

ASSOCIATION  
DU MUSÉE POSTAL  
DES ANCIENS AMBULANTS  
DE TOULOUSE



Catalogue de l'exposition 2008

A watercolor illustration of a man wearing a yellow hat and a blue jacket, riding a bicycle in a rural landscape. He is smoking a pipe. The background shows a field, a fence, and some trees. A red circular stamp with the words 'MUSEE POSTAL' is visible on the ground in the foreground. The signature 'E. SCOTT 07' is in the bottom right corner of the illustration.

*L'utilisation des  
cycles aux PTT  
des années 1870 à nos jours*

EXPOSITION CONÇUE ET RÉALISÉE PAR : ALAIN LE PESTIPON



## L' ASSOCIATION DU MUSÉE POSTAL DES ANCIENS AMBULANTS DE TOULOUSE

→ Association affiliée à la FNARH  
Fédération Nationale des Associations de Personnel de La Poste  
et de France Télécom pour la Recherche Historique  
[www.ambulants.fr](http://www.ambulants.fr)

70, rue Pierre Cazeneuve - 31200 TOULOUSE  
Tél. domicile Président : 05 61 58 22 53  
Tél. mobile : 06 74 55 14 19  
Tél et fax association : 05 61 13 44 46  
[musee.ambulants@wanadoo.fr](mailto:musee.ambulants@wanadoo.fr)  
[musee.ambulants@laposte.net](mailto:musee.ambulants@laposte.net)

Catalogue de l'exposition 2008

Maquette : La Poste - ANCI Aquitaine - MP 04/08

Ce livret a été réalisé avec le concours de  
La délégation régionale groupe La Poste Midi-Pyrénées

## L'UTILISATION DES CYCLES AUX PTT

### 01

Histoire générale  
des cycles - [page 03](#)

### 02

Histoire générale  
l'utilisation des cycles  
aux PTT - [page 05](#)

### 03

La distribution  
des lettres - [page 07](#)

### 04

Triporteurs et « poussettes »  
pour la distribution des  
paquets et le relevage  
du courrier en ville - [page 12](#)

### 05

Quelques acheminements  
exceptionnels du courrier par  
des cyclistes et le relevage du  
courrier en ville - [page 14](#)

### 06

Distribution Télégraphiques  
[page 16](#)

### 07

Entretien des lignes  
Télégraphiques et  
téléphoniques aériennes  
[page 17](#)

### 08

La Poste militaire  
et des cycles - [page 18](#)

### 09

Dans les pays étrangers - [page 19](#)



# 01

## Histoire générale des cycles

On entend ici, par "cycle", toute machine à roues, siège et direction permettant à un homme de se déplacer par la force des jambes, plus vite qu'à pied : d'où les noms de "vélocipède" (ou "vélo"), du latin "veloce" = rapide et "pedes" = pieds, ou bicyclette (à 2 roues), ou tricycle ou triporteur (à 3 roues).

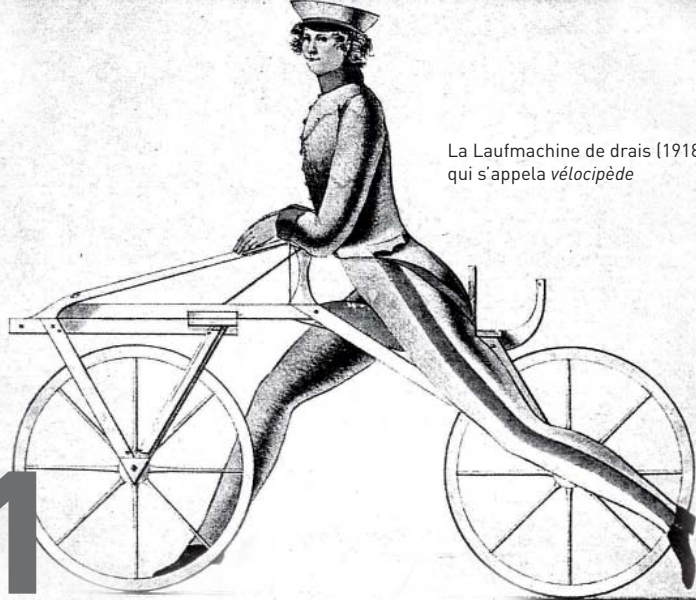
A partir des années 1930, un moteur a parfois aidé ou remplacé les jambes : "cyclomoteurs", et "vélomoteurs".

Il a pu exister autrefois des machines à roues mais sans direction : un dessin du **XIV<sup>e</sup> siècle** le laisse imaginer.

Mais les premiers véritables vélocipèdes, avec direction, sont apparus dans la première moitié du **XIX<sup>e</sup> siècle** :

- en **1818**, la **draisienne**, inventée par le baron Drais, était en fait une "machine à courir", propulsée par appuis des pieds sur le sol.
- On essaya de remplacer cet appui au sol par un mécanisme d'entraînement, d'abord par des leviers, mais sans succès.
- En **1861-1868**, les frères Michaux mirent au point la pédale, fixée sur la roue avant.

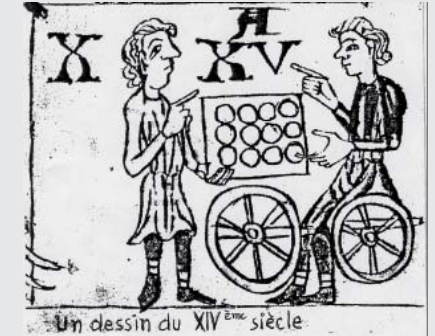
La Laufmaschine de drais (1918)  
qui s'appela *vélocipède*



Or, pour obtenir une vitesse intéressante, il fallut agrandir démesurément cette roue avant, d'où le "**grand-bi**" réservé aux acrobates... Ces premiers vélocipèdes n'eurent aucune application pratique : ils ne furent utilisés que pour la promenade ou des compétitions amicales.

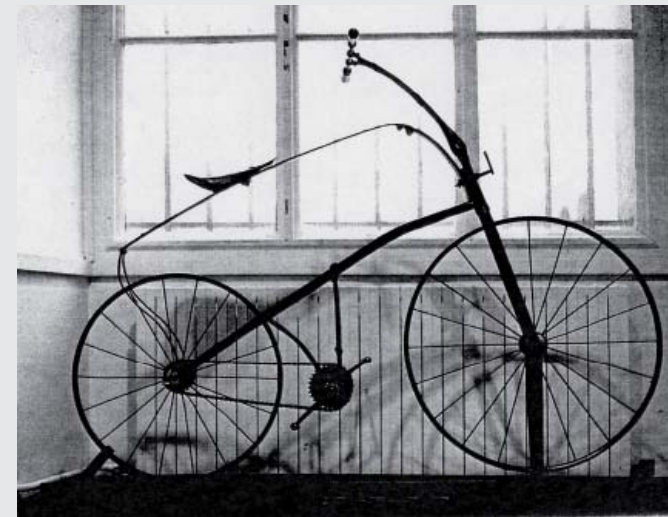
Il fallut trouver autre chose. Ce fut :

- En 1868, l'invention de la transmission par chaîne entre un pédalier et la roue arrière, qui permit un bon développement avec deux roues à peu près semblables et donc la réalisation de la **première véritable bicyclette**.
- En 1868, l'invention des bandages caoutchouc pleins, puis **des pneumatiques** en 1888.
- Autour de 1900, l'invention du **cadre à trois tubes** plus axe de direction, plus solide et plus léger.
- Et celle de la **roue libre**,
- et celle du **changement de vitesse**, devenu "dérailleur", plus ensuite d'autres améliorations.



On disposa alors de bicyclettes permettant des utilisations pratiques et aussi sportives.

Vers 1930, l'adjonction d'un moteur donna naissance aux vélomoteurs et cyclomoteurs.



La première bicyclette de Meyer et Guilmet - 1868 - Arts et métiers

# 02 Histoire générale de l'utilisation des cycles aux PTT

## → Plan de l'exposition

**D**iverses utilisations des cycles ont été faites par l'Administration des PTT, surtout pour les services postaux, mais aussi pour les télégraphes et les téléphones.

Elles sont évoquées dans les panneaux ci-après de l'exposition :

- **Panneau 3 :**  
la distribution des lettres
- **Panneau 4 :**  
triporteurs et "poussettes" pour la distribution des paquets ou le relevage du courrier en ville
- **Panneau 5 :**  
quelques acheminements exceptionnels du courrier par des cyclistes
- **Panneau 6 :**  
distribution Télégraphique (pour télégrammes, avis d'appels téléphoniques, objets par "express", "pneumatiques")
- **Panneau 7 :**  
entretien des lignes télégraphiques et téléphoniques aériennes, et des postes d'abonnés en zone rurale
- **Panneau 8 :**  
la poste militaire et les cycles
- **Panneau 9 :**  
dans les pays étrangers, on retrouve à peu près les mêmes utilisations aux mêmes époques

L'utilisation généralisée des automobiles à partir des années 1950 a remplacé progressivement celle des cycles, sauf pour la distribution des lettres dans la périphérie des villes à faible densité d'habitat.



## 03

### La distribution des lettres

→ C'est pour la distribution des lettres que les cycles ont été surtout utilisés (et le sont encore).



### 3.1 - Distribution des lettres à bicyclette

#### ■ Vers 1868

Les facteurs ruraux commencent, mais à leurs frais, à utiliser les vélocipèdes à 3 puis 2 roues pour alléger leur travail sur de longues tournées (jusqu'à 30 kilomètres).

#### ■ 1893

Exemption de la taxe sur les vélocipèdes pour les facteurs utilisant leur machine personnelle, premier geste de l'Etat en leur faveur.

#### ■ 1902

L'Administration commence à voir l'intérêt, pour elle, de l'utilisation des bicyclettes personnelles par les facteurs : elle décide une indemnité d'entretien pour les tournées les plus longues.

#### ■ 1918

Elle y ajoute **une indemnité de première mise** de 60 francs pour aider les facteurs à acheter leur machine (les deux indemnités seront ensuite revalorisées à plusieurs reprises).

#### ■ Des années 1920 aux années 1980

L'utilisation des bicyclettes par les facteurs se généralise. De ce fait, les fabricants font de la publicité vers eux, et les facteurs cyclistes sont le sujet de dessins, cartes postales, films, chansons.

#### ■ depuis 1980

La Poste fournit progressivement des bicyclettes spéciales aux facteurs des villes (les facteurs ruraux utilisant des voitures).



Le facteur à bicyclette en 1894 de Georges Scott (musée de La Poste Paris)

#### ■ depuis 1980

La Poste fournit progressivement des bicyclettes spéciales aux facteurs des villes (les facteurs ruraux utilisant des voitures).



67. Facteur, rue Pierre Curie, Cheully-Larue (94), octobre 1987.

Facteur à bicyclette (1987)



Journée du timbre 1993 (Jour de Fête 1948)



Facteur à bicyclette (2005)



Le facteur à bicyclette en 1894 - Journée du timbre 1972



# ENGIN UTILITAIRE



## 3.2 - puis vinrent les cyclomoteurs et vélomoteurs

**A** partir des années 1930 apparurent les cyclomoteurs (en complément de la force des jambes) et les vélomoteurs (en remplacement). D'abord propriété des facteurs, contre indemnisation, ils furent ensuite progressivement fournis par l'Administration. Leur emploi s'est maintenu dans les villes.



Les nouveaux vélos avec aide par moteur électrique - 2005

## 3.3 - puis vinrent et les automobiles

**D**ans les années 1950 et 1960, l'automobile fut utilisée en complément de la bicyclette ; des fourgonnettes 2 CV Citroën portaient la bicyclette, utilisée ensuite sur les parties de la tournée non carrossables. Puis les voitures automobiles remplacèrent totalement les bicyclettes et vélomoteurs, sauf pour la distribution à la périphérie des villes.



Timbre Journée du timbre - 1958



→ L'automobile fut utilisée en complément de la bicyclette ; des fourgonnettes 2 CV Citroën portaient la bicyclette, utilisée ensuite sur les parties de la tournée non carrossable.





04

Poussettes actuelles - 2005

## Triporteurs et “poussettes” pour la distribution des paquets et le relevage du courrier en ville

On peut assimiler aux cycles les **triporteurs** utilisés en ville pour la distribution des paquets et le relevage du courrier. Très vite, ils furent motorisés.

On peut aussi y assimiler les **“poussettes”**, coffres sur trois roues “poussés” à la main (d’où leur nom) pour les mêmes usages.



Une “poussette”, vers 1930

Une société privée, “**les messagers nationaux**”, fut autorisée par l’Administration à transporter dans Paris des colis postaux urgents, notamment des produits pharmaceutiques, en 1890.

Elle utilisait des tricycles, qui furent, dès l’année suivante, remplacés par des voitures à chevaux, peut être par suite de l’augmentation du trafic ? Ce fut pour peu de temps et ce service privé disparut. Mais que penser des “**centercycles**” à cinq roues (!) illustrés par un timbre du Togo comme ayant été utilisés en 1880 ?



Des “centercycles” à cinq roues utilisés en 1880 - timbre du Togo (100 F).



Une “poussette”, vers 1915



Une nouvelle utilisation des “cycles” en 1990

05

## Quelques acheminements exceptionnels du courrier par des cyclistes et le relevage du courrier en ville

### 1- Pour gagner du temps en dernière limite d'heure

En 1892, à Paris, un service de cyclistes fut organisé pour acheminer le courrier déposé dans les bureaux de poste de Paris vers les gares, en fin de journée : ce fut sans doute un essai vite abandonné

### 2 - En temps de guerre

En juillet 1940, du fait de la "débâcle", le bureau de poste de St. Quentin était fermé depuis environ six semaines. La section locale de la Croix Rouge organisa un service de ramassage et de distribution de courrier par des cyclistes dans la ville et alentour, le courrier étant transporté en automobile vers ou depuis Paris ou Cambrai ou quelques localités voisines. Ce service fut arrêté dès la réouverture du bureau, en août.

En juillet 1944, du fait à nouveau de la désorganisation des communications, le gouvernement de Vichy organisa, pendant un mois, un service de transport du courrier par "coureurs cyclistes", sur une ligne Narbonne - Béziers - Sète - Montpellier - Nîmes - Avignon.

De même, au même moment, des "estafettes" cyclistes furent mises à contribution pour transporter du courrier sur des lignes allant de Paris à Rennes, ou Nantes, ou Bordeaux, ou Lille, ou Rouen, avec des stations intermédiaires relais, ce qui permit de desservir 31 départements, avec priorité pour le courrier officiel.

Début 1945, à la libération de l'Alsace, des acheminements par "estafettes cyclistes" furent également organisés autour de Strasbourg. Ces acheminements exceptionnels ont laissé des traces en archives et marcophilie. Mais il a pu en exister d'autres.

Ces acheminements exceptionnels ont laissé des traces en archives et marcophilie. Mais il a pu en exister d'autres.





06

## Distribution Télégraphique

(pour télégrammes, avis d'appels téléphoniques, objets "par exprès", et à Paris et proche banlieue, correspondances par pneumatiques)

**C**omme la distribution postale, la distribution télégraphique a largement utilisé les bicyclettes et les vélomoteurs.

D'abord, les machines personnelles des "jeunes facteurs", contre une indemnité mensuelle d'entretien de 15 francs (dès 1895), puis une indemnité de première mise pour l'achat, de 60 francs (en 1909), les deux indemnités étant ensuite revalorisées.

En 1934, l'Administration mit à l'essai, à Paris, des vélomoteurs fournis par elle, puis en généralisa l'emploi dans la région parisienne en 1937, et dans toute la France en 1975. Cela inspira Henri Decoin pour son film "les trois télégrammes" (1950), mais aussi des dessinateurs et affichistes.



07

L'outillage et le matériel sur la voiture à bras

## Entretien des lignes Télégraphiques et téléphoniques aériennes et des postes d'abonnés en zone rurale



Les 2 vélos du binôme de raccordement d'abonnés

Les "télécommunications", alors incluses dans les PTT, ont aussi utilisé les bicyclettes personnelles des agents chargés de l'entretien des lignes télégraphiques et téléphoniques et de la relève des dérangements, ainsi que de l'installation et de l'entretien des postes d'abonnés en zone rurale. L'équipe (ou binôme) était en général composée de deux agents, dont l'un transportait l'outillage et le matériel sur une voiture à bras, tandis que l'autre conduisait les deux vélos qui serviraient pour suivre la ligne à la recherche du défaut.

Parfois des agents utilisaient le train puis le vélo pour rejoindre un chantier.

A Toulouse, dans les années 1950-1960, deux agents des lignes spécialisés, allaient ainsi sur les lieux où une ligne électrique à haute tension devait croiser une ligne PTT afin de mettre au point avec les agents EDF les mesures de protection à prendre pour éviter les interférences ainsi que le contact en cas de chute d'une ligne sur l'autre (il en était de même dans les autres directions régionales).

## 08 La poste militaire et les cycles

L'armée a aussi utilisé les bicyclettes et les vélomoteurs pour la relève ou la distribution du courrier postal par les vaguemestres. Il en a été de même pour les liaisons entre les unités par des estafettes.

## 09 Dans les pays étrangers

Dans les pays étrangers, on retrouve à peu près les mêmes utilisations des cycles, aux mêmes périodes, qu'en France :



- le cas le plus fréquent est celui de la distribution des lettres,
- mais on y voit aussi la distribution des paquets par triporteurs,
- et aussi la distribution cycliste des objets "par exprès".
- on y voit des acheminements exceptionnels de courriers par des postes cyclistes autorisées.
- les postes militaires aussi font usage des bicyclettes.

De nombreux timbres, cachets, dessins ou photos en témoignent.