PAUL CHARBON

Aux couleurs de la Poste

C'est un postier qui en 1830 essaie d'imaginer le destin utilitaire du vélocipède... un peu en avance sur les techniques disponibles. Les constructeurs français ne croyant pas au marché de la bicyclette, les premières machines utilisées par les facteurs ruraux seront de fabrication anglaise, mais elles coûtent chers. Quelques années plus tard, les petits facteurs du télégraphe seront les premiers à porter leurs «petits bleus» à bicyclette, avec une autorisation officielle. Ils n'ont alors que l'embarras du choix entre des vélos français : le «Lion» de Peugeot, le «Vélo-Poste» de Foucher, ou «L'Hirondelle» de fabrication stéphanoise.

Fourgonnette 2 CV avec double portebicyclette, 1954. © Photo AHPTT.

Avec la création de la distribution postale dans les campagnes en 1830, apparaît l'idée de doter cette armée de 5000 piétons, d'un auxiliaire technique sous la forme d'un vélocipède. Attention, il ne s'agit encore que de l'invention du baron de Drais von Sauerbronn, c'est-à-dire d'un bâti de bois muni de deux roues dont celle d'avant a été rendue orientable, et que le «chevaucheur» fait progresser avec ses pieds directement appuyés sur le sol. Mais l'on peut atteindre sur cette «machine à courir» une vitesse supérieure à six kilomètres à l'heure, alors qu'un marcheur au pas ne dépasse guère les quatre.

Fort de ce gain de rapidité, un fonctionnaire des Postes nommé Dreuze «eut l'excellente idée — nous apprend L'Année scientifique — de proposer [un vélocipède amélioré de sa conception] pour le service des facteurs ruraux qui devaient y trouver de grandes facilités pour l'exactitude et la rapidité de leur service, en même temps qu'un notable allégement à leurs fatigues. Le projet de M. Dreuze fut adopté et mis à exécution. Malheureusement, l'hiver était survenu, le service des facteurs montés sur des vélocipèdes présenta quelques difficultés : les roues patinaient sur la neige durcie et n'avançaient pas. On aurait dû se dire qu'il n'y avait qu'à suspendre l'emploi de ces appareils pendant les jours de verglas. On trouva plus court de tout arrêter, et par ordre supérieur, les vélocipèdes furent retirés aux facteurs ruraux». L'affaire n'est reprise que lorsque les vélocipèdes sont dotés à partir de

L'affaire n'est reprise que lorsque les vélocipédes sont dotés à partir de 1861, d'un pédalier monté sur la roue avant. Tout un artisanat se développe autour de cette nouvelle invention. Comme débouché à cette production, on repense à l'énorme clientèle des facteurs de campagne ¹.

En 1869, l'inspecteur des Postes de l'Aube décide d'attribuer des tricycles à quelques facteurs ruraux. Reste les problèmes de financement que soulève une telle initiative. Une chronique du *Magasin du Foyer* de 1869 nous donne la solution trouvée. Ces tricycles sont équipés d'une boîte à l'arrière qui permet aux facteurs «de transporter les petits paquets des particuliers. C'est avec le produit de ce factage, autorisé par l'Administration, qu'ils payent en peu de temps leur vélocipède».

La guerre de 1870 va annuler l'avance que la France avait acquise dans la construction des vélocipèdes. Les Anglais reprennent le flambeau. Apparaissent sur le marché français autour des années 1880, la bicyclette à deux roues égales avec entraînement par pédalier et chaîne, accompagnée d'une variante du vélocipède à pédales fixées sur le moyeu avant, à deux roues inégales : le fameux Grand Bi.

Certains facteurs intrépides utilisent cet engin dont la roue motrice atteint 2,20 mètres de diamètre. La maison Peugeot construit une telle ma-

 $1.\,Le\,ch \hat{a}teau$ de Toto, un opéra-bouffe d'Offenbach de 1867, fait chanter à l'un de ses personnages: « Je suis le facteur rural Un bel état, mais c'est égal Il faut se donner du mal Quand on est facteur rural. Par bonheur on nous vient en aide Aux facteurs. il est question De donner un vélocipède Gloire, gloire à l'Adminis-

tration...»

chine à partir de 1882. Mais le démarrage de ce qu'on l'on appelle la «Vélocipèdomanie» ne sera effectif qu'à la fin des années 80, en particulier motivé par l'apparition du pneumatique utilisé par Dunlop à partir de 1888, et fabriqué en France par Michelin quelques trois ans plus tard.

L'Administration des P et T gardant un silence prudent devant cette nouveauté, les vendeurs s'adressent à la clientèle individuelle des «fonctionnaires et employés de l'état commissionnés». L'importateur français de la production des usines The Coventry Cycle et Cie proposent à ces derniers en 1887, une bicyclette *Securitas* au prix de 375 francs, avec 6% de remise pour paiement comptant. Le tricycle *Securitas* n°24 «modèle des services administratifs» vaut pour sa part 600 francs. On voit qu'à des prix pareils, il est exclu que les «sous agents» que sont les facteurs puissent espérer s'équiper.

Si des postiers deviennent donc vélocipèdistes, c'est bien plutôt les agents et les cadres qui s'adonnent à ce nouveau sport : ils fondent L'Union vélocipèdique des PTT en 1889.

L'année 1892 est marquée par la première décision de l'Administration en matière de transport par vélocipèdes. Un service est organisé en mai, permettant de transporter jusqu'aux gares de départ, à partir du bureau de la Bourse à Paris, des lettres déposées en dernière limite d'heure et affranchies d'une surtaxe de 15 centimes. Comme cette nouveauté semble donner satisfaction, une circulaire est envoyée aux bureaux de Paris pour qu'ils fassent connaître :

- «1. Quels sont les agents ou sous agents qui connaissent la vélocipèdie ;
- 2. Si le service des bureaux permettait à ces agents de faire le service direct entre le bureau et les différentes gares ;
- 3. Si ces agents ou sous agents possèdent des machines».

A cette époque, les propriétaires de bicyclettes sont assujettis au versement d'une taxe annuelle. Il peut paraître injuste qu'un sous agent de l'État se servant de sa machine en service, soit obligé de payer cet impôt. La loi du 28 avril 1893 décide d'en exonérer les facteurs. Ces derniers commencent en effet à se laisser tenter par les fabricants de cycles.

Peugeot lance la fabrication de sa bicyclette «Lion» en 1892. La maison Foucher qui fournit d'autre part des boîtes aux lettres aux bureaux de Poste, propose aux facteurs «une nouvelle bicyclette, dite le Vélo-Poste... Cette bicyclette à cadre, en tube d'acier, à pivot monté sur billes à tous les roulements, est entièrement fabriquée dans ses ateliers, ce qui permet d'en garantir la grande solidité, condition essentielle pour résister à un pénible service sur des routes souvent mauvaises. Son poids est de 17 kilos sans accessoires».

PAUL CHARBON

Article pour unité de combat

La vélocipèdie militaire se développe parallèlement à l'utilisation de cet engin par la Poste. Les premiers essais ont lieu en 1886 lors des manoeuvres du 18e corps d'armée. Cinq estafettes cyclistes sont mises à la disposition du général commandant en chef. L'expérience est concluante, chaque estafette ainsi équipée ayant accompli un service équivalent à celui de trois ou quatre cavaliers.

Un premier règlement provisoire d'avril 1892 organise l'emploi du vélocipède dans l'armée. L'article 48 précise : «En attendant que l'armée dispose du nombre de bicyclettes nécessaires, les vélocipèdistes sont tenus pour les manoeuvres d'automne et en cas de mobilisation, d'apporter une machine ainsi que les accessoires et rechanges».

Ces manoeuvres d'automne sont donc pour les réservistes vélocipèdistes l'occasion d'utiliser des engins qui sont loin d'être tous terrains. La décoration d'une assiette de l'époque nous montre un soldat tenant à bout de bras une bicyclette dont les roues sont chargées de boue, avec cette légende : «Fichu vélo et sacrées terres labourées qui vont me faire faire prisonnier».

Un règlement définitif intervient en avril 1895. Il confirme que les vélocipèdistes militaires doivent surtout être des estafettes. La revue du Touring-Club de France confirme ce point de vue en ces termes : «L'emploi de la bicyclette donne une vitesse

Elle vaut 260 francs et peut être payée par mensualités. C'est une somme encore très élevée (plus du tiers du salaire annuel d'un débutant).

En 1893, apparaît à Saint-Étienne une «Société pour la fabrication en France des Vélocipèdes» qui prend pour nom «L'Hirondelle». La bicyclette proposée avec pneus creux, frein sur la roue avant et gardes boue ne vaut que 240 francs, le tricycle 350 francs.

On voit que la guerre des prix s'organise pour séduire une clientèle dont l'expansion rapide est maintenant prévisible. En effet, après les timides essais de 1892, l'Administration décide de doter de vélocipèdes un service complet : la distribution des télégrammes, trois ans plus tard.

On a choisi la distribution télégraphique, plutôt que la distribution postale, parce que la première comporte des effectifs plus réduits : seules les grandes agglomérations sont dotées de ce type de distribution. D'autre part, elle est assurée — pour sa plus grande partie — par des facteurs enfants, dont on peut imaginer qu'il leur sera facile de s'adapter à ce nouveau moyen et un fond [lire: des possibilités] bien supérieures à ceux de la cavalerie, mais il ne leur permet pas habituellement de quitter les routes et d'emporter avec eux une quantité suffisante de bagages».

La tenue de ces soldats est aussi décrite dans le règlement : «Leur habillement se compose d'un manteau à capuchon, d'une vareuse-dolman avec l'attribut vélocipèdique sur le collet, d'un jersey, d'une ceinture de laine et du képi et pantalon de leur Corps. Leurs chemises sont en flanelle de coton. Comme attributs spéciaux, ils portent des brassards avec le numéro de leur Corps d'armée ou de leur régiment». Malgré les remarques — pleines de bon sens — exposées plus haut, certains veulent étendre l'utilisation de la bicyclette aux unités de combats.

Un capitaine nommé Gérard imagine un engin portable à dos d'homme, une fois plié en deux. Un prototype est construit par un mécanicien installé à Domène (Isère) et présenté au salon du cycle de 1893.

L'armée ayant décidé de tester ce nouvel engin, la fabrication en série est confiée aux «Fils de Peugeot Frères» à Valentigney (Doubs). Le capitaine Gérard commence ses essais en constituant au sein du 147e de ligne, caserné à Sedan, un peloton de cyclistes combattants en 1895, puis une compagnie l'année suivante.

Un article de L'Illustration de septembre 1896 décrit la nouvelle merveille fabriquée par Peugeot: «La machine du capitaine Gérard, rapide, silencieuse, peu encombrante, permet au cycliste d'utiliser sans être arrêté, les accidents et couverts du terrain... La position rationnelle du cycliste, assis sur la roue de derrière, satisfait aux prescriptions de l'hygiène ; elle supprime l'attitude disgrâcieuse et déformée prise par certains cyclistes, courbés sur leurs machines comme des jockeys sur leurs chevaux». On a bien l'impression que l'auteur de l'article, le capitaine Painblant du

de locomotion. Enfin, le télégramme est un objet qui doit aller vite et après une transmission rapide, la distribution à pied constituait un goulot d'étranglement.

Le choix des sous agents devra s'orienter vers un type de machine conforme «au modèle le plus répandu qui est la bicyclette... Le [Grand Bi] et le tricycle ne seront admis que sous réserve et à titre provisoire. Le premier en raison des dangers que présente son maniement, le second à cause de son type encombrant». Il sera attribuer à ces vélocipédistes «une indemnité mensuelle de 15 francs». Un petit facteur du télégraphe désirant acquérir une bicyclette Foucher à 240 francs, devra donc économiser le montant de sa prime pendant 16 mois avant d'effectuer son achat.

En fait, l'Administration veut se donner du temps pour pouvoir faire face aux «modifications que le système [...] peut faire introduire dans le service». D'autre part, elle dispose d'une marge financière réduite pour payer les nouvelles primes. La circulaire parle pudiquement de «l'exiguïté des crédits»

Reuil, avait des intérêts liés avec ceux du capitaine Gérard... et peut-être de la maison Peugeot!

En tous cas, une illustration montrant la compagnie «en position de combat» où chaque soldat, la carabine de cavalerie au poing, maintient une bicyclette à ses côtés, prête plutôt à sourire.

A la revue de Longchamp le 14 juillet 1901, la compagnie cycliste du capitaine figure cependant en bonne place. L'Illustration consacre un nouvel article à la bicyclette pliante (elle lui tient vraiment à coeur !). Elle est si légère que le cycliste l'ayant sur le dos «avec le fourniment complet, pantalon de rechange, pèlerine, gamelle garnie de vivres n'aura à porter que 19 kilogrammes [dont 14,5 kilogrammes pour la bicyclette]». Elle se replie «roue contre roue en 35 secondes».

Et quel bonheur de voir se déplacer cette formation de 150 hommes. Doivent-ils s'arrêter, «ils exécutent alors au commandement un mouvement qui leur est habituel, en sautant de selle et en se plaçant, debout entre les deux roues, position que rend possible l'absence de cadre de la machine!». Doivent-ils repartir, «ils se remettent en marche, clairons en tête, pédalant en douceur».

Peugeot à côté de «la pliante», équipe l'armée de bicyclettes classiques pour les estafettes. Ce type de fourniture lui sert même d'argument dans ses campagnes publicitaires. Ainsi une affiche de 1910 met en vedette une estafette maintenant sa bicyclette Peugeot bien en évidence (il s'agit d'un modèle simple peint en noir, sans gard-boue, ni frein). Elle prend une lettre que lui tend un pilote penché hors de la carlingue de son avion. Une variante existe où l'estafette remet une lettre à un capitaine de dragons, casqué et botté, monté sur son cheval.

Qu'est-ce que Peugeot espère d'une telle publicité ? Démontrer que ses bicyclettes

dévolus à cette opération. En conséquence «Les créations de facteurs vélocipèdistes seront échelonnées sur trois années». Tout naturellement, on ne reparlera de la suite qu'en 1898.

Pendant ce temps, bien des facteurs ruraux prennent l'initiative de s'équiper eux-mêmes et le public découvre une nouvelle silhouette sur les chemins. La Revue Mame encarte dans son numéro d'avril 1885, une composition du dessinateur Georges Scott représentant un facteur rural à bicyclette. Il chevauche une bicyclette Securitas — donc anglaise — modèle «Passepartout». Un autre croquis d'un facteur à bicyclette se retrouve dans le décor d'une assiette, avec cette légende «Autrefois, quel chien de métier. A présent, ça va comme sur des roulettes». Au premier janvier 1899, sur un total de 20.000 tournées, plus de 3000 sont tenues par des possesseurs de bicyclette.

L'Administration prend enfin conscience que l'utilisation d'un vélocipède prévient non seulement une trop grande fatigue des intéressés, mais tourne ayant été choisies par l'armée, sont d'une grande robustesse. N'oublions pas non plus que nous sommes dans une période très cocardière, et que toute allusion à l'armée ne peut que conforter une image de marque.

La guerre de 1914-1918 avec ses champs de bataille ravagés par les obus, confirmera l'efficacité de la bicyclette comme moyen de liaison léger et rapide. Par contre, la fameuse «pliante» du capitaine Gérard disparaîtra lorsque les premiers tanks se déploieront sur le terrain.

Sources

«Histoire de la bicyclette» dans *Le cycle*, n°11 et suivants Documentation commerciale sur la «Pliante Gérard» fournie par le Musée Peugeot de Sochaux.

Nos remerciements à Christian Monnier

à son propre bénéfice, puisqu'avec le même personnel, elle peut écouler plus de trafic. Dans cette optique, Léon Mougeot Sous Secrétaire d'État aux P et T en 1900, fait recenser toutes les tournées susceptibles d'être desservies avec une bicyclette. La décision d'utiliser des facteurs aux lettres cyclistes est enfin prise ne 1902. L'indemnité est la même que celle versée aux télégraphistes, soit 15 francs par mois. Elle est attribuée aux «sous-agents dont les tournées susceptibles d'être effectuées à bicyclette en toute saison, dépassent 32 kilomètres».

Cela pose évidemment quelques problèmes d'organisation : une tournée tenue par un vélocipèdiste ne peut plus être proposée à un piéton car elle est trop longue ; il faut que les titulaires de telles tournées possèdent une machine en bon état, qu'ils fassent sous les yeux de leur receveur la preuve qu'ils sont «en état de circuler dans les rues sans danger à une vitesse convenable».

La manufacture d'armes et cycles de Saint-Étienne propose ses services

pour la fourniture des accessoires réglementaires : son dépliant spécial modèle 2320 propose porte bagage, montre de gousset, bandes molletières, képi, pèlerine, sacs de courrier... et même un revolver, en plus des deux accessoires obligatoires, le timbre avertisseur et la lanterne. En ce qui concerne la machine, la *Manufacture* vante les mérites de «L'Hirondelle facteur», dont elle propose un envoi à l'essai gratuit.

Ces démarches se justifient par l'existence de constructeurs concurrents qui n'hésitent pas à faire placarder sur les murs des affiches où le facteur tient lieu de personnage emblématique. Les Cycles Petitpas mettent en vedette un facteur de ville, tunique ornée de la médaille d'honneur, le bas des jambes de pantalon retenu par les pinces adéquates, qui tend une lettre à un concierge, le plumeau à la main. Une autre affiche de la Compagnie des autos et cycles Hurtu montre un facteur rural avec sa bicyclette, équipée d'une sacoche à outils pendue à la selle, qui remet une missive au passager d'une automobile. Enfin la manufacture Victoria fait figurer sur son affiche, un panneau publicitaire implanté le long d'une route représentant sa bicyclette «brevetée SGDG». Au premier plan un facteur muet d'admiration devant la belle mécanique, et un garde champêtre qui d'un ample geste, montre le panneau en s'écriant : «Le voilà ton rêve»... Cette publicité rappelle que le facteur utilise une bicyclette qui doit nécessairement être résistante et d'un prix accessible. Avis donc aux éventuels acheteurs.

Cette même année 1907, l'acheminement de plis postaux par le service pneumatique est étendu à certaines localités de la Seine et de la Seine et Oise, mais le réseau des tubes n'est pas modifié. On dote donc les bureaux extrêmes d'une distribution renforcée formée de petits facteurs appelés officiellement les «facteurs cyclistes spéciaux», mais qu'on appelle plus familièrement facteurs tubistes.

L'Administration, devant la prolifération du nombre des demandeurs, a réduit en 1909 le montant de la prime annuelle à 120 francs. Pourtant une nouvelle catégorie accède à une indemnité de 60 francs, celle des sous agents dont la tournée se situe entre 22 et 32 kilomètres. En 1912, on s'achemine vers une généralisation. Une circulaire expose avec clairvoyance la situation : «Si l'on tient compte que la bicyclette est devenue aujourd'hui d'un usage courant, on peut la considérer comme un véritable instrument de travail dont l'emploi est indiqué pour ceux qui, dans les régions peu accidentées, doivent effectuer de fréquents déplacements sur les routes. Au lieu d'être une exception, la tournée rurale à bicyclette pourrait donc devenir la règle».

Une étude est prescrite, mais la guerre de 1914-18 met un terme provi-

Timbre fiscal pour l'impôt sur les bicyclettes, 1947, D.R. soire au développement envisagé. Pendant les hostilités, la bicyclette va doter les waguemestres, soldats chargés de faire la liaison entre les services postaux et les différentes unités militaires. L'entre deux guerres voit la suprématie de la petite reine battue en brèche par l'apparition des engins motorisés légers. Pourtant son utilisationpour les tournée rurales est de plus en plus préconisée par l'Administration.

Devant l'apparition de la motocyclette l'Administration reste méfiante. En 1927, un texte rappelle qu'elle «ne peut circuler que sur les routes [...], ne se prête nullement à la conduite à la main dans les sentiers, à travers champs, ou dans la desserte des agglomérations ; d'autre part, il serait très difficile dans nombre de villages qui ne possèdent pas de mécanicien d'assurer convenablement la réparation et l'entretien de ces appareils». Néanmoins certains facteurs se laissent tenter. Les fabricants d'engins motorisés les utilisent d'ailleurs dans leur publicité comme cible toute désignée. Une affiche éditée par les «Cycles motocyclettes Gladiator» représente un petit facteur du télégraphe qui fonce sur une motocyclette dernier cri, contemplé au second plan par un facteur aux lettres qui tient avec quelque dépit le guidon de sa bicyclette : le télégraphe est plus rapide que la poste, la motocyclette est un progrès sur la bicyclette, et son emploi est réservé aux jeunes... Une autre affiche vante les attraits de la «Motobécane». En haut, un sous-titre : Engin de plaisir. La motobécane est conduite par une jeune joueuse de tennis, la raquette sous le bras. En bas, second titre : Engin utilitaire. Un facteur décontracté, la pipe à la bouche fait sa tournée.

Le deuxième conflit mondial va mettre les utilisateurs de bicyclette à rude épreuve : les pièces détachées pour leur entretien deviennent rares, les pneumatiques fournis par le commerce sont de très mauvaise qualité. Et pourtant devant la défaillance du chemin de fer et de l'automobile, des services de remplacement font appel au bon vieux vélo. Déjà en juillet 1940, des liaisons cyclistes avaient permis au bureau de Saint-Quentin de ne pas être coupé du réseau postal. A partir de juillet 1944, un service de «coureurs cyclistes» entre Nîmes et Perpignan fonctionne jusqu'au mois d'août. A Paris en juillet 1944, le commissariat général à la Jeunesse et le commissariat général aux Prisonniers organisent avec l'accord des PTT, des liaisons postales par estafettes cyclistes. Quatre grandes lignes sont mises en activité. Elles fonctionnent à peine un mois.

La guerre finie, la pénurie de carburant va laisser la place libre à la bicyclette pendant une bonne dizaine d'années. De cette période, on retiendra l'inénarrable vélo du facteur François dans *Jour de fête* (1947), où Jacques Avertisseurs sonores vers 1900.

Tati campe «la silhouette du facteur dégingandé et ahuri, traînant sa vieille bicyclette [qui] évolue dans un village et un paysage typiquement français, celui de Saint-Sévère-sur-Indre, situé au centre exact du pays» (Georges Sadoul). Autre jalon, cette photo prise en juillet 1951, d'un facteur monté sur son fidèle coursier qui dessert le sommet du Puy-de-Dôme, et sa légende : «Le facteur du Puy-de-Dôme qui monte tous les jours hiver et été sur le sommet pour distribuer le courrier du gardien de l'observatoire et celui des quelques contrôleurs du poste de radioguidage des avions». Cette quotidienneté du facteur inséparable de sa bicyclette, nous la retrouvons enfin dans une chanson que Bourvil signe en 1953, *Tiens! Voilà l'facteur*².

A côté de cette imagerie, nous disposons de témoignanges sur le travail quotidien du facteur, comme celui de Roger Cassou, qui débute sa carrière en janvier 1950 à Monclar-de-Quercy: «Je me souviens d'une journée d'hiver avec neige épaisse [...] qui fondait au commencement de la tournée et vers la fin, elle gelait en se collant aux rayons, pédales et chaîne. Cette dernière était devenue près de trois fois sa grosseur. J'ai dû terminer la tournée avec la bicyclette sur l'épaule [...]. Avant de rendre mes comptes, j'ai fait constater l'état de mon vélo complètement glacé par la Receveuse. Avant de repartir à Montauban, j'ai été obligé d'aller chez le mécanicien du village me faire enlever la glace de la chaîne à l'aide d'un chalumeau».

A partir de 1952, l'organisation de la distribution rurale est bouleversée par la mise en place d'un plan de motorisation, avec l'utilisation massive de la fourgonnette 2 CV Citroën. Très tôt ces véhicules sont équipés d'un portebicyclette fixé sur le toit, car sur certains circuits une partie du trajet ne peut se faire en automobile.

En 1970, sur 72.335 tournées, 26.185 sont desservies en bicyclette. Parallèlement, la distribution télégraphique se modernise. La bicyclette est pratiquement abandonnée au profit du cyclomoteur. Beaucoup de petits télégraphistes sont alors dotés d'une «Motobécane». Mais c'est d'un équipement rationnel de porte-bagages dont manquent le plus les facteurs de la poste aux lettres. Ils ont alors recours aux contenants les plus divers : cageots à légumes, corbeilles en osier, sacoches hors d'usage. De plus, les charges transportées augmentent. Un facteur cycliste effectue en moyenne 15 kilomètres par jour avec une charge de courrier de l'ordre de 30 kilos, sur des chemins souvent de qualité médiocre. Enfin, une fois donnée la prime d'équipement (de 160 francs jusqu'en 1979), le facteur doit théoriquement utiliser toute sa carrière la même machine.

En 1980, l'Administration décide de procurer enfin des bicyclettes à ses

2. « Tiens !... Voilà l'facteur! A cheval sur son vélo, A côté quand ça mont trop. Tiens!... Voilà l'facteur Et pour les plis très urgents (En courant) il prend son temps. Quand il roul' rapid' ment C'n'est pas pour un urgent. Mais c'est tout simplement Parc' qu'il est poussé par le vent. Tiens!... Voilà l' facteur! Quand il roul' un peu penché C'est qu'il porte un' lettre char-

gée».

préposés après les avoir achetées à des fournisseurs sélectionnés. De 1980 à 1994, 44.377 vélos sont fournis aux facteurs cyclistes, et à partir de 1986, les bicyclettes sont renouvelées tous les dix ans. L'équipement s'améliore aussi avec l'aménagement de corbeilles en matière plastique placées sur des porte-bagages en avant et en arrière.

En 1987, une expérience est tentée dans le Val de Marne pour optimiser ces accessoires. Une équipe dirigée par Christian Le Rouzes, met au point un prototype construit en dix exemplaires et le teste à partir de 1989. Ces prototypes comportent des porte-bagages avant et arrière intégrés dans un cadre renforcé, la roue avant est plus petite et la machine est dotée d'une béquille. Un cahier des charges est élaboré et envoyé en à une vingtaine de constructeurs en vue de la fabrication du vélo postal idéal. En 1995, sur les onze prototypes présentés, on retient les modèles «ligne classique» et «ligne novatrice» de Peugeot, ainsi qu'un modèle fabriqué par Valdenaire, qui a également opté pour une ligne moderniste. Ils sont confiés à 300 facteurs qui doivent les essaver pendant trois mois. Les vélos, jaunes et frappés du logo de la Poste, sont sa propriété. Leur prix est de l'ordre de 3000 francs avec l'équipement complet. En juin 1996, les jeux sont faits. La Poste s'équipe simultanément des trois modèles en question, en laissant le choix aux facteurs eux-mêmes. La dépense totale pour équiper l'ensemble des 27.000 tournées visées est de l'ordre de 80 000 millions de francs. Les futurs utilisateurs témoignent de goûts plutôt traditionnels. Dans le département du Bas-Rhin, sur 348 commandes, 287 ont été passées pour la Peugeot classique, 16 pour la Peugeot novatrice et 45 pour le modèle Valdenaire. Ah, cette Peugeot novatrice avec sa petite roue avant! Thierry Pommier, facteur à Montigny-le-Bretonneux l'a trouvée «bizarre», et il a mal digéré que «certains clients aient rigolé sur la tournée». Parce qu'un facteur n'admet guère que l'on se moque de lui... maintenant qu'il peut rouler aux couleurs de la Poste, car il lui a fallu attendre 100 ans pour cela!

Sources: F. Marcevaux, Duchar Antique à l'automobile [s.d. vers 1897]. P. Charbon et P. Nougaret, Le facteur et ses métamorphoses, 1984. J. Mangin et R. Geslin, Le cycle et la Poste, 1988. P.S. Proust, $La \, Poste$ 1900-1925. illustrée par les cartes postales.1993. Le Patrimoine de la Poste (ouvrage collectif) 1996. Forum n°98. novembre 1995; n°104, mai 1996: n°105, juin 1996: n°106, juillet -août 1996. Jour Post 67

n°38, septembre 1996.

Créateur du centre de documentation historique des PTT de Strasbourg, Paul Charbon est l'auteur d'ouvrages sur l'histoire des techniques de transport de l'information, parmi lesquels *Quelle belle invention que la Poste!* («Découvertes» Gallimard) et *Le Patrimoine de la Poste* (Flohic Édition).

Affiche des cycles Gladiator vers 1920 Photo AHPTT.