

## **Un acronyme presque trompeur : Poste, entreprises de transport et collectivités derrière la Poste automobile rurale (PAR)**

Le sujet proposé ici avait déjà fait l'objet d'une idée de conférence dans le cadre du colloque 2007 de la FNARH à Strasbourg, intitulé *Postes et télécommunications durant l'entre-deux guerres : héritage et innovations*, colloque pour lequel cette étude n'avait finalement pu trouver sa place...

Il est apparu qu'à l'occasion de ce colloque *Poste et télécommunications : entre public et privé*, l'occasion m'était donné de reprendre cette idée et de lui donner une nouvelle lecture, et de mettre en avant les modalités de fonctionnement d'un service dont le concept et la modernité d'alors sont presque totalement tombé dans l'oubli des décideurs actuels.

Nombreux sont les marcophiles ou les philatélistes, les passionnés du détail postal et de ce qui fait le quotidien technique de cette institution, à connaître la Poste automobile rurale sous son acronyme PAR et sous toutes ces coutures fonctionnelles. Quel serait donc l'intérêt de cette présentation ? D'abord apporter un éclairage historiographique sur le sujet et annoncer d'emblée que les historiens français, ceux spécialistes du monde rural et de son histoire économique, ceux des transports et de l'aménagement du territoire, n'ont jamais clairement identifié le processus de la PAR, ni n'ont jamais véritablement su cadrer un demi siècle de fonctionnement. La faute très certainement à un émiettement archivistique ainsi qu'une complexité dans l'organisation d'un service dépendant d'une administration tentaculaire, peu propice à une étude globale.

Citons par exemple ce passage dirigé par deux des plus fameux historiens du rural, Georges Duby et Armand Wallon, dans l'ouvrage qu'ils dirigent *l'Histoire de la France rurale*, touchant du doit le secteur d'activité comprenant la PAR mais sans toutefois jamais la dénommer comme telle, dans le tome 4 *La fin de la France paysanne 1914 à nos jours* publié en 1976<sup>1</sup>.

« En 1935, il existe 38 731 km de services publics automobiles subventionnés par les départements et les communes et environ 106 000 non subventionnés. Ces services d'autocars, qui ont encore été accrus après 1935, ont été pour les agriculteurs un progrès des plus appréciés parce qu'ils leur ont permis de se rendre rapidement à la ville voisine et de recevoir et d'expédier commodément les colis postaux, les correspondances, la petite messagerie ». Ils ont concurrencé victorieusement les tramways et grâce à leur plus grande souplesse, ont étendu dans les campagnes l'usage du transport motorisé collectif ».

Difficile également, dans les récents ou moins récents ouvrages d'histoire contemporaine s'intéressant à la société rurale, de voir apparaître la PAR. L'ouvrage original de J-M Moriceau et P. Madeline sur cet agriculteur augeron<sup>2</sup>, Pierre Lebugle, dont la vie se dévoile à partir de ses agendas quotidiens rédigés au fil d'une vie, ne l'évoque pas parmi l'éventail de ses solutions de mobilité locale, soit parce qu'il n'y a pas de circuit, soit parce que Lebugle n'en sait rien, soit parce qu'il juge que ça ne mérite pas de mention (ce qui apparaît comme moins plausible).

Quelle est la situation sociétale des campagnes françaises juste avant 1914 et surtout depuis l'entre-deux-guerres en France ? Qu'est-ce qui permet de donner de la matérialité et de l'écho à cette organisation de la PAR, dont les premiers balbutiements sont ressentis à la fin des années 1920 ? Qu'est-ce qui donne à mieux comprendre les tenants de la PAR ?

---

<sup>1</sup> G. Duby, A. Wallon (dir.), *Histoire de la France rurale*, « La fin de la France paysanne de 1914 à nos jours », PUF, Paris, 1976, p. 324.

<sup>2</sup> J-M Moriceau, P. Madeline, *Un paysan et son univers. De la guerre au Marché Commun. A travers les agendas de Pierre Lebugle, cultivateur en Pays d'Auge*, Paris, Belin, 2008.

Il s'agit d'abord d'évoquer l'émiettement des communes rurales : elles sont très souvent minuscules (la moitié comptent moins de 400 hab.) et sont très dispersées sur le territoire. Le cadre élémentaire de ce qu'est la vie sociale rurale qu'est l'habitat est donc plus limité encore, plus fragmentaire et plus éparpillé que ne le montrent les chiffres.

Ensuite, un processus de croissance d'une partie des villes et communes moyennes marque le début d'une urbanisation en masse de la société française. De plus, les villages deviennent de plus en plus agricoles, les villes se « commercialisent ». Petits commerçants privés de clientèle en campagne, et très concurrencés par ceux des villes où la population a soif de se rendre de plus en plus facilement, se concentrent dans les villes moyennes. Enfin, il faut signaler que la mobilité à l'époque n'est pas si malaisée : les chemins de fer d'intérêt local se sont développés et irriguent une bonne part des campagnes. Le réseau routier a cru et se trouve en bon état, mais les automobiles sont encore rares dans le paysage.

Les bouleversements sociétaux connus par le monde des campagnes amènent l'Etat, dans les années 1920, à se pencher sur les déséquilibres. Un décret de désenclavement des campagnes à l'initiative du ministère de l'Agriculture, publié en 1923 et qui mériterait une confirmation analytique, semble ouvrir la voie à la PAR... Le sous-secrétaire d'Etat aux P&T, Pierre Robert, est chargé de la mise en place initiale.

### **L'objectif sociétal de la PAR : désenclaver les campagnes**

**CONTRE L'ISOLEMENT RURAL**  
**L'Administration des P.T.T. procède à des**  
**essais de mise en service de :**  
**"Poste omnibus automobile rurale"**



**Grâce auxquels les populations des communes desservies bénéficient des avantages suivants :**  
**Distribution postale avancée de plusieurs heures.**  
**Avance dans l'expédition du courrier. Cette avance peut atteindre 24 heures.**  
**Opérations postales de toute nature faites sans dérangement, soit directement chez le correspondant postal de la localité, soit au bureau de poste le plus voisin par l'intermédiaire du conducteur de l'auto.**  
**Expédition et réception des colis postaux, des envois de colis de messagerie P. V. et G. V.**  
**Exécution par le conducteur de l'auto de commissions commerciales de toute nature pour le compte de la clientèle.**  
**Transport rapide des voyageurs entre les localités du parcours.**

Affiche de 1926, L'Adresse / Musée de La Poste

## Ministère des PTT, collectivités locales et entrepreneurs main dans la main

La PAR associait en effet un attelage hétéroclite comprenant le ministère des PTT et ses agents de terrain, la commune, le département, l'entreprise de transport locale, l'épicier ou le cafetier ou bien l'habitant ; chacune de ses parties se trouvait associée afin d'assurer le bon fonctionnement d'un système complexe.

### *Les marchés... d'entreprises privées*

Le service de la PAR s'effectua presque exclusivement par adjudication auprès d'entreprises locales de transport. Cette pratique de la concession de marché n'est pas nouvelle à la Poste pour son activité de transport ; déjà elle y eut largement recours au XIX<sup>e</sup> siècle pour l'acheminement du courrier entre les bureaux de poste non situés au bord des principales routes<sup>3</sup>. En 1930, on estimait à plus de 20 000 le nombre d'entreprises de transport automobile sur le territoire<sup>4</sup>. Cette importante industrie en fort développement pendant les années 1930 permit aux PTT de faire jouer la plupart du temps la concurrence entre des entreprises à la recherche de marchés. Un entrepreneur était donc recruté après un appel d'offre. Contraint par un cahier des charges réglementant le transport des voyageurs, des colis et les caractéristiques du véhicule, il s'engageait à fournir la voiture, le conducteur et l'essence. Les revenus de ce dernier n'étaient constitués que du forfait kilométrique (1,75 F en 1930, 1,60 F en 1949) que lui la Poste versait.

### Une entreprise de transport privée contribuant à la PAR



L'Adresse / Musée de La Poste

La régie directe ne fut que rarement employée à partir de 1930, hormis quelques cas précis<sup>5</sup>. D'une part, les PTT ne disposaient pas de la flotte de véhicules nécessaires à une exploitation nationale ; d'autre part, les coûts de fonctionnement n'auraient jamais pu être amortis. Au début des années 1960, seuls 17 des 275 circuits restants fonctionnaient sous cette forme<sup>6</sup>. Elle n'y eut recours que dans deux cas. Lorsque l'administration rencontrait des difficultés dans certaines régions pour recruter des entrepreneurs, là où la concurrence se trouvait insuffisante pour faire baisser les prix, elle se lançait dans l'entreprise avec ses propres véhicules. Lorsqu'elle voulait par elle-même, à travers un service témoin, se faire une idée sur le coût réel et les modalités

<sup>3</sup> Sébastien Richez, « Le développement des Postes au XIX<sup>e</sup> siècle : acculturation des Français, implantation et mutation des infrastructures et des personnels par l'illustration de la Normandie : 1830-1914 », Thèse d'Histoire, sous la direction de J.-P. Daviet, université de Caen, 2002, p. 68 et suiv.

<sup>4</sup> Nicolas Neiertz, *La coordination des transports en France, de 1918 à nos jours*, CHEFF, Paris, 1999, p. 21.

<sup>5</sup> *PTT Informations*, n° 11, 1931.

<sup>6</sup> Musée de la Poste de Paris, cote 477, « Notes d'information sur la PAR », s.d.

d'exploitation d'une ligne par exemple mettre au point un véhicule modèle dont s'inspireraient les entreprises, la Poste entreprenait donc pour une durée limitée l'exploitation en régie.

### *Les engagements financiers*

Au sommet du système se trouvait le ministère des PTT à qui l'État, cherchant par divers moyens à rompre l'isolement rural si prégnant dans les années 20, conféra clairement une mission supplémentaire, celle « d'aménagement du territoire » avant l'heure<sup>7</sup>. Il s'agissait en plus de faciliter les échanges entre les communes. D'où cette invention de la part de l'administration d'une formule procédant des souhaits de l'État et de la volonté d'améliorer le service postal dans les campagnes. Dès septembre 1926, une première expérience fut lancée en Corrèze sous le nom de « Poste omnibus rurale »<sup>8</sup>, suivie par d'autres dans le Jura et le Lot. Devant le succès initial et les intérêts locaux pour un système amélioré, le Parlement vota par la loi de Finances du 31 décembre 1928 l'exploitation du service sur une large échelle. Hormis l'abondement financier par l'État, la Poste ne se contenta que de réglementer les tarifs postaux et commerciaux de la PAR qu'elle encaissait d'ailleurs à son seul profit.

Si l'État débloquait ses propres fonds budgétaires via les PTT, les collectivités locales intéressées allaient être mises à contribution : en effet, dès l'origine, les communes volontaires, et à partir de 1934, les départements concernés, durent abonder au pot commun. Par rapport au montant total des recettes de la PAR, la Poste jugeait « très faibles » les subsides publics<sup>9</sup>. Après guerre, elle fit pression auprès des collectivités afin d'augmenter nettement leur apport pour financer l'effort de redémarrage national nationale de la PAR ; ceux-ci qui s'accrurent d'ailleurs très fortement jusqu'au milieu des années 1950, à hauteur de plus de 8 000 000 de francs en 1955, tournant à partir duquel elles déchurent. Les communes notamment étaient devenues réticentes à subventionner un service certes encore utile, mais moins décisif face à la multiplication des moyens de transport<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> Gabriel Wackermann (dir.), *L'aménagement du territoire français, hier et demain*, Sedes, Paris, p. 22-25.

<sup>8</sup> La « Poste omnibus rurale » (POR) consistait en un autobus comportant une cabine postale protégée par un grillage et un emplacement avec une banquette réservée aux voyageurs qui effectuait, dans les communes desservies, les opérations courantes de guichet. En ce sens, la POR est davantage l'ancêtre des bureaux mobiles connus dès la fin des années 1950, que de la PAR, telle qu'on la connaît avant 1945.

<sup>9</sup> BHPT, Ivry, *Rapport sur la gestion financière des PTT*, 1954, p. 7.

<sup>10</sup> BHPT, Ivry, *Rapport ...*, 1956, p. 7.

## *Les engagements humains*

Sur le terrain, la PAR préfigure une forme de la polyvalence administrative développée en synergie par les PTT, les communes et les commerçants dans les années 1980 ; une forme hybride de la Poste, plus seulement au bureau, mais chez l'épicier, le cafetier, ou au secrétariat de mairie, ni plus tout à fait exercée par des fonctionnaires, mais avec le relais de particuliers. En effet, hormis l'entrepreneur décrit plus haut, la Poste embauchait des non postiers pour fonctionner à l'échelon local. Hors des cadres administratifs, l'administration leur imposait pourtant des instructions aussi strictes à propos de leur travail que celles appliquées aux postiers ; pour cause puisque ces deux fonctions s'en rapprochaient.

Parmi eux, le correspondant postal (CR) était le plus important. Intérimaire, recruté parmi la population locale par l'agrément du maire et du préfet, il pouvait être soit le gérant de la cabine téléphonique locale, soit le receveur buraliste, soit le secrétaire de mairie, le garde-champêtre, ou l'instituteur, soit un commerçant, voire le curé ! Il mettait son domicile, au mur duquel on transféra la boîte aux lettres jadis installée dans un lieu public et central<sup>11</sup>, au service de la PAR. En 1931, la rémunération moyenne d'un CR s'estimait à 882 Francs, regroupant l'indemnité directe, les frais de régie, deux allocations pour livraison et réception de dépêches ainsi que pour travaux préparatoires et reddition de comptes<sup>12</sup>. Il incarnait au village non pourvu d'un bureau de poste, à la fois le rôle du receveur et celui du guichetier<sup>13</sup>. Il en avait en effet les contraintes atténuées du premier : il se tenait à la disposition du public une heure avant chaque passage de l'autobus, sauf dimanches et jours fériés au deuxième passage et était tenu d'ouvrir son domicile aux distributeurs communaux à leur retour de tournée. Le CR copiait la tâche allégée du guichetier puisqu'il vendait timbres et enveloppes, assurait l'expédition et le recueil des plis, traitait les recommandés et les envois de valeurs. Il agissait comme intermédiaire entre, le bureau de poste d'attache et le public pour les prestations financières comme le paiement et l'émission des mandats et contre-remboursements, les versements et remboursements de la CNE, et, entre la gare et le public pour le traitement des colis.

### **Une femme à son domicile, contribuant au service la PAR**



Source : *Revue des PTT de France*, 1947

Secondant le correspondant postal, le distributeur communal (DC) était également un intérimaire qui devait jouir de l'agrément des autorités locales. Il supplantait le facteur traditionnel dans sa tâche dans la mesure où il avait en charge la distribution du courrier et des colis peu encombrants uniquement dans la commune desservie par la PAR<sup>14</sup>. En fonction de la

<sup>11</sup> Sébastien Richez, « Un intermédiaire matériel à la correspondance. Les Français et la boîte aux lettres XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles », Actes du colloque *Informer, créer, gouverner. De quelques usages de la correspondance à travers les âges*, organisé par l'université de Reims en octobre 2003, à paraître.

<sup>12</sup> *PTT Informations*, n° 11, 1931.

<sup>13</sup> M.P. Paris, cote 477, « Instruction sur le service des correspondants postaux », 1931, 29 p.

<sup>14</sup> M.P. Paris, cote 477, « Instruction sur le service des distributeurs communaux », 1931.



taille de la commune desservie, le correspondant postal et le distributeur communal ne pouvaient être qu'une seule et même personne, ou bien, 1 à 3 distributeurs distincts oeuvraient à côté du correspondant. Si bien qu'il reste difficile de connaître les effectifs de chaque fonction sur le temps long tant les sources sont incomplètes<sup>15</sup>. On dénombrait 3 400 correspondants en 1939, 2 820 en 1945 et 2 745 en 1952 ; on comptait 3 138 distributeurs en 1952. A cette date donc, quoi qu'il en soit, les PTT offraient un complément d'activité rémunérée à une fourchette de population représentant un corps d'intérimaires oscillant entre 2 500 et près de 6 000 personnes. Ce phénomène touchant à la pluriactivité dans le monde rural<sup>16</sup> apparaît comme consubstantielle à la Poste ; déjà les maîtres de poste étaient aubergistes et fermiers ; déjà les facteurs ruraux du XIX<sup>e</sup> siècle avaient recours à cette pratique pour améliorer leur salaire de sous-agent<sup>17</sup> ; déjà les facteurs intérimaires recherchés par l'administration, au début du XX<sup>e</sup> siècle, utilisaient cette voie pour trouver des revenus d'appoint<sup>18</sup>.

Véritable courroie de transmission de l'ensemble, le conducteur de l'autobus de la Poste automobile rurale était l'agent clé de l'ensemble du processus<sup>19</sup>. En tant que pilote, il était chargé de transporter les voyageurs, de les faire monter et descendre à des arrêts fixes ou bien à leur demande. Livreur, il remettait les commissions commerciales faites par ses soins dans la ville tête de ligne à la mi-journée lors du second voyage aux clients se présentant à ses arrêts. Tel le facteur-leveur, il devait relever les boîtes à lettres des correspondants postaux placées sur son parcours. Comme courrier, il assurait l'acheminement des dépêches et des colis. Hormis le salaire de son entreprise, il pouvait toucher 0,25 F par commission exécutée de la poche des clients, et gagnait de la part de la Poste 1 % sur la vente des timbres, 0,10 F par opération CNE et colis n'excédant pas 10 kg, 0,15 F pour un colis supérieur à 10 kg et 0,20 F par télégramme expédié. Bref, un véritable homme orchestre nomade, alternant entre tâche commerciale et service postal à l'image d'une PAR mêlant les deux genres.

### *Gare, bureau de poste et communes en relation par la route*

La nature du système organisationnel de la Poste automobile rurale est toute comprise dans son appellation.

« Poste », car il s'agit d'un circuit dont la base est obligatoirement constituée d'une ville accueillant un bureau de poste d'une certaine importance, plus précisément d'une recette des Postes apte à fournir l'ensemble des prestations postales. Cet établissement était qualifié de tête de ligne car un véhicule de desserte en partait et y revenait. En effet, depuis le bureau s'organisait un circuit comportant deux rotations quotidiennes, l'une matinale et l'autre en milieu d'après-midi, sept jours sur sept, effectuées par « automobile ».

D'où le second terme d'automobile qualifiant la nature de la liaison se faisant par un autobus couleur « vert Poste » à partir de 1937, souvent équipé d'une galerie, transportant voyageurs, colis, sacs de courrier et commissions à destination de la population « rurale ».

D'où ce dernier qualificatif de rural signalant que la PAR desservait d'abord les petites localités, celles que les PTT qualifiaient justement au sens administratif postal de « rurales » car elles ne possédaient pas de bureau de poste, mais aussi en partie au sens de l'INSEE du terme, car possédant moins de 2 500 habitants agglomérées. A partir de notre échantillon d'étude sur les circuits de PAR en France en 1952<sup>20</sup>, on a pu calculer qu'en moyenne onze communes composaient un circuit, chiffre venant étayer la moyenne établie à douze dans les textes.

---

<sup>15</sup> M. Sahuc (administrateur hors classe à la direction centrale), « La Poste automobile rurale vient d'avoir 20 ans », *Revue des PTT de France*, n°1, 1947, p. 46-50. ; F90 bis 714 (780259/235), « circuits de PAR en France, 1952 et 1954 ».

<sup>16</sup> Gilbert Garrier, Ronald Hubscher (dir.), « L'essentiel et l'accessoire ? Des bas-normands en quête d'emplois », *Entre faucilles et marteaux. Pluriactivités et stratégies paysannes*, Lyon, P.U.L, 1988, p. 60-66.

<sup>17</sup> M.P. Paris, *Rapport au budget des P&T*, p. 93.

<sup>18</sup> Sébastien Richez, « Le développement des Postes ... », *op. cit.*, p. 438.

<sup>19</sup> M.P. Paris, cote 477, « Instruction sur le service du conducteur de l'autobus », 1931, 8 p.

<sup>20</sup> F90 bis 714 (780259/235), « circuits de PAR en France, 1952 et 1954 ».

Un circuit de PAR était savamment pensé. Dans les années 1930, il ne dépassait que rarement 40 km de façon à ce que la durée totale de la boucle n'excède pas deux heures, puisque la vitesse commerciale (circulation, desserte et arrêts compris) avait été établie à 20 km/h ; elle n'était que de 13 km/h en 1919<sup>21</sup> ; dans les années 1950, la puissance des véhicules ayant progressé, le kilométrage maximum avait été élevé à 60 km pour une vitesse commerciale augmentée à 30 km/h<sup>22</sup>. D'abord, le bus faisait deux passages par jour. A son premier passage matinal, partant du bureau de poste, il déposait le courrier et les colis postaux à distribuer dans chaque commune, prenait les voyageurs voulant se rendre à la ville et prenait commande des commissions à effectuer ; au deuxième passage en fin d'après-midi, il ramassait le courrier et les colis à expédier via le bureau de poste, rapportait les commissions à ceux qui les avaient commandés et rapatriait les voyageurs. Ensuite, le bus faisait alterner le sens de sa rotation, à la fois matin et soir, et aussi chaque jour. Ce système ne désavantageait pas les voyageurs qui pouvaient, un jour sur deux, se rendre à la ville par le trajet le plus court et donc le moins cher.

Enfin, un circuit de PAR était systématiquement accolé à la gare installée dans la ville tête de ligne pour deux raisons. La principale était liée à l'acheminement des sacs de courrier, des colis postaux et colis de messagerie se faisant par les compagnies puis la SNCF : la PAR facilitait la dissémination de ces objets postaux, il s'agissait donc d'alimenter le flux. La secondaire, valorisant la desserte d'une gare, permettait aux ruraux isolés d'élargir leur mobilité au-delà de l'aire locale immédiate. La PAR renforça donc l'engagement des PTT dans la complémentarité intermodale entre la route et le rail, en finançant l'activité d'entreprises de transport dont, et c'est un paradoxe, une grande partie des revenus provenaient *a contrario* de la concurrence directe faisant rage entre 1918 et 1934, avec les voies ferrées d'intérêt local<sup>23</sup>.

## Conclusion

La PAR n'a pas encore totalement dévoilé sa richesse fonctionnelle. Assurément, une plongée dans des fonds d'archives locaux, voire privés, permettrait d'approfondir la connaissance en détail sur les modalités précises de fonctionnement. Malgré tout, la PAR s'avère receler un acronyme plus riche et innovant, que trompeur. A l'origine, une initiative de l'État pour désenclaver la France rurale qui, au final, conjugue l'entreprise privée, les financements publics et le savoir-faire administratif... Elle mêle aussi bien la prestation de service public relevant du monopole, que des prestations commerciales soumises à la concurrence Elle témoigne enfin et surtout de la culture « mobile » des services de la Poste, dont l'essence même consiste dans la mise en relation économique, sociale ou relationnelle, entre des personnes, par des échanges de toutes natures.

**Sébastien RICHEZ,**  
Docteur en histoire, chargé de recherche au CHP



<sup>21</sup> *Bulletin mensuel des Postes et des Télégraphes*, 1919, p. 101.

<sup>22</sup> BHPT, Ivry, « Utilisation de l'automobile pour les transports postaux dans les relations à moyennes et courtes distances », *Etudes Postales*, n°15, UPU, Berne, 1952, p. 33.

<sup>23</sup> Nicolas Neiertz, *op. cit.*, p. 23.

**La PAR en France en 1952**

