

La création du service automobile des PTT en 1946

Yves Lecouturier

Société d'Histoire de La Poste et de France Télécom en Basse-Normandie

À l'issue de la seconde guerre mondiale, en 1946, l'administration des PTT décide la création d'un véritable service automobile. Auparavant, seules les Télécommunications disposent de leurs propres véhicules tandis que les services postaux sont régis par la concession. Conscients du développement de l'automobile et de la nécessité de répondre à la reprise de l'activité économique de la France, les PTT décident de devenir propriétaires de leur parc automobile.

LE PARC AUTOMOBILE EN 1939

En 1939, les PTT disposent de 2 215 véhicules de toute nature, mais lorsqu'on examine ces chiffres, nous constatons que la quasi-totalité du parc est utilisée par les services des télécommunications : 2 149 ; la Poste ne possède que 7 véhicules et les services généraux 59. Le parc des télécommunications se décompose ainsi :

- 846 voitures légères ;
- 669 camionnettes et camions ;
- 11 véhicules spéciaux ;
- 228 motocyclettes ou triporteurs ;
- 395 remorques.

Depuis 1924, les services techniques ont décidé l'acquisition de véhicules destinés à la construction et à l'entretien des lignes télégraphiques ou téléphoniques. La première expérience dans la région de Bordeaux où 18 camionnettes et trois camions sont mis en service se révèle concluante. En effet, il devenait possible de relever plusieurs dérangements au cours d'une même tournée et d'augmenter le



Coll. Musée de La Poste de Caen.

FIG. 1 – Renault 6 CV 1924.

rendement des agents tout en améliorant leur condition de travail.

Les deux années suivantes, l'administration faisait l'acquisition de 23 véhicules répartis entre les régions de Paris, Lille, Lyon et Strasbourg. M. Rachapt souligne la pertinence de l'expérience : « *les nouvelles expériences se révélèrent concluantes et l'on peut dire que la motorisation avait rendu les services que l'on espérait. Il fut d'ailleurs constaté à l'époque que les charges qu'avaient entraînées la création et le fonctionnement du service automobile étaient compensées par la nette augmentation du rendement du personnel* ». Par la suite, en fonction des crédits budgétaires alloués, le parc automobile des services techniques est constamment étendu pour parvenir à 1 592 véhicules automobiles.

Quant à la Poste, les véhicules qu'elle utilisait appartenaient à la CGAP (Compagnie générale des automobiles postales). Après l'échec de la Société nouvelle de La Buire Auto-

biles en 1910, la CGAP fournit les services postaux sans discontinuer jusqu'en 1945, du chauffeur au véhicule. Elle dispose à Paris de trois garages (quai de Jemmapes, boulevard Pasteur et rue de Bercy) employant 400 mécaniciens et ouvriers réparateurs.



Coll. Musée de La Poste de Caen.

FIG. 2 – SIMCA 5 1938.

À L'ÉPREUVE DE LA GUERRE

De 1940 à 1945, la Seconde guerre mondiale bouleverse les services postaux et techniques. Le parc est amputé soit du fait des réquisitions allemandes, soit du fait du contingentement du carburant ou du manque de pneumatiques ou de pièces détachées. 685 véhicules sont cependant transformés pour qu'ils puissent rouler avec un carburant de substitution : gaz ou charbon de bois. L'administration des PTT acquiert des véhicules électriques à l'exemple des voiturettes Peugeot VLV affectées au relevage des boîtes aux lettres parisiennes ou des



Coll. Musée de La Poste de Caen.

FIG. 3 – Peugeot VLV.

fourgons Renault SCK pour le transport des dépêches.

Des fourgons Renault AGL voient des bonnes de gaz installées sur leur toit. Les camions des équipes des services techniques, tels que les Citroën 23 ou les Renault AGP, sont équipés de gazogène : quelques véhicules fonctionnent à l'alcool. Un rapport recommande l'usage de ces formes d'énergie selon les équipements locaux : le gaz dans les villes dotées de postes de compression, l'alcool sur des véhicules de faible consommation et le gazogène pour les camions d'équipe. Cette combinaison de trois sources d'énergie permet de faire circuler près de 700 véhicules et de continuer, tant bien que mal, à assurer la continuité du service public. Dans les mois précédant la Libération, 670 véhicules étaient perdus ou détruits par faits de guerre. Cependant, à la fin de la guerre, les PTT ne disposent plus que d'un matériel usé et vieilli, ne comprenant plus que 1 100 véhicules en état de marche. Un technicien racontait que

sa fourgonnette Peugeot 201 roulait sans frein, ni changement de vitesses, avec une porte passager fermée avec du fil de fer et ainsi condamnée !

À la Libération, les PTT réussirent à acquérir quelques véhicules, dont certains d'occasion, et à en faire réparer d'autres, ce qui permit en 1945 de disposer de 2 150 véhicules : 1 530 pour les services des télécommunications, 345 pour les services postaux et 275 pour les services généraux. Les services des télécommunications reçoivent des véhicules de récupération, soit de l'armée allemande comme un Mercedes L 3000S affecté au service des lignes, soit de l'armée américaine, par le biais de la société nationale de vente des surplus, comme les camions Chevrolet K43 avec treuil ou K44 avec tarière.

En 1946, les PTT décident la création d'un service automobile incluant tous les véhicules des services généraux, postaux et techniques. La raison de la reprise des véhicules postaux en gestion directe est économique : les PTT souhaitaient faire obstacle aux prétentions excessives de certains entrepreneurs privés, ce qui permettait de réaliser des économies budgétaires.

Le fonctionnement du service automobile



Coll. Musée de La Poste de Caen.

FIG. 4 – Citroën T23 à gazogène.



Coll. Centre des Archives Contemporaines.

FIG. 5 – Chevrolet K43.
L'organisation du service automobile.

est confié à l'ingénieur en chef, directeur du matériel de transport à Paris, et aux directeurs régionaux de province. Ces derniers agissent

selon les instructions édictées par la direction des Bâtiments et des Transports. Chaque direction régionale de province dispose désormais d'un service automobile composé d'un ingénieur, d'un contrôleur-rédacteur, d'un contrôleur du service automobile, d'un CIEM (contrôleur des installations électromécaniques) et d'agents d'exécution : ce service chapeaute les garages et ateliers locaux composés d'agents techniques.

Dans chaque direction régionale, l'ingénieur, également chargé des installations techniques propres aux bâtiments, est le chef de service. Le contrôleur-rédacteur est chargé des aspects administratifs (mouvements des véhicules, comptabilité, approvisionnement), tandis que celui du service automobile s'occupe des aspects techniques, telles que la surveillance des garages et des ateliers ou la vérification des véhicules ; quant au CIEM, il est responsable de l'entretien des bâtiments. Les agents sont répartis entre l'atelier régional et les ateliers départementaux, dits « de premier degré ». Chaque atelier régional comprend un chef d'atelier, des mécaniciens-dépanneurs, des ouvriers d'État, un magasinier et un ou deux employés. Soit, en moyenne, une vingtaine d'agents. Quant aux ateliers départementaux, leur effectif est réduit à quelques agents : un mécanicien-dépanneur et deux ouvriers. Au niveau national, l'organisation apparaît plus complexe avec la nécessité de gé-

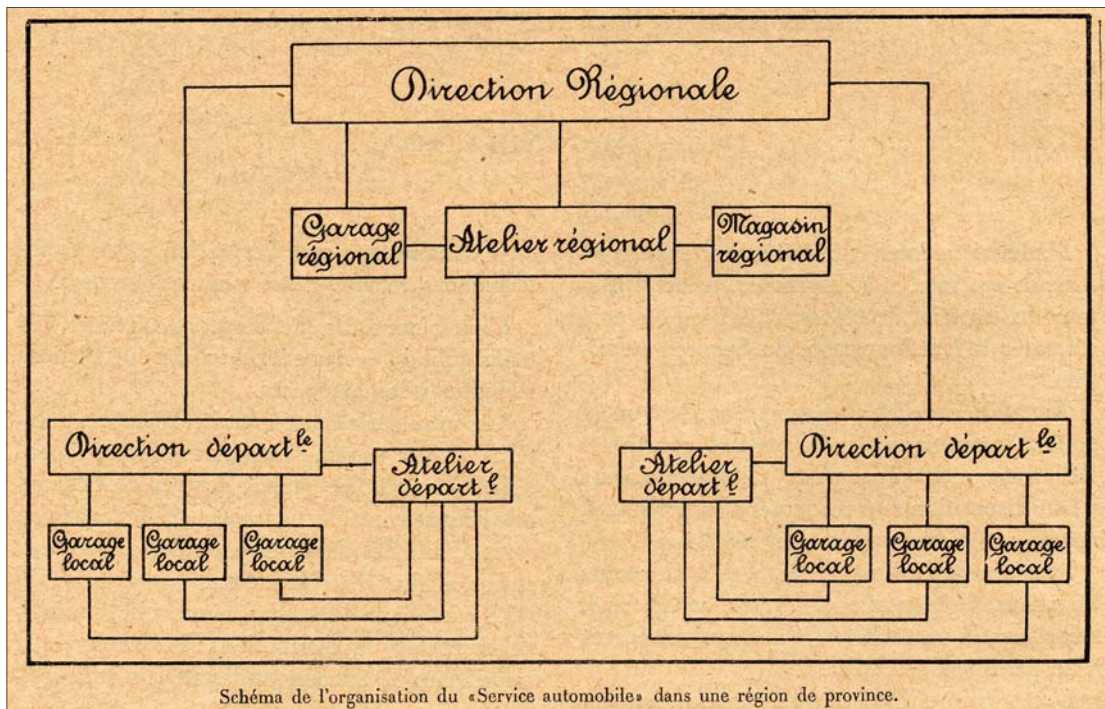


Schéma de l'organisation du «Service automobile» dans une région de province.

Source : Revue des PTT.

FIG. 6 – Organigramme.

rer et d'acheminer près d'un millier de véhicules.

Les PTT doivent dorénavant prendre en charge la gestion complète des véhicules : immatriculation, carte grise, peinture grise pour ceux des Télécommunications et des services généraux et verte pour ceux de la Poste. Il faut ensuite équiper chaque véhicule des accessoires et de l'outillage nécessaires, et établir son carnet de bord. Les conducteurs doivent être titulaires du permis de conduire, ce qui est loin d'être une généralité en 1946. Il est bien précisé que « *le fait de conduire une voiture ne dispense pas l'intéressé d'exécuter d'autres travaux* ». Tout véhicule quittant un garage doit être muni d'un ordre de sortie réglementaire indiquant le but et la destination de la sortie : cet ordre de sortie est complété au retour de la mission. L'approvisionnement en carburant et en lubrifiant s'effectue au garage. L'entretien est à la charge de chaque conducteur.

Les PTT se dotent de garages afin d'y ranger leurs véhicules, beaucoup étant situés dans des dépendances de bureaux de Poste ou de magasins de lignes. Au total, 522 sont implantés en province et 78 en région parisienne. Il faut toutefois signaler que 293 garages, soit



Coll. Musée de La Poste de Paris.

FIG. 7 – Garage de Montauban.

près de la moitié, n'abritent qu'un seul véhicule ! À l'opposé, seulement 29 garages reçoivent plus de quinze véhicules. De ce fait, seule une minorité de garages est dotée d'une pompe à essence, d'un distributeur d'huile et d'un gonfleur. Les ateliers sont le plus souvent installés auprès des garages : leur rôle est d'entretenir et de réparer les véhicules. L'atelier central de la région parisienne est organisé différemment de façon à réduire au minimum le temps d'immobilisation des véhicules.

La comptabilité du service automobile est réalisée dans chaque département, puis transmise au niveau régional. C'est également ce niveau qui instruit les accidents, l'administra-



Coll. Musée de La Poste de Paris.

FIG. 8 – Atelier central de la région parisienne.

tion étant son propre assureur.

Si les crédits de fonctionnement du service automobile relèvent de chaque région, l'acquisition des véhicules demeure centralisée.

LA SITUATION AU DÉBUT DES ANNÉES 1950

La mise en place de cette nouvelle organisation est rapidement effectuée, d'autant qu'il existait déjà une infrastructure propre aux services techniques et que les PTT reprennent en

région parisienne les locaux précédemment gérés par la CGAP par exemple, l'exploitation des services de transport du courrier est amorcée d'abord en région parisienne en janvier 1947, puis à Paris. Au 1^{er} janvier 1947, les PTT disposent de 2 500 véhicules en état de marche : 350 pour la Poste, 1 750 pour les Télécommunications et 400 pour les services généraux.

Cette première étape a permis un accroissement de 50 % du parc par rapport à 1939. Au fil des années et des dotations

budgétaires, le parc continue de s'accroître pour atteindre 9 176 véhicules en 1956 : 1 855 pour la Poste, 6 756 pour les Télécommunications et 565 pour les services généraux. En neuf ans, le parc des PTT est presque multiplié par quatre. Le développement du parc des services techniques est plus rapide du fait d'une généralisation de la motorisation.

La croissance du parc total va s'accroître à la fin des années 1950 pour atteindre en 1961 un total de 18 267 véhicules de toute nature ; un rééquilibrage s'est produit entre la Poste (8 004 véhicules) et les Télécommunications

Situation au 1 ^{er} janvier	Parc	Voitures légères	Camionnettes et camions	Véhicules spéciaux, tracteurs, cars	Total voitures	Motocycles et triporteurs	Remorques	Total général
1925	Poste.....	-	-	-	-	-	-	-
	Télécommunications.....	3	21	1	25	-	4	29
	Services généraux	-	-	-	-	-	-	-
	Totaux	3	21	1	25	-	4	29
1939	Poste.....	5	2	-	7	-	-	7
	Télécommunications.....	846	669	11	1.526	228	395	2.149
	Services généraux	59	-	-	59	-	-	59
	Totaux	910	671	11	1.592	228	395	2.215
1947	Poste.....	227	218	-	445	37	1	483
	Télécommunications.....	1.159	984	29	2.172	320	390	2.882
	Services généraux	304	181	6	491	42	4	537
	Totaux	1.690	1.383	35	3.108	399	395	3.902
1956	Poste.....	789	621	50	1.460	389	6	1.855
	Télécommunications.....	2.292	1.874	245	4.411	772	1.573	6.756
	Services généraux	336	182	14	532	17	16	565
	Totaux	3.417	2.677	309	6.403	1.178	1.595	9.176
1961	Poste.....	4.413	766	63	5 242	2.741	21	8.004
	Télécommunications.....	3.224	2.551	425	6.200	929	2.485	9.614
	Services généraux	387	218	14	619	17	13	649
	Totaux	8.024	3.535	502	12.061	3.687	2.519	18.267

Source : Marcel Brenet, *Revue des PTT de France*, p. 45.

(9 614 véhicules).

En organisant un service automobile en 1946, les PTT prenaient conscience de l'importance croissante de l'automobile pour leurs activités. Dans un chapitre intitulé « Vues d'avenir », M. Rachapt parle « *d'accélérer les transports à grande distance* », de « *gain de temps réalisé par l'emploi de moyens de transports aussi perfectionnés* », de « *services postaux de véhicules légers et rapides* », « *d'accélérer la distribution du courrier destiné aux grosses maisons de commerce* ». Il est clair que l'automobile doit servir à concrétiser ce qui est un des fondements de la Poste : la rapidité. Il en va de même pour les Télécommunications. M. Rachapt souligne qu'il faut « *doter chaque centre de dérangement d'une ou plusieurs camionnettes légères* », « *mettre à disposition de chaque CIEM une fourgonnette légère pour*

l'entretien des commutateurs ruraux » et « *affecter un camion léger d'équipe à chaque centre de construction.* »

Dans son discours aux contrôleurs et agents régionaux du service automobile, M. Rachapt les exhortait à l'action : « *plus que jamais l'effort demandé aux cadres du service automobile s'impose.* » Vingt ans plus tard, Marcel Brenet effectuait un constat positif de l'action entreprise par les PTT en faveur du service automobile : « *Rapide, pratique, adaptable aux tâches les plus diverses, l'automobile est devenue un moyen d'action irremplaçable... Maintenant on rencontre partout des véhicules PTT, aussi bien dans les agglomérations que dans la campagne.* » Vingt années après la création du service automobile, le pari de 1946 était gagné, les PTT disposant de plus de 32 500 véhicules dont 19 000 voitures légères.