

Camille HENRI, « L'introduction de l'avion comme moyen de transport régulier et exclusivement postal en France métropolitaine. Entre apparition et essor de l'aviation postale intérieure, 1935-1955, Master d'histoire contemporaine, sous la direction de Jean-Claude Vimont, université de Rouen, 2008, 295 p + annexes.

Depuis plus de dix ans, la Poste a été étudiée sous différents angles, néanmoins le transport reste un champ d'étude pour ainsi dire inexploré. Pourtant c'est le transport, la transmission des correspondances, qui est à l'origine même de son existence. Secteur emblématique de ce que l'on entend en France par service public, la Poste est, selon la définition donnée par le *Grand Larousse Universel*, une « administration publique établie pour le transport de lettres et de dépêches, [...] il n'y a de service postal que du moment où il y a transport. ». Aussi ce sont principalement les mutations du transport postal qui nous intéressent : l'objectif de ce mémoire de Master est d'observer l'apparition d'un nouveau mode de transport ainsi que sa progressive intégration dans la panoplie des transports utilisés par le service postal.

Pour ce faire, le choix s'est porté sur une forme de transport qui s'est développée de façon exponentielle, en France comme à l'échelle planétaire, au XX^e siècle : le transport par avion. L'avion est totalement nouveau dans l'histoire des techniques puisqu'il ne remplace aucun engin existant, le transport de courrier par avion constitue donc un mode d'acheminement inédit aussi bien au cours XX^e siècle que dans l'historiographie postale. Encore faut-il distinguer les deux formes de transport aéropostal : d'un côté une utilisation de l'avion selon des besoins exclusivement postaux, c'est-à-dire l'exploitation d'une aviation dédiée au transport exclusif du courrier, *l'aviation postale* ; de l'autre, un transport concomitant de passagers, de fret et de courrier sur des lignes aériennes commerciales, que l'on désigne sous le vocable de *poste aérienne*. Ces recherches se limitent uniquement au transport aérien exclusivement postal dans les limites du territoire métropolitain entre 1935 et 1955.

Par ce rôle de transporteur, la Poste est intimement liée à l'histoire des techniques et des transports, mais également au « processus d'innovation » – c'est-à-dire à l'ensemble des innovations sociales et techniques adoptées par une société donnée – car l'une des préoccupations dominantes tout au long de son histoire a été « d'adapter l'organisation postale aux derniers perfectionnements techniques en matière de transport [...] ». Aussi, à l'époque contemporaine, les relations postales ont-elles été successivement réglées sur la cadence des vieilles diligences, sur la vitesse de jour en jour accélérée des trains à vapeur et de l'automobile, sur celle encore plus grande des autorails et enfin sur l'extrême rapidité des avions et du TGV. C'est dans ce contexte d'évolution technique des moyens de transports utilisés pour l'acheminement du courrier en France métropolitaine que se situe cette étude. Car la Poste – que ce soit l'ancienne Administration ou la récente entreprise – s'est toujours attachée à transporter les objets de correspondance remis par les usagers le plus rapidement possible. Elle a, tout au long de son histoire, adopté les modes de transport et les techniques les plus récents et les plus performants afin de mieux remplir sa mission de service public.

Il s'agit d'une réflexion inédite sur le transport du courrier en France métropolitaine au cours du XX^e siècle. Sur fond de mutations du transport postal au cours du premier XX^e siècle, il s'agit de retracer l'histoire de l'aviation postale intérieure au cours des vingt premières années de son existence. De dresser ainsi les premiers jalons d'une histoire du transport aéropostal en métropole, et plus largement de contribuer à l'élaboration d'une histoire des transports à la Poste. Il s'agit d'un travail préliminaire se focalisant sur un mode de transport, l'avion, et mettant en perspective des recherches plus larges tant du point de vue thématique que chronologique.

Diverses questions servent à structurer cette réflexion qui vise à comprendre comment l'administration postale intègre un nouvel outil à sa panoplie de transport afin de remplir cette mission historique qu'est l'acheminement du courrier. La Poste apparaît-elle comme un promoteur des différents moyens de transport inventés par l'homme ? En quoi le courrier et l'administration postale ont-ils été des vecteurs dans la diffusion du transport aérien en métropole ? Dans le cadre de cette volonté d'expérimentation sans cesse renouvelée de la Poste, il s'agit de mettre en valeur la politique continue d'amélioration des transports des Postes. La création d'une aviation postale intérieure et d'un réseau de transport aérien spécifiquement postal illustrent-ils la modernisation technique de l'administration des Postes ? Le but étant de démontrer comment l'avion est devenu, en l'espace de deux décennies, un moyen de transport essentiel dans l'organisation de l'acheminement du courrier dans l'hexagone. Il s'agit de mettre en valeur les différents moyens techniques et éléments politico-économiques qui ont contribué et rythmé la progressive introduction de l'avion au sein de ces transporteurs réguliers utilisés par la Poste pour l'acheminement du courrier en France. A partir de ce questionnement, ce mémoire s'est organisé en trois temps.

Il s'agit, dans un premier temps, de donner une vision large de l'objet d'étude en abordant les trois composantes principales du sujet : la Poste, le transport aérien et le courrier. Cette première partie aborde à la fois la genèse du transport postal aérien, mais également les différents concepts relatifs au transport du courrier : la sacralité du courrier, l'héritage du transport aéropostal pionnier (1910-1930), la notion de service public, la légende entourant le transport postal aérien, le rôle de Didier Daurat (le « père » de l'aviation postale intérieure), etc. Ceci afin que le concept d'aviation postale intérieure, et les différentes notions qu'il véhicule, soit clairement défini.

Après cette vision globale, la deuxième partie propose l'examen des différentes étapes de la constitution du réseau aéropostal intérieur. L'année 1935 marque la création d'un réseau de transport postal qui n'existait pas auparavant, un nouveau réseau postal se développant au rythme de la conjoncture technologique, économique et politique : les deux décennies étudiées correspondent à une période d'expérimentation de ce nouveau mode de transport postal, qui n'a eu son équivalent dans aucun pays. Une expérimentation qui aboutit dans les années 1950, lorsqu'il devient un instrument incontournable dans l'acheminement postal intérieur. On distingue trois grandes phases dans l'histoire de ce réseau postal aérien métropolitain qui se constitue à partir de 1935 :

- celle d'avant guerre (1935-1939) qui matérialise les premières expériences de transport aérien exclusivement postal en métropole
- celle correspondant à la période de la Seconde Guerre mondiale (1939-1945), une véritable césure dans l'exploitation du réseau de l'aviation postale intérieure mais une période capitale en raison de la réflexion menée par l'administration des Postes – et d'une partie des milieux aéronautiques français – sur le transport postal intérieur
- la dernière période de cette étude matérialise la renaissance du réseau en 1945 et son essor jusqu'au milieu des années 1950.

Dans ces travaux, le concept de réseau relatif à un système de communication – c'est-à-dire une structure organisée pour transmettre quelque chose à quelqu'un – a servi de fil conducteur dans l'évaluation des logiques mises en œuvre autour de l'utilisation de l'avion dans le cadre du service postal.

La troisième et dernière partie présente une réflexion sur l'utilisation de l'avion, postal, en France métropolitaine. Il est question de s'interroger sur la place de l'avion dans l'organisation du transport postal intérieur : pourquoi utiliser l'avion, et surtout, pourquoi l'utiliser dans un transport strictement postal ? Il importe également d'évaluer dans quelle mesure la Poste et le courrier ont contribué au développement aéronautique du pays, mais également de s'intéresser à une hypothétique filiation entre le transport aéropostal métropolitain et la création d'une compagnie

d'aviation commerciale intérieure. L'aviation postale intérieure ouvre-t-elle sur l'histoire du transport aérien commercial dans l'hexagone ?

Ces recherches abordent l'histoire de la Poste sous un angle nouveau : celui des transports au XX^e siècle, tout en continuant à développer un certain nombre de concepts relatifs à l'histoire de l'administration, à celle des transports et des techniques en France. Lorsque l'on s'interroge sur les raisons inhérentes à l'apparition d'une flotte d'avions au service des Postes, deux considérations doivent être soulignées. Si du côté de l'administration, elle apparaît dans sa conception et son organisation comme une solution aux problèmes posés par le transport – terrestre – du courrier dans le régime intérieur et à la volonté de modernisation de l'administration postale ; pour les milieux aéronautiques, qui en sont les initiateurs, elle constitue une première étape dans le développement aéronautique de la France hexagonale. Le courrier apparaît comme une première étape vers la diffusion du transport aérien en métropole et dans le développement du transport aérien commercial intérieur. Ces recherches mettent en exergue un aspect capital de l'administration des PTT, celui du désir de modernité, mais à moindre coût, à moindre risque. Aussi la modernisation de ses services nécessite-t-elle de recourir à des moyens rentables, c'est ce qui explique l'attitude de la Poste au tournant des années 1935-1936 : il s'agissait de lancer, à moindre frais, une expérience qu'aucune compagnie aérienne n'était prête à entreprendre. Cette question de l'utilisation de l'innovation technique dépasse le cadre postal de cette étude puisqu'il s'agit également de voir comment une entité, qu'elle soit administration ou entreprise, intègre l'innovation dans ses services. L'utilisation de l'avion et l'exploitation du réseau aéropostal intérieur illustre la volonté de l'administration des Postes de disposer de modes de transports rapides et modernes, cela témoigne de la politique continue de l'amélioration de ses transports : l'avion apparaît au milieu du XX^e siècle comme le moyen de transport le mieux adapté à ses besoins. Ceci en raison de sa vitesse, mais également en raison de son potentiel de spécialisation, c'est-à-dire de son utilisation selon les seuls besoins de l'administration postale.

Cette démonstration sur l'introduction de l'avion dans la panoplie de transports utilisés régulièrement pour le transport du courrier souligne l'importance de la conjoncture économique, du fait technologique et bien évidemment de l'élément politique dans l'histoire des Postes françaises. L'intégration d'un nouveau moyen de transport est intimement liée à ces trois facteurs qui apparaissent indissociables de l'histoire des Postes contemporaines. Cette réflexion souligne cette dichotomie administrative qui caractérise les PTT au sortir de la Seconde Guerre mondiale et qui reste une constante au second XX^e siècle. Par conséquent, cette démonstration met en exergue la particularité de la Poste qui apparaît comme bien plus proche d'une entreprise industrielle et commerciale que d'une administration à proprement dit : la Poste n'a été ni tout à fait une administration malgré sa fonction de service public, ni tout à fait une entreprise malgré sa fonction de transporteur.