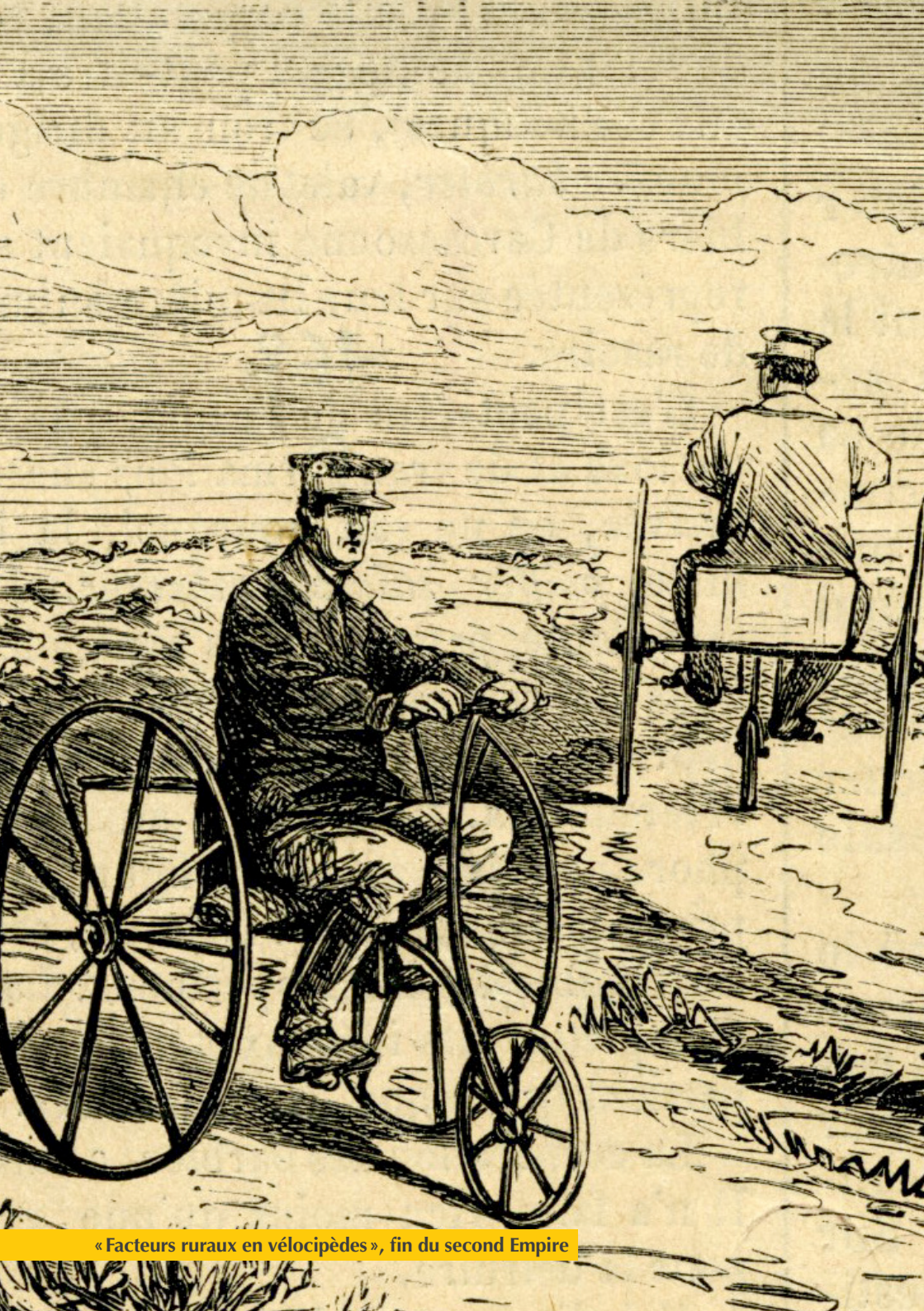




des vélos & des facteurs

SÉBASTIEN RICHEZ



« Facteurs ruraux en vélocipèdes », fin du second Empire

I

LES DÉBUTS DU VÉLO DANS LE SERVICE POSTAL

C'est à la fin de second Empire qu'émerge la relation singulière entre le métier de facteur et ce moyen de locomotion. Elle naît d'un coup publicitaire rapporté par le *Journal de Marennes* du 14 février 1869. Olivier Aimé, maire de la commune et au passage également patron de la compagnie parisienne des vélocipèdes créée par les frères Michaux, fait en effet don d'un vélo à deux facteurs locaux dans le but de promouvoir son matériel tout en souhaitant hâter la distribution du courrier ! La même année en Normandie, une souscription est organisée dans l'arrondissement d'Yvetot dans le but d'équiper les facteurs ; dans le Calvados, un député fortuné demande quel serait le coût de l'équipement de tous les fonctionnaires en tournée à Vire et Falaise. Ailleurs, des homologues de l'Yonne et de l'Aube questionnent ce point, argumenté par le souhait de l'accélération du service postal et de baisser la pénibilité du métier de facteur. Dans cette France rurale du milieu du XIX^e siècle, les tournées pédestres constituent une performance physique dantesque, en moyenne 32 à 35 km quotidiennement, 7/7 jours, qui soulèvent admiration et compassion...

En parallèle des progrès techniques du vélocipède, comme les freins et le pneu démontable, le vélo s'apprête à passer une étape postale, de la simple tolérance à l'accompagnement administratif. En 1893, une loi de Finances exonère de l'impôt portant sur l'engin les agents l'utilisant ; le directeur général des Postes la traduit au profit des facteurs pionniers, en admettant officiellement son utilité. Les tournées cyclistes passent de 2 200 en 1896 à 3 500 tournées en 1898 sur 25 000 au total ; l'administration estime que 20 000 tournées pourraient être effectuées à vélo, en fonction de l'état des chemins et de la topographie. En 1902, une circulaire débloque un budget de 200 000 F, non pas pour équiper les facteurs, mais pour accorder une indemnité mensuelle de 15 F pour l'achat et l'entretien (pas négligeable pour des salaires mensuels entre 750 et 1 000 F) à ceux en faisant usage de leur propre chef sur les tournées de plus de 32 km.

Le frémissement autour de l'engin stimule tous les acteurs. La maison Foucher, qui équipe déjà les boîtes aux lettres de rue par ses cadrans mécaniques au profit de l'administration des Postes, tente même une convergence technologique : elle propose aux facteurs l'achat de son récent modèle, dit le « vélo-poste », au prix de 242 F, ristourne comprise de 10% en cas de paiement intégral.

Entre temps, l'opinion publique s'est aussi mobilisée. En 1896, Paul Vibert, économiste et journaliste réputé, appelle à la nécessité de « monter tous les facteurs », pour « une économie de temps et d'hommes », selon « les vœux des populations ». Il réclame une commande massive de 30 000 bicyclettes portée par un chauvinisme industriel engagé, puisqu'elle serait passée à un fabricant français capable d'y répondre sur la seule base de pièces fabriquées au pays !



« Sergent vaguemestre avec son vélo », 1914-1918, tirage argentique

II

LE VAGUEMESTRE À VÉLO À L'ARRIÈRE DU FRONT DE LA GRANDE GUERRE

Le 4 octobre 1890, le supplément littéraire du *Figaro* est consacré à la « reine bicyclette ». Parmi les métiers les plus à même de profiter de ce moyen de transport individuel émergeant, les facteurs ruraux, les gendarmes et les militaires arrivent en haut de la liste. La bicyclette apparaît déjà dans le fonctionnement postal, puisqu'elle sert aux 7 000 circuits rendant quotidienne la liaison des bureaux de poste en France.

La Première Guerre mondiale constitue un moment d'accélération dans l'identification du vélo pour son usage civil et son utilité dans l'urgence militaire au service du courrier. La réforme orchestrée par l'inspecteur général des Postes Augustin-Alphonse Marty, dès la fin de l'année 1914, vise à recruter plus spécifiquement les facteurs mobilisés pour la fonction de vaguemestre, afin de faire face aux dysfonctionnements connus au début par la Poste aux armées.

Ces agents de liaisons sont près 1 500 hommes : ils sont en charge des mandats, des lettres et cartes postales, ainsi que des petits paquets. À vélo ou à dos de mulet, ils partent au petit matin vers les bureaux de payeurs, souvent distants de dix ou quinze kilomètres à l'arrière du front, pour y prendre réception des sacs reçus et les rapporter vers les positions des régiments à la mi-journée. Les vaguemestres entament ensuite leur tournée vers les tranchées de première et troisième lignes, ou bien remettent à d'autres grades au sein des différentes compagnies, les lettres destinées aux troupes trop exposées. Ils emploient tous les moyens à leur disposition en fonction de leur localisation, des dangers et délais à tenir. En octobre 1916, le magazine des *Nouvelles de France* et bulletin des Français résidant à l'étranger témoigne de cette représentation presque fusionnée, entre facteur et vaguemestre :

“Son poste, c'est la poste. Ses attributions ne sont pas celles d'un postier du temps de paix. Elles sont beaucoup plus étendues. Le vaguemestre est à la fois convoyeur, ambulant, percepteur, payeur, préposé au tri, chargé des colis postaux; il reçoit les souscriptions aux emprunts nationaux ; à l'occasion il est facteur. (...)”



a. Paul Prebois - b. Jacques Tati - c. Yves Montand - d. Charles Trenet

III

LE FACTEUR À VÉLO DANS LA CULTURE POPULAIRE

Dès ces débuts, le binôme émerveille autant qu'il détonne, faisant le miel des artistes ! N'est-ce pas Jacques Offenbach qui, le premier dans son opéra-bouffe *Le Château à Toto* (1868), crée cet air nouveau :

Par bonheur on nous vient en aide
Aux facteurs il est question
De donner un vélocipède
Gloire à l'administration „

La chanson venait de trouver un sujet de choix, d'autant que dans les années 1930, on compte déjà presque autant de tournées pédestres que cyclistes (24 000). Le facteur marche en ville, mais pédale à la campagne. Charles Trenet, le « fou chantant », en fait les louanges : *Quand le facteur s'envole* (1943) le fait planer mais sans le mettre en selle. Bourvil s'en charge dans *Tiens voilà le facteur* (1954), dont la couverture de la partition présente un fonctionnaire réjoui en selle, dont le texte décrit un délicieux jeu d'allusions : « à cheval sur son vélo, à côté quand ça monte trop ». Le facteur n'est pas un surhomme sur son modèle « Hirondelle » répandu ; il sait poser le pied à terre ! Dans la célèbre ritournelle *Abicyclette* (1968), Yves Montand étend même sa pratique à la famille, évoquant avec malice amoureuse la fameuse Paulette, « la fille du facteur » qui met du cœur à pédaler si vaillamment. Appuyer sur les pédales ou pousser le vélo constituent les scènes d'Épinal qui ont illustré la demi-douzaine de films centrés sur le facteur. Jacques Tati est le premier à s'en emparer dans le fantasque court métrage *L'école des facteurs* (1947) ; il dépeint des agents en plein apprentissage du « vélo-poste ». Puis dans *Jour de fête* (1949), le réalisateur se joue des tribulations du facteur François en selle, comme sur l'affiche encore plus explicite. Les Trente Glorieuses voient plus de la moitié des 65 000 tournées être faites à vélo, ce qui alimente les imaginaires. Dans *Le facteur s'en va en guerre* (1966), si l'engin n'est pas sur l'affiche, Charles Aznavour s'en donne en revanche à cœur joie en pédalant à tout crin dans plusieurs scènes. Le vélo est illustré façon Shaddock, dans *Le jour de gloire* (1976) avec Jean Lefebvre, pour jouer de l'hommage à Tati. La grivoiserie, en écho à la série filmographique du Gendarme, n'est jamais très loin du postier : *Le facteur de Saint Tropez* (1985) montre Paul Préboist transportant une naïade sur son porte bagage avant. Le plus grand succès de l'histoire du cinéma français, *Bienvenue chez les Ch'tis* (2008), parachève l'immortalité du binôme, jusqu'à lui donner une jeunesse renouvelée au XXI^e siècle par un vélo jaune dernier cri et un facteur portant un uniforme récent !



« Facteur partant en tournée sur un vélo Lapierre », 1989, Ektachrome

IV

LA RÉVOLUTION DU « VÉLO DU FACTEUR » AVANT LA FIN DU XX^E SIÈCLE

Introduite dans la distribution du courrier à partir de 1952, l'automobile est devenue égale au vélo trente ans plus tard, avec 26 000 tournées pour chacun des modes sur un total de 71 000. La période voit poindre un changement radical dans la façon dont l'administration bascule définitivement dans une ère de maîtrise du parc des bicyclettes. Jusque-là propriétaires et fournisseurs de leurs propres engins, les facteurs vont désormais recevoir de La Poste des vélos jaunes sélectionnés auprès de fournisseurs labellisés comme Lapierre ou Gitane, et renouvelés tous les dix ans. Ces premières machines étudiées sont peu satisfaisantes, les sacoches peu pratiques pour le classement du courrier, le confort et la sécurité balbutiants.

En 1996, jeune entreprise, La Poste promeut le programme « vélo du facteur ». Prototypes, catalogues techniques, échanges entre les facteurs et les fabricants sont au cœur de la conception finale de trois modèles fournis par deux sociétés. Le modèle Peugeot grande roue LPT 26 s'adapte aux longs parcours, et est équipé d'un porte-bagage mobile ; les deux autres, Peugeot petite roue LPT 20, et, Valdenaire modèle cycloposte, plus maniables, conviennent aux tournées urbaine et pavillonnaire avec un porte bagage fixé au cadre. De couleur jaune, ils sont équipés de trois sacoches en toile enduite bleue, aux couleurs de la tenue du facteur, facilement amovibles et protégeant mieux le courrier. Les modèles se différencient des précédents par la taille réduite de la roue avant et des caractéristiques techniques propres : l'anti-crevaisson devait être indispensable, le poids de la bicyclette ne pas dépasser 19 kg, offrir cinq hauteurs de cadre et autant de vitesses, les pédales résister à 300 montées et descentes quotidiennes, le vélo franchir un trottoir de 20 cm de haut, les commandes de freinage s'actionner au guidon.

Le programme d'équipement est impressionnant : 15 000 vélos sont livrés de juin à décembre 1986 pour la première vague, au rythme de 100 vélos par jour. L'accompagnement l'est tout autant, le renouvellement survenant tous les cinq ans, en plus d'un service de réparation proposé par les constructeurs dans 6 500 communes. L'indemnité mensuelle d'entretien est ajustée de 54 à 68 francs selon la longueur de la tournée dont la distance moyenne est alors de 15 km avant 2000.

A partir de 2001, la seconde vague de renouvellement pour 7 500 postiers profite des dernières évolutions. Deux modèles survivent, l'un dit « classique » inspiré du premier vélo du facteur ; l'autre dit « novateur » qui intègre notamment une selle rotative, ainsi qu'une béquille escamotable à roulettes fixée sur le porte-bagage avant, permettant au vélo de sauto-porter à l'arrêt et d'être utilisé comme charriot.



V

LE FACTEUR ÉLECTRISÉ : L'ÈRE DU V.A.E... JUSTE AVANT LE V.E. !

L'histoire recèle des cycles thématiques parfois étourdissants.

C'est le cas à propos de l'énergie électrique. Naissante dans la décennie 1890, celle-ci aurait dû faire disparaître le tout jeune métier de facteur ; le prospectiviste Albert Robida avait imaginé le téléphonescope, ancêtre de l'ordinateur, outil qui aurait permis la réception à domicile des nouvelles par flux électrique. Plutôt que de remplacer le facteur, l'électricité en a tout au contraire fait un « métier augmenté » au XXI^e siècle, aux conditions de travail facilitées et au rayon d'action allégé.

En effet, entre fin 2006 et 2007, La Poste renoue avec un fournisseur historique qui a changé de nom, Cycleurope (fabriquant toujours les modèles Gitane) : la commande vise à électrifier un vélo conçu spécialement pour l'entreprise. Elle achète et déploie deux vagues de 600 de ces vélos à assistance électrique (VAE) afin de les faire tester au sein de centres de distribution. D'un poids de 30 kg, le prototype est résistant, capable en outre de supporter le cycliste et les 20 à 30 kilos de lettres, en plus d'accueillir deux blocs-batterie en plus du moteur-pédalier. L'autonomie doit permettre d'effectuer une tournée de 20 km.

Le test est un réel succès et c'est par la bicyclette, quelques années avant la commande publique de 10 000 véhicules électriques (VE), que La Poste passe en mars 2010 à la suite du Grenelle de l'Environnement, qu'elle entre dans l'ère totale des propulsions décarbonées. En 2008, l'entreprise engage une immense commande de VAE qui débouche sur la constitution de la plus grande flotte européenne, près de 30 000 bicyclettes, avant la fin des années 2010.

Cette généalogie traversant les nouvelles mobilités fait de La Poste, à l'heure de la « vélorution » en cours, un acteur légitime de ce secteur. Elle joue d'ores et déjà un rôle stimulant dans toutes ses composantes comme l'innovation technologique, l'économie circulaire des matériels, les usages de la route, et la logistique urbaine de proximité.

MAI
à vélo

En mai, la Poste se mobilise pour la mobilité !



Le défi Vélo

Du 19 au 23
mai 2025

Partageons la route en toute sécurité

La Poste, pionnière des mobilités durables, est l'entreprise qui détient la plus grande flotte de véhicules décarbonés d'Europe. Comme nos facteurs qui effectuent chaque jour 3,5 fois le tour du monde, pourquoi ne pas profiter de la facilité et de l'économie de la mobilité à vélo ? En respectant les règles de sécurité, on a tous à y gagner. Alors profitez du printemps pour vous remettre en selle !

Et du 19 au 23 mai, venez encourager nos équipes de facteurs lors du Défi Vélo, le premier relai cycliste entre Paris et Strasbourg.

La Poste, partenaire
de la Fédération des
Usagères et des Usagers
de la Bicyclette