d'organisation et d'humanisation poursuivi depuis longtemps à « Archives » permet maintenant d'offrir aux femmes des facilités d'horaires favorisant une meilleure adaptation à la vie de Paris. Évidemment, les jeunes provinciales souffrent souvent d'être éloignées de leur famille. Elles doivent attendre parfois longtemps avant qu'un poste ne soit vacant dans leur région d'origine.

Nombreuses cependant sont celles qui, tout compte fait, se sont habituées à Paris et s'y installent. Il n'est pas rare d'entendre dire que les femmes ont plus d'aptitudes pour ce travail-là que les hommes : elles sont, dit-on, plus vives, plus patientes, plus agréables avec les clients. C'est en tout cas un sujet dont on n'a pas fini de débattre.

► Un horaire, une vie...

Comme Odette, chaque opératrice d'Archives est affectée à une brigade A ou B : l'une en service le matin, l'autre l'après-midi en alternant chaque jour. Les horaires, dont la durée n'excède pas 36 heures par semaine, sont modulés en fonction du trafic avec les pays étrangers.

Ainsi Odette a pris son service aujourd'hui à 12 h 15 et terminera à 17 heures. Demain, elle travaillera de 7 heures du matin à 12 h 15. D'autres horaires s'étendant de 14 heures à 21 heures ou de 15 heures à 22 heures et le lendemain de 8 heures à 12 h 15 ou 15 heures.

L'ensemble de ces horaires est indiqué dans une « grille » qui est maintenant composée un an à l'avance pour permettre aux intéressées de mieux organiser leur vie personnelle. Le service d'une opératrice englobe non seulement les jours ouvrables du lundi au samedi mais aussi les dimanches et jours fériés : environ treize ou quinze dimanches et trois ou quatre jours fériés par an. Ce genre de sujétion fait l'objet de compensations. Un jour de repos le samedi pour une vacation du dimanche après-midi, double compensation des jours non ouvrables.

Les jeunes femmes étaient, soit recrutées par voie de concours et titularisées après un an de stage ou bien étaient des auxiliaires ou encore des étudiantes travaillant à la « vacation ». Il existe d'autres horaires :

- ceux du service mixte (du lundi au vendredi, aux heures de bureau, avec une coupure variable pour le déjeuner qui peut être pris au restaurant administratif. Cette coupure permet également aux opératrices de se rendre au salon de repos ou à la bibliothèque ;
- ceux de la journée continue (9 heures - 16 heures), etc.

Les heures du soir et de la nuit sont effectuées essentiellement par des opérateurs. Les opératrices cessent normalement leur travail au plus tard à 22 heures, mais peuvent, si elles le désirent, accomplir des vacations qui se terminent à 24 heures, voire 2 heures du matin (service du réveil).

Durant les vacations, les opératrices doivent obligatoirement demeurer à leur poste, à l'exception d'une pause de 20 à 40 min qui leur est accordée en fonction de la durée de la vacation.

Des facilités de permutation sont également possibles entre opératrices de vacations différentes pour assouplir les rigueurs du service. Un horaire, des horaires, cela fait une vie, des vies. La vie d'Odette. La vie des opératrices internationales, des vies de femmes difficiles.



Coll. particulière

Recyclage d'anciennes opératrices qui, mutées à Inter-Archives, ont tout à découvrir sur le métier complexe d'opératrice internationale. Ici, une monitrice indique les gestes et manières d'opérer



Coll. particulière

Les cordons ou « dicordes » que l'opératrice, dont on remarquera ici le casque, a enfichés dans les prises de « jacks », représentent autant de demandeurs pour le compte desquels elle va établir ou elle a établi une communication internationale. Dès que l'un d'eux raccrochera, elle notera sur son « ticket » la durée de la communication pour que le service de comptabilité en calcule le prix



Coll. particulière

Ici, quatre jeunes femmes prenant leur pause à la cafeteria de l'Inter-Archives

1900 : le téléphone haut-parleur, système R. Gaillard

D'après la revue *La Nature* n°1437, du 8 décembre 1900

« On recherche depuis longtemps déjà, un système de téléphone haut-parleur assez pratique pour pouvoir être utilisé dans l'industrie et permettant de transmettre la parole, sans que la personne appelée soit obligée d'appliquer un récepteur à ses oreilles. L'année dernière (Cf. Article extrait du *Petit Journal* de 1899), nous avons eu l'occasion de signaler les travaux de M. Henri Germain à ce sujet. Il venait de construire un modèle spécial de télégraphes et nous avons pu rencontrer M. Germain dans son laboratoire de Fontenay-aux-Roses, où il nous avait donné toutes les explications utiles et où il nous avait été possible de faire quelques expériences avec l'appareil, notamment sur une ligne artificielle représentant la ligne de Paris à Londres.

Plusieurs autres essais des plus intéressants étaient également entrepris, et M. Germain avait obtenu des résultats surprenants en remplaçant les microphones qu'il employait tout d'abord par des micro-téléphones. Depuis cette époque, nous n'avons plus eu de nouvelles de l'appareil M. Henri Germain. Cette question d'un téléphone haut-parleur a cependant une grande importance au point de vue industriel. Nous devons reconnaître en effet que le téléphone ordinaire, qui a pourtant de nombreux avantages, présente néanmoins des inconvénients quand il s'agit d'une exploitation particulière. Prenons par exemple le cas d'une distribution téléphonique dans une usine, distribution que nous supprimerons établie dans les conditions les meilleures. L'ingénieur, chef de service, désire parler avec un contremaître, un chef monteur, etc. Il demande d'abord au bureau central téléphonique de l'usine de

de le mettre en communication avec le contremaître ou le chef monteur. En quelques secondes, la communication est établie, si ces derniers sont présents à leur poste. L'ingénieur réclame les renseignements qui lui sont nécessaires, souvent, au milieu du bruit, il ne peut entendre distinctement. Le contremaître distingue à peine ce qu'on lui demande, se trouvant dans l'atelier, où le marteau tape sur le fer, etc. Bref, après quelques minutes, on n'a pu se comprendre suffisamment, et l'ingénieur est finalement obligé de dire au contremaître de monter à son bureau pour avoir des explications plus claires. Dans ces conditions, on conviendra que le téléphone d'usine ne remplit pas entièrement le but auquel il est destiné. Et ce fait se renouvelle tous les jours dans nombre d'installations. M. Eugène Ducretet a construit un téléphone haut-parleur, dû à M. Gaillard, et cet appareil permet d'éviter les inconvénients que nous signalions plus haut.

Il se compose de deux microphones, l'un destiné à la personne qui donne les ordres et que l'on déroche pour parler devant, et l'autre à grand pavillon transmettant à haute voix les ordres dans une salle. Ce premier appareil est destiné aux lignes de peu de longueur. Il n'exige pas la présence de la personne au téléphone, ne nécessite aucune sonnerie. L'appel se fait directement à haute voix, et ajoutons que cet appel est très net. Toutes les paroles arrivent distinctement même au milieu du bruit. Pour parler, il est seulement nécessaire de s'approcher du téléphone. Chaque poste comprend un transmetteur devant lequel on parle et un récepteur qui répond à haute voix. On pressent combien dans ces conditions l'emploi du nouvel appareil évitera de pertes de temps. Les communications souvent multiples, et parfois difficiles à obtenir. M. Gaillard nous paraît donc susceptible de rendre des services multiples et de se substituer avec avantage au téléphone ordinaire dans un grand nombre de circonstances ». J. L.

Extrait du *Petit Journal* de 1899 :

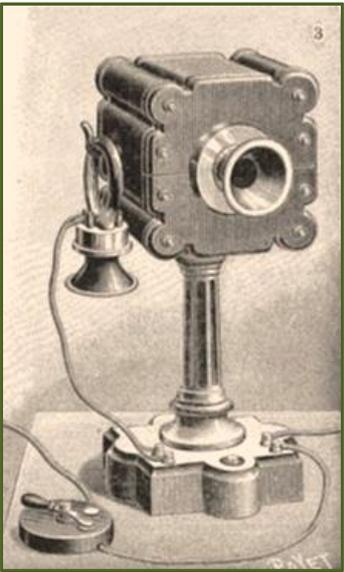
« Les découvertes scientifiques se succèdent de nos jours avec une telle rapidité qu'il devient très difficile de les noter toutes au passage. Il en est certaines cependant qui présentent un intérêt si capital, ou dont les résultats sont si extraordinaires, qu'on ne saurait les passer sous silence. Telle est cette admirable invention du téléphone haut-parleur qui avait fonctionné, il y a quelques mois à titre d'essai, au ministère des Postes et des Télégraphes et qui est entré, presque d'emblée, en service dans plusieurs grands établissements.

Nous ne pouvons entrer ici dans des détails techniques au sujet de cet appareil. Contentons-nous de rappeler que, grâce à des dispositions extrêmement ingénieuses, il permet d'entendre, de tous les points de la salle où est placé le récepteur une voix forte, nette, bien timbrée, dépourvue de tout nasillement. On peut parler doucement devant le transmetteur sans que le récepteur cesse de traduire à haute voix les

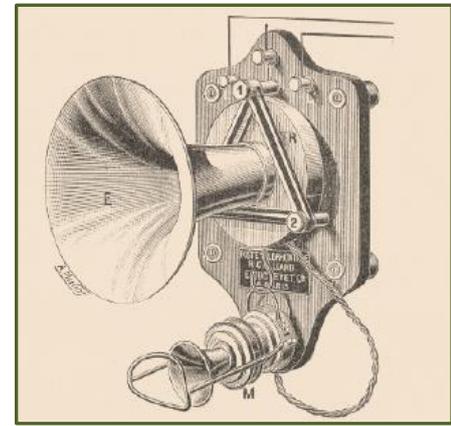
impressions qu'il a reçues. On peut, à 15 m des appareils, entretenir une conversation sur un ton normal. On arrive à des résultats plus merveilleux encore, lorsqu'aucun bruit extérieur ne vient restreindre la portée des ondes sonores.

C'est ainsi que le soir, par un temps calme, on entend très distinctement, à 100 m de distance, le chant, la musique ou le discours d'un orateur prononcé d'une voix assez forte. Ces résultats admirables n'ont pas seulement un grand intérêt de curiosité scientifique. Ils sont susceptibles d'une utilisation pratique beaucoup plus étendue qu'il me semble au premier abord.

Du reste, à peine l'invention était-elle réalisée, qu'elle était adoptée pour plusieurs usages spéciaux. Il est juste de dire que cette découverte s'est présentée du premier coup avec un caractère en quelque sorte définitif et l'on ne prévoit guère ce qu'il y aurait à modifier ou à perfectionner aux premiers appareils produits » ■



Le Petit Journal, 1899
Téléphone haut-parleur



La Nature n°1437, décembre 1900
Haut-parleur Gaillard



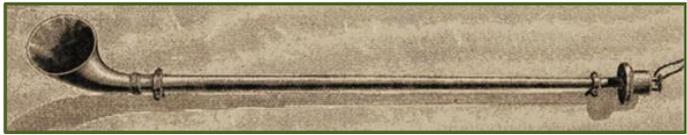
La Nature n°1437, décembre 1900
Haut-parleur Gaillard

► **Le saviez-vous ?**

Le téléphone haut-parleur voit donc le jour en 1899 (date du décès inconnue) et on le doit à l'Auvergnat M. Henri Germain, né à Mirefleurs, près de Clermont-Ferrand. Auparavant, il s'était déjà fait connaître par des travaux en électro-génie et en téléphonie souterraine. Il avait également résolu d'importants problèmes de chimie industrielle et indiqué des méthodes pour extraire des roches d'Auvergne, certains métaux d'un isolement jadis coûteux.



Henri Germain



Exemple de récepteur pour audition dans le jardin *Le Petit Journal, 1899*

Toutefois, on retrouve très peu d'écrit concernant cet homme et son prénom peut être différent, suivant certains documents scientifiques de son époque, où l'on trouve comme autre prénom Pierre.

► **Le facteur et les publicités Aspro®**

Aspro® est une marque commerciale initialement déposée en Australie en 1917 par les frères George et Alfred Nicholas pour désigner la nouvelle forme d'aspirine (acide acétylsalicylique) qu'ils avaient mise au point et pour laquelle ils venaient d'obtenir un droit d'exploitation dans l'ensemble du Commonwealth britannique.

La marque « Aspro » fut déposée et exploitée dans de nombreux autres pays (en Europe, en Asie et en Afrique) par la société fondée par les frères Nicholas, qui deviendra plus tard l'un des premiers groupes multinationaux australiens sous le nom de Nicholas International.

Selon les archives du groupe Nicholas International, la marque « Aspro » est un nom de fantaisie qui a été créé en contractant les deux dernières lettres du nom « Nicholas » avec les trois premières lettres du nom « Product ».

En 1957, la marque Aspro est représentée par un facteur lors de ses tournées à vélo.



« Dans le Tour comme chaque jour... ouf... merci Aspro »





Le saviez-vous ?

Aux États-Unis : les enfants livrés par colis postal en 1913

Il n'y a plus de 100 ans, on pouvait envoyer un enfant par la Poste comme un vulgaire colis... Au début du XX^e siècle, les Américains avaient la possibilité d'envoyer leur enfants par la Poste, ce qui peut paraître invraisemblable de nos jours était pourtant légal à l'époque !

Beaucoup de chapitres de l'Histoire paraissent invraisemblables à notre époque. Mais celui-ci est particulièrement étonnant ! De nos jours, lorsque nos enfants partent en vacances chez leurs grands-parents, ils prennent le train par exemple... Eh bien la mobilité infantile a une histoire assez cocasse aux États-Unis. En effet, au début du XX^e siècle et plus précisément en 1910, les enfants se rendaient chez leurs grands-parents d'une toute autre façon. Aussi absurde que cela puisse paraître, il était possible de poster les enfants aux États-Unis. Eh oui, les Américains postaient leurs enfants comme nous posterions aujourd'hui un colis !

Comment est venue cette idée ?

C'est en 1913, au début de la mise en place de l'US Postal Service que commença cette histoire. À cette époque-là, l'US Postal Service débutait tout juste, les règles d'envoi d'un colis n'étaient pas très claires.

En effet, lors de l'envoi d'un colis, la seule contrainte à respecter était son poids. Cette règle stipulait que le colis envoyé ne devait pas dépasser 5 livres, mais il n'y avait aucune indication sur ce qu'il était possible d'envoyer ou pas... C'est alors que les Américains furent pris d'une envie de repousser les limites de l'US Postal Service. Ils commencèrent par envoyer des colis de plus en plus lourds. Ils mettaient alors des briques ou toutes sortes d'objets.

Envoyer son enfant par la Poste

Le 1^{er} janvier 1913, la Poste US a commencé à livrer des colis. Les Américains tombent instantanément amoureux de ce nouveau service et s'envoient bientôt toutes sortes d'objets loufoques : parasols, œufs, chiens, fourches et, oui, dans certains cas des bébés ! Le courrier pour bébés faisait bien sûr l'objet d'une procédure appropriée. Les enfants livrés par « baby-mail » recevaient quand même un traitement spécial. Les précieux colis n'étaient pas vraiment des colis au sens du papier brun et du « papier bulle ». Ils étaient « postés » en voyageant avec des postiers de confiance, souvent même, désignés par les parents de l'enfant. Et heureusement, il n'y a pas de cas déchirant de bébés perdus en cours de route ou portant la mention « retour à l'expéditeur ». De plus, il était moins cher de l'expédier par la Poste que d'acheter un billet de train.

Le premier cas connu de bébé envoyé par la Poste remonte à 1913, lorsque M. et Mme Jesse Beauge de Glen Este, dans l'Ohio, ont expédié leur bébé de 10 livres chez sa grand-mère, à environ 1,5 km de là, en payant 15 cents d'affranchissement et 50 \$ d'assurance (car ils étaient inquiets). Les colis ne devaient pas dépasser les 50 livres (environ 23 kg) pour que les services postaux les prennent en charge. Par exemple, il était totalement légal d'envoyer son enfant *via* les services postaux pour qu'il aille chez ses grands-parents.



Facteurs posant avec leur « colis »

Coll. particulière

Le service postal en général, et ses facteurs en particulier, était devenu « *une référence pour les familles et les amis éloignés les uns des autres, un porteur de nouvelles et de biens importants* ».

Ces bébés étaient en effet très surveillés et il était courant que les parents choisissent le facteur avec minutie. Celui-ci pouvait ainsi prendre soin de leur poupon durant tout le trajet. Grâce à cette pratique, on considère que le plus long « baby-mail » fut celui d'une fillette de 6 ans. Elle fut envoyée par sa mère de Pensacola, en Floride, pour arriver chez son père à Christiansburg, en Virginie. L'enfant réalisa donc un trajet de 721 miles dans un train postal... Le tout pour seulement 15 cents en timbres-poste !

Les employés des Postes, principalement en milieu rural, acceptaient le transport d'enfants par carriole et, si besoin, par fourgon postal. Le trajet en pleine campagne n'était pas dénué de risques. Ainsi, début février 1913, plusieurs quotidiens relatent la mésaventure arrivée entre la petite bourgade de Barnwell, en Caroline du Sud, à un postier transportant deux bébés dans sa carriole pour 33 cents d'affranchissement :

« *Attaqué par un puma, il réussit à mettre l'anima l en fuite en s'aidant d'une jambe de bois qui faisait aussi partie de sa cargaison* ». La confiance accordée par les familles aux postiers du service des colis est partagée par leurs collègues du bureau fédéral de l'immigration : les enfants non accompagnés arrivés à Ellis Island sont envoyés en colis postal de New York à leurs familles déjà installées aux États-Unis. Tel l'exemple de la petite Julia, 8 ans, originaire de Bavière, expédiée à son père, John Kohan, à New Lexington, dans l'Ohio.

► 1915 : la fin du « baby-mail »

Bien évidemment, cette pratique entra rapidement dans le collimateur de l'État qui s'empessa d'interdire ces « transports », pour des raisons évidentes de sécurité. Ces envois insolites ont ainsi amené le Postmaster General des États-Unis, Albert S. Burleson, à donner, début février 1914, la consigne de ne plus autoriser l'envoi d'enfants. Cette instruction est toutefois restée lettre morte. Pendant ce temps, les transports s'enchaînaient :

- le 19 février 1914, en Idaho, c'est Charlotte May Pierstorff qui va par le train de Grangeville chez sa grand-mère à Lewiston ;
- un mois plus tard, un postier du Maryland transporte un bébé pesant 6,5 kg du domicile de sa grand-mère à Clear Spring à celui de sa mère à Indian Springs, à 19 km : un journal local a rapporté que l'enfant avait dormi pendant tout le trajet ;
- dans l'Indiana, une mère récemment divorcée, et renonçant à la garde de son enfant, a expédié son bébé âgé de 2 ans depuis Stillwell à mari à South Bend : l'enfant parcourut 45 km dans un conteneur marqué « Live Baby » pour seulement 17 cents ;
- Staley, de Wellington au Kansas, a réceptionné son neveu âgé de 2 ans adressé par le bureau de Poste de sa grand-mère à Stratford, dans l'Oklahoma : le garçonnet portait une étiquette autour de son cou montrant qu'on avait payé 18 cents pour qu'il soit en-voyé par la Poste. Il a d'abord été transporté 40 km par la route avant d'atteindre le chemin de fer. Sa grand-mère lui avait préparé « assez de nourriture » et arrivé a en « bon état » après un trajet de 320 km ;
- en juillet 1914, c'est Austin Kimball, 8 ans, qui est transporté de Danville, dans l'Illinois, à Coal City dans l'Indiana ;
- un des derniers cas recensés est celui d'Audray Lenore Christy, âgée de 6 ans, qui a effectué en octobre 1919 un voyage de 600 km entre Los Angeles et Phoenix, en Arizona. À son arrivée, elle a déclaré qu'elle avait aimé le voyage, mais détestait ces « vilaines étiquettes » (les timbres) qu'on lui avait collées sur sa robe neuve !

Ainsi, entre 1913 et 1920, près de 31 cas d'enfants furent expédiés par la Poste, sans pouvoir inclure ceux qui n'ont jamais été mentionnés dans la presse.



Service rural de colis postaux, USA 1914

Coll. particulière



Postiers américains posant devant leur véhicule, 1915

Coll. particulière

Sources :

<https://www.neozone.org/insolite/on-pouvait-envoyer-enfant-poste-comme-colis/>

Le monde des PTT : 1825 – 1925

1825

En France...

Début avril : Honoré de Balzac fonde une imprimerie où il va publier les œuvres complètes de Molière.

29 mai : sacre de Charles X dans la cathédrale de Reims.

6 novembre : naissance de Charles Garnier, architecte († 1898).

30 novembre : la France reconnaît les États d'Amérique du Sud.

Dans le Monde...

4 mars : élection de John Quincy Adams, 6^e président des États-Unis d'Amérique.

25 août : indépendance de l'Uruguay.

13 septembre : en Russie, le tsar Alexandre 1^{er} abdique.

25 octobre : naissance de Johann Strauss II (fils), compositeur autrichien († 1899).

1^{er} décembre : avènement de Nicolas 1^{er} de Russie.

Mais aussi...

- Reconnaissance du droit de grève en Grande-Bretagne.
- Achèvement du canal de l'Ourcq et du Palais de la Bourse à Paris.
- Construction des premiers trottoirs à Paris.
- À Dieppe sont officiellement inaugurés les bains de mer qui, jusqu'alors, étaient considérés comme un remède contre la rage et la folie.



Timbre à date de 1825 au dos de l'enveloppe



1825

Postes...

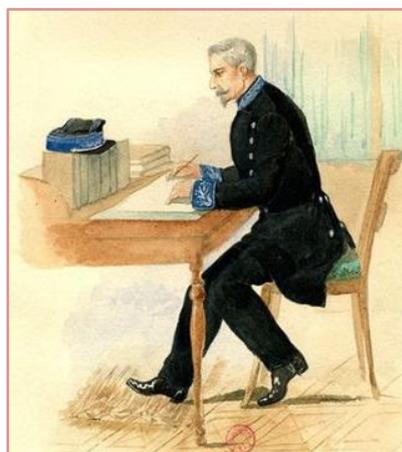
15^e décembre : timbre à date. Le directeur général demande qu'un timbre à date soit apposé au verso des correspondances lors de leur arrivée pour préciser le jour de leur mise en distribution.

Télégraphe aérien...

17 janvier : les directeurs du Télégraphe peuvent cesser leur activité après trente ans de services, sans qu'aucune limite d'âge ne soit fixée.

1^{er} septembre : Abraham Chappe se marie avec sa nièce, Cornélie Émilie, fille de Pierre-François Chappe.

- Grâce à des crédits accordés, la ligne du Nord est reconstruite en partie et le nombre des stations est porté à 23. De plus, l'exploitation de l'ensemble des lignes s'améliore : tous les 12 postes, des stationnaires sachant lire et écrire notent les signaux ayant transité par leur station et les envoient chaque jour à leur inspecteur par la Poste, ce qui facilite le repérage des fautes commises.



Inspecteur général du Télégraphe

1925

En France...

29 avril : première exposition Art Déco à Paris.

17 mai : canonisation de Thérèse de Lisieux.

16 octobre : conférence et traité de Locarno garantissant les frontières entre la France, la Belgique et l'Allemagne.

Dans le Monde...

1^{er} janvier : la capitale de la Norvège Christiania est rebaptisée Oslo.

27 février : le NSDAP (parti Nazi), à nouveau autorisé, est reconstitué. Hitler en prend la tête.

28 avril : Wilson Churchill, chancelier de l'Échiquier, annonce le retour à l'étalon-or au Royaume-Uni.

Juillet : Benito Mussolini lance la bataille du blé devant assurer l'autosuffisance alimentaire de l'Italie.

9 novembre : fondation en Allemagne des « équipes de protection » dites « SS » (Saal Schutz : protection des salles, à l'origine pour protéger les réunions contre les attaques communistes).

Naissances

- Christian Chabrol, chirurgien et homme politique († 2017).
- Pierre Mondy, comédien français († 2012).
- Darry Cowl, comédien français († 2006).
- Anne-Marie Carrière, comédienne française († 2006).
- Tony Curtis, acteur américain († 2010).
- Roger Hanin, comédien français († 2015).
- Paul Newman, acteur américain († 2008).

Inventions

- L'appareil photo Leica par les Allemands Leitz et Kellner.
- L'Anglais John Logie Baird transmet avec succès les premières images de télévision en niveaux de gris.

1925

Postes et Télégraphes...

21 septembre : le personnel féminin des PTT se met en grève pour protester contre les conclusions de la Commission Trépont. Ces femmes ne toucheraient que 9 200 F par an comparé aux commis dont la rémunération s'élève à 12 500 F par an.

Postes...

1^{er} juin : la compagnie de Pierre Latécoère est rebaptisée Compagnie Générale d'Entreprise qui étend ses lignes jusqu'à Dakar. Le vol, avec ses 1 700 lettres, est un succès en ne mettant que deux jours de vol.

16 juillet : l'affranchissement de la lettre simple passe de 25 à 30 centimes.

25 juillet : les salaires des facteurs sont revalorisés.

- Nombre de comptes chèques postaux : 259 000.
- Trafic postal : 1,9 milliard de lettres.

Télégraphes et téléphones...

1^{er} janvier : ouverture du service de messages téléautographiques, utilisant le système Belin, entre Paris, Lyon et Strasbourg.

26 avril : extension des postes émetteurs radio de Toulouse PTT puis Lyon-La Doua le 16 mai et Marseille PTT le 1^{er} juillet.

31 juillet : la pose du câble téléphonique souterrain Paris – Strasbourg est achevée. C'est le premier câble moderne longue distance du réseau français.

29 septembre : le ministère des PTT crée un service des Lignes Souterraines à Grande Distance (LSGD) dans le but de poser le premier câble téléphonique souterrain entre Paris et Strasbourg.

3 novembre : premier journal parlé. Sans attendre l'autorisation officielle, Maurice Privat lance le premier bulletin d'informations radiodiffusé depuis la tour Eiffel. Il est aussitôt suivi par les journalistes de Radio-Paris.

- Les industriels du téléphone se rassemblent pour créer le Syndicat des Industriels Téléphoniques (SITT).
- Les premiers essais d'automatiques téléphoniques rural ont lieu autour de Rouen et Le Havre. Ces autocommutateurs sont limités à 50 lignes.
- Nombre d'abonnés au téléphone : 468 000.
- Tarif télégraphique : 2 F par mot.
- Tarif d'un pneumatique : 1 F jusqu'à 7 g.

Postelhis est une association affiliée à la Fnarh