

Anne-Laure Cermak, « La poste pneumatique, un système original d'acheminement rapide du courrier : l'exemple du réseau de Paris des origines à sa suppression, 1866-1984 », maîtrise d'histoire contemporaine, sous la direction de Jean-Pierre Chaline, Paris IV - Sorbonne, 2003, 219 p.

La Poste pneumatique de Paris a joué un rôle particulier dans la société parisienne et dans l'histoire des Postes et Télégraphes au XIX^e et XX^e siècles. Concrètement, le réseau de la Poste pneumatique est un assemblage de tubes essentiellement en acier parcourus par des boîtes cylindriques appelées curseurs mues par une différence de pression qui transportent télégrammes et plis urgents. Ces tubes parcourent souterrainement Paris et aboutissent à des appareils dans les bureaux de poste. Recueillies par les agents des bureaux de poste, les correspondances pneumatiques sont ensuite acheminées par des facteurs spéciaux.

Les dates qui délimitent l'étude correspondant aux premiers essais du fonctionnement du réseau en 1866 et à la clôture du service en 1984. L'étude de la totalité de la période permet de mettre en évidence les différentes étapes de l'évolution du réseau, la place du réseau dans l'histoire et la politique de la Poste et des Télécommunications, dans la vie des bureaux de poste et de la société parisienne. Enfin l'étude envisagera la situation du réseau dans les modes d'acheminement du courrier de la grande ville et dans son évolution spatiale.

Une des grandes spécificités du réseau est que son histoire est liée à la fois à celle de la poste, à celle des télégraphes et à celle des télécommunications dans la deuxième moitié du XX^e siècle. La correspondance pneumatique est historiquement un télégramme, d'où son rattachement en 1866 au service télégraphique et non postal. Avec le décret de 1879 signé par le maréchal Mac-Mahon, le réseau s'ouvre officiellement au public et les correspondances ne sont plus limitées par le nombre de mots. Elles deviennent ainsi des sortes de petites cartes postales transportées par tube. La Poste pneumatique de Paris est née. Jusqu'à la clôture du réseau en 1984, c'est à la Poste que revient l'exploitation postale du réseau tandis que l'entretien technique des tubes et le fonctionnement des usines souterraines permettant la production de l'air pour propulser les correspondances revient aux télégraphes puis aux télécommunications.

Au carrefour de l'histoire de la Poste et des Télécommunications, le domaine d'étude est vaste puisque le réseau pose des questions liées à sa structure dans les égouts et galeries souterraines de Paris, à l'économie mais aussi au domaine social avec la nature du travail du personnel de la Poste et des Télégraphes travaillant pour le réseau ainsi que son influence dans la société. L'évolution technique du réseau est très liée aux enjeux économiques. Ainsi les tubes formant la structure du réseau ne sont plus remplacés quand l'absence de rentabilité du réseau est constatée.

De 1866 aux années 1930, plusieurs facteurs constituent les conditions d'accroissement existence de la Poste pneumatique : la saturation du réseau de télégraphie électrique à Paris sous le second Empire qui décide Napoléon III à utiliser un moyen de télégraphie, l'aménagement des égouts par l'ingénieur Belgrand qui permet d'y loger une grande partie des tubes du réseau et surtout le travail des ingénieurs anglais et français sur les transports atmosphériques du courrier au XIX^e siècle. L'administration française s'est en effet largement inspirée des essais anglais de Poste pneumatique et notamment des essais réalisés à Londres confrontée elle aussi quelques années avant Paris à la saturation de son réseau de télégraphie électrique. Mais en France, dès 1836 un chimiste français, Ador, s'intéresse au transport de lettres par air comprimé donc bien avant le problème de saturation. D'autres villes du monde

comme Berlin, Vienne ou New York adoptent un réseau de télégraphie électrique au cours des XIX^e et XX^e siècle. Cette étude comparera l'essor et les modes d'utilisation du réseau de Paris avec celui des autres grandes villes. Le réseau de Paris qui atteint la longueur maximale de 450 kilomètres en 1934 est celui qui bénéficie le plus d'innovations techniques ?

Au cours de cette première grande période, le succès se mesure à l'étendue progressive du réseau à l'ensemble de Paris. Il est d'abord limité aux quartiers d'affaires du centre de Paris où les échanges sont importants : le premier ensemble de tubes relie en 1868 les deux principaux centraux télégraphiques, celui de la Bourse et celui de la rue de Grenelle Saint-Germain. Capable d'acheminer des correspondances en moins d'une heure, il devient le moyen le plus rapide d'acheminement des correspondances dans Paris d'autant plus que le réseau téléphonique peine à s'installer pendant une grande partie de XX^e siècle ; l'auxiliaire du télégraphe devient alors un système à part entière. La Poste et les Télégraphes forment un personnel spécifique : le facteur tubiste chargé de gérer les correspondances qui arrivent dans les bureaux, le mécanicien qui fait fonctionner les machines à vapeur, le facteur cycliste et à motocyclette qui acheminent les correspondances du bureau de poste au domicile du destinataire.

Des années 1930 aux années 1960, un programme de modernisation du réseau précède celle de son déclin. L'étude montrera que cette modernisation est en fait inachevée pour plusieurs raisons. Pourtant les ambitions semblaient grandes : il s'agissait de mettre en place des appareils de réception et d'expédition automatique dans les bureaux de poste pour améliorer les performances du réseau et réduire le travail fastidieux des agents manipulants tubistes. L'autre volet de la modernisation consiste à installer des groupes électriques remplaçant les machines à vapeur dans les ateliers pour produire l'air nécessaire à propulser les correspondances. Ces groupes électriques doivent permettre d'augmenter le débit en air et donc d'accroître le rendement des correspondances de plus en plus nombreuses dans les tubes. Cette automatisation du réseau dans les techniques d'acheminement du courrier correspond à une période de modernisation dans les techniques de traitement du courrier par la Poste avec par exemple l'automatisation des centres de tri. Le projet d'utiliser les tubes pour relier certains centres de tri de Paris est même évoqué mais reste sans suite.

En effet à partir des années 1960 et surtout 1970, le réseau connaît une période de déclin : chute du trafic des pneumatiques et des crédits accordées au réseau, structure vieillissante, autant de maux qui conduisent la Poste et les Télégraphes à clore le réseau en 1983. L'étude envisagera ainsi les causes de l'abandon progressif du réseau : désintérêt du public parisien ou de la poste et des télécommunications, les causes sont complexes. En juillet 1957, le pneumatique est cinq fois plus cher que la lettre ordinaire. Pour la Poste, le bénéfice de l'exploitation postale ne compense pas le déficit, tandis que les télécommunications semblent se tourner vers les nouvelles technologies de communication comme le téléphone ou le télex et semblent refuser de rénover le réseau considéré comme un fardeau. Hormis l'hostilité des syndicats postaux, la suppression du réseau n'a pas finalement posée de réelles oppositions.

En définitive, il s'agit de voir que le réseau pneumatique marque le début des moyens rapides de communication. Il symbolise « l'enfance des télécommunications » et n'a pu faire face à d'autres moyens plus concurrentiels de communication. L'échec d'autres réseaux pneumatiques dans le monde pour des raisons semblables renforce cette thèse.