

La poste à Châteaulin des origines à nos jours

Nous sommes habitués à voir passer, dans notre rue, chaque jour, le facteur ou la factrice sur leur vélo jaune équipé de sacoches bien remplies. Ils déposent dans notre boîte à lettres, des lettres venues du monde entier, des journaux ou des publicités. Certains jours, passe aussi la voiture jaune estampillée de l'oiseau bleu, le facteur qui en sort vous livre directement les paquets volumineux. Ce ballet quotidien, semblable à celui des abeilles d'une ruche, part d'un édifice appelé La Poste située sur la place de la Résistance. Tout cela est l'aboutissement d'une longue histoire.

La lettre, message écrit, apparaît avec la découverte de l'écriture, il y a plus de 5000 ans. Plus tard, au temps de l'Empire Romain, les empereurs font construire, à travers l'Asie Mineure, le nord de l'Afrique et à travers l'Europe, de grandes routes, les voies romaines, qui facilitent le déplacement des légions mais aussi la rapidité des messagers porteurs des ordres de l'empereur. Autour de Carhaix, appelée à l'époque Vorganium, plusieurs voies romaines portent le courrier impérial vers les cités et les camps romains installés sur les côtes du Finistère, territoire des Osismes à l'époque.

Après la chute de l'Empire, les voies romaines se dégradent et sont de moins en moins sûres. Au Moyen-Age, les abbayes, les universités, les villes ont leur propre service de messagerie. L'organisation d'une poste royale apparaît à la fin du XV^e siècle sous Louis XI, avec la mise en place de relais de poste qui permettent, tous les 30 kilomètres environ, de changer de chevaux. Un siècle plus tard (1576), le roi Henri III veut créer dans les baillages et les sénéchaussées comme celle de Châteaulin, un office des messagers royaux. Il faudra attendre encore longtemps, mais ce sont les premiers pas vers un service public des postes. Très lentement, comme une toile d'araignée, se tissent un réseau de routes ponctuées, environ tous les sept lieues, c'est-à-dire tous les 28 km, de relais de postes où cavaliers et diligences peuvent changer de chevaux. Le relai de poste est tenu par un maître de la poste aux chevaux pourvu d'un brevet royal. Des postillons conduisent les chevaux jusqu'au prochain relai et les ramènent.

En Bretagne, le pouvoir du roi de France se heurte à la résistance des Etats de Bretagne. Cette assemblée bretonne voit dans l'organisation de la poste aux chevaux une mainmise du pouvoir royal sur les privilèges dont jouit la Bretagne depuis son union à la France en 1532. Le coût de l'entretien des routes lui fait craindre de nouveaux impôts et de nouvelles corvées pour les paroisses. Les Etats de Bretagne tiennent tête à Louis XIII et à son ministre le Cardinal de Richelieu, puis à Louvois ministre de Louis XIV. Cette attitude explique le retard pris par la Bretagne dans l'établissement de relais de poste. Jusqu'en 1666, sur les cartes géographiques des relais de poste, il y a en 623 à l'époque, la Bretagne fait tache blanche. La situation évolue à partir de 1666, quand Louis XIV ordonne « **d'établir sur le champ des liaisons en sorte que sa Majesté puisse envoyer des ordres aux officiers de son armée navale et recevoir réponse.** » La carte des relais de postes dressée en 1676 par les sieurs Samson, géographes ordinaires du roi, montre que seule la poste de Paris à Brest est établie ; entre Rennes et Brest on compte 11 relais. Le ministre Louvois établit un monopole des postes dont il confie la gestion à un fermier général moyennant finances, c'est une étape de plus vers le service public des postes. Les relais de poste restent sous la direction du roi.

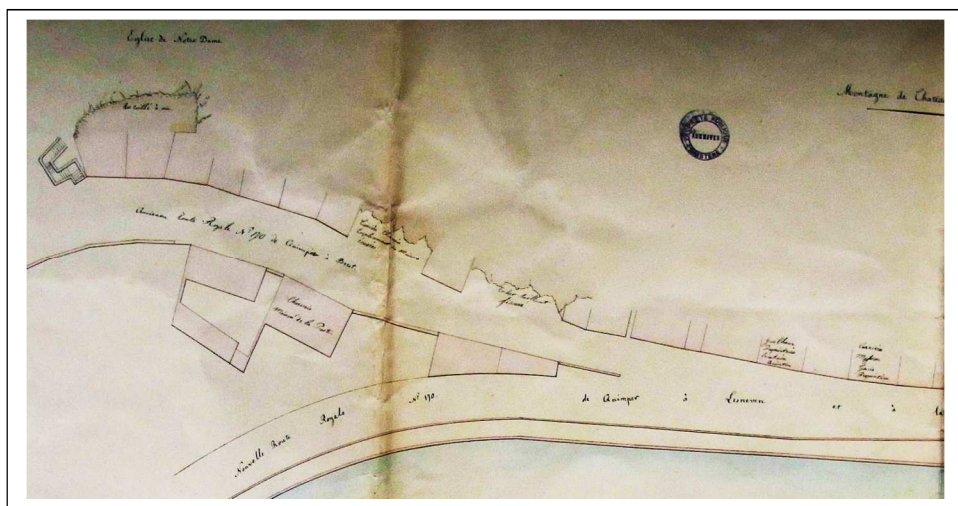
Par un arrêt du conseil du roi en 1738, une nouvelle impulsion royale est donnée à l'organisation des relais de poste en Bretagne. Il y est souligné, « **que la province de Bretagne, se trouve privée des avantages que lui pourrait procurer l'établissement de la poste bien réglée dans les principales routes de la Province.** » L'arrêt ordonne : « **qu'il sera dorénavant établi dans la dite province de Bretagne des postes en tel nombre et dans tels lieux qu'il sera jugé nécessaire.** » Faute d'argent, les choses traînent. Il faut attendre 1756 et les années suivantes pour que le nouveau commandant en chef en Bretagne, le duc d'Aiguillon, lancent un véritable programme d'amélioration ou de création des grands chemins en Bretagne. En 1756, le relai de Châteaulin n'est pas encore mis en place, l'intendant de Bretagne veut obliger le corps politique de la paroisse à y parvenir. Le relai de poste de Châteaulin

perçoit une participation financière des Etats de Bretagne. Une lettre écrite le 13 juin 1757 par M. Robin de Châteaulin à M. de Gennes, procureur au parlement de Rennes, a mis cinq semaines pour arriver à son destinataire. En 1790, le maître du relai de poste à Châteaulin est M. Nicolas Créteau. Il dispose d'un nombre important de chevaux. Le cheval joue un rôle majeur dans l'organisation du transport des courriers comme des personnes. La Basse-Bretagne, avec ses élevages de bidets ou de postiers, est le royaume du cheval. En 1666, Solleyssel, écuyer ordinaire de la grande écurie du roi note : « Il sort de Basse-Bretagne tous les ans 8 à 10 000 chevaux. » Le long des relais, beaucoup de chevaux meurent d'épuisement sur des routes mal entretenues. D'autres sont victimes d'épidémies comme la morve.

A Châteaulin, en janvier 1792, lors d'un incendie, à la Ville-Jouan, dans les écuries de M. Créteau, maître du relai de poste, on déplore la mort de huit chevaux. Il y a grand émoi dans la ville ; le maire, M. Delaroque, impose aux notables de la ville d'enterrer les chevaux sous peine d'amende, ils le feront faire par leurs domestiques ou par des ouvriers. Quelques mois plus tard, M. Nicolas Créteau ayant démissionné, son successeur, **M. René Bourveau** remet, sur le bureau de la municipalité, son brevet qui a été contresigné par Joseph-Dominique Garat, ministre de la Justice qui a succédé à Danton.

Bien souvent, le maître de la poste aux chevaux tient en même temps une auberge faisant office de restaurant et d'hôtel, ceci explique comment un certain nombre de relais de postes sont devenus des hôtels-restaurants.

Sur un plan dressé en 1844 à la suite d'éboulements dans les ardoisières de la colline du château, figure, **dans l'actuelle rue Notre-Dame (jadis Rue Neuve)**, au débouché de la vieille route de Quimper, l'emplacement du relai de poste. Il est tenu par Mme Aimée Cheneveux qualifiée, en 1830, de maîtresse de la poste aux chevaux. En 1851, ce relais est mis en vente, l'année précédente M. Charvais s'est marié en secondes noces avec Marie Angélique Borde institutrice. Le spectre du chemin de fer fait déjà entrevoir la fin de la poste aux chevaux. L'année suivante, on note que M. Charles Milin, membre du conseil municipal est qualifié de maître de poste.



Plan dressé, en 1844, par M. Durocher ingénieur des mines.

Si les relais de postes permettent le transport rapide de la malle contenant les lettres administratives ou des particuliers et les journaux, il faut en assurer le ramassage et la distribution, c'est le rôle d'une autre institution, **la poste aux lettres**. Ogée, dans son dictionnaire de 1777, note que Châteaulin possède deux postes : la poste aux chevaux et la poste aux lettres.

La poste aux lettres reçoit les lettres à expédier et les lettres à distribuer apportées par la malle-poste. De Châteauneuf comme de Crozon le destinataire doit venir chercher son courrier au bureau de poste

de Châteaulin et payer le plus souvent le prix du port de la lettre. La première lettre conservée au départ de Châteaulin date de 1734. A l'époque, l'enveloppe n'est pas connue, on plie la lettre que l'on ferme à l'aide d'un cachet de cire. Cinq cachets, si c'est une lettre chargée, c'est-à-dire qui contient de l'argent. A côté de l'adresse figure le nom de la localité et le prix payé ou à payer. Le courrier en provenance de tout le royaume arrive six fois par semaine à Châteaulin.

La Révolution qui met fin aux privilèges y compris ceux des maîtres des postes nationalise la poste aux chevaux comme la poste aux lettres et les réunit peu à peu en un même service.

Châteaulin n'est pas satisfait de la nouvelle organisation. Une lettre postée à Paris met cinq jours pour arriver à Quimper et dix jours pour parvenir à Châteaulin au lieu de cinq jours sous l'Ancien Régime. Le courrier reste en souffrance à Quimper, ceci émeut la municipalité qui souligne le préjudice que cela peut causer aux particuliers et la difficulté pour elle d'assurer le gîte et le ravitaillement des troupes dont elle n'a pas été avertie, à temps, du passage. Le conseil municipal de Châteaulin ne peut dit-il « **fermer les yeux sur les abus que présente la nouvelle administration des postes aux lettres.** » Le courrier de Nantes met un jour et demi pour arriver à Quimper et six à sept jours pour arriver à Châteaulin. Pire, le courrier de Brest, de Morlaix et de Landerneau passe par Châteaulin pour aller séjourner quatre jours à Quimper avant de revenir à Châteaulin. Dès le mois de janvier 1790, la municipalité adresse au général des postes un mémoire demandant une direction d'une poste aux lettres à Châteaulin.

En 1792, le bureau de poste de Châteaulin est tenu par une mademoiselle Carré qui ne semble pas donner totale satisfaction. La municipalité réclame une nouvelle fois, au ministre de l'intérieur la nomination d'un directeur des postes à Châteaulin. Le 23 juin 1792, le maire peut annoncer à son conseil municipal que l'administration des Postes de Paris a donné son accord pour la nomination d'un directeur des postes à Châteaulin. Cette nomination doit être faite par le Directoire des Postes de Quimper, la municipalité se réservant le droit de délivrer le certificat exigé. Le 27 juin la municipalité refuse de délivrer un certificat à la demoiselle Carré alors directrice des postes aux lettres vu qu'un nouveau directeur des postes doit prendre son service à la date du 1^{er} juillet 1792. Peut-être est-il ce monsieur Fourquy qui démissionne en 1799. Châteaulin sera l'unique commune du département à faire figurer sur les lettres son nouveau nom révolutionnaire de **Ville-sur-Aulne**. Cela perdura jusqu'en 1800, même si depuis décembre 1895 Châteaulin a retrouvé son nom d'origine.

Au début du XIX^e siècle, les lettres portent la griffe ou cachet de Châteaulin avec le chiffre 28, le numéro du département à l'époque. En 1810, le nouveau directeur du bureau de poste est M. Pierre Benoist qui est toujours en place 18 ans plus tard, lorsque le 2 février 1828, le courrier, parti de Quimper, tombe dans l'Aulne à Châteaulin. Le directeur et les employés doivent faire sécher les lettres et essayer de retrouver les adresses.

En 1828, un nouveau cachet apparaît sur les lettres, il indique la date de l'envoi de la lettre. Deux ans plus tard, un nouveau cachet réunit la date et le lieu d'expédition. A côté un autre cachet indique si c'est en port dû ou en port payé.

En 1829, un service à cheval est créé entre Châteaulin et Carhaix.

L'annuaire de Brest et du Finistère de 1835, nous indique que le bureau est situé sur le Quai sans plus de précision. Il est ouvert, en été, de 7 h du matin jusqu'à 2 h et rouvert de 3 h à 6 h du soir. L'hiver, il est ouvert de 8 h du matin à 6 h. du soir sans interruption. La direction du bureau de poste est assurée à cette date par Madame Deplas. Le courrier pour Paris part de Châteaulin à minuit et met 77 heures pour y parvenir soit 3 jours et 5 h.

A partir de 1830, la poste va assurer un service et un rayonnement social qui dure encore aujourd'hui. L'administration de la poste crée la fonction de **facteur rural** et installe des boîtes aux Lettres dans toutes les communes. Dès les débuts, 5000 facteurs sont recrutés à grande peine sur l'ensemble du territoire car il faut savoir lire et écrire et aussi être capable d'assurer une marche de plus de trente kilomètres chaque jour. Dans le même temps des bureaux annexes sont créés à Châteauneuf-du-Faou,

à Argol et à Pleyben. Un service à pied assure la liaison entre Argol et Châteaulin. En 1835, les facteurs reçoivent **un uniforme**.

Il fallait marcher beaucoup pour distribuer peu de lettres. Une enquête réalisée entre le 15 et le 28 novembre nous indique le nombre de lettres distribuées en quinze jours : 13 à Cast, 23 à Dinéault, 5 à Ploéven, 3 à Saint-Coulitz, 13 à Plomodiern. Le 18 février 1859, le facteur Hervé Lautrou, âgé de 73 ans est admis à faire valoir ses droits à une pension. L'annuaire de Brest du Finistère de 1835 souligne : « Le service rural est extrêmement pénible en Bretagne, à cause du mauvais état des chemins et parce que les habitations sont toutes disséminées, il arrive souvent qu'un facteur rural, pour porter trois lettres à domicile, fait douze à quatorze lieues dans la journée. Dans le Finistère ce service est loin de rapporter ce qu'il coûte au gouvernement ».

Une double innovation qui est plus une révolution, donne, en 1849, un élan nouveau à la poste, d'une part l'apparition du **timbre-poste** avec l'effigie de Cérès déesse des moissons et d'autre part le **tarif unique** de vingt centimes quelle que soit la distance pour la France et les départements d'Algérie.

En ce milieu du XIXe, le relai de poste aux chevaux continue de fournir des chevaux frais aux diligences comme à la malle-poste mise en service en 1793. Mais les jours de cette institution sont comptés depuis l'apparition du chemin de fer qui a commencé à tisser sa toile en 1844 sur toute la France à partir de Paris. Le train arrive à Châteaulin en 1864. Charles Milin semble avoir été le dernier maître des postes au relai de Châteaulin. Officiellement la poste aux chevaux sera supprimée en 1873.

En novembre 1870, une lettre adressée à Madame Moysan arrive à la Poste de Châteaulin. L'enveloppe porte une mention inattendue : « PAR BALLON MONTE ». Elle a été envoyée depuis Paris qui est assiégé par les armées prussiennes depuis septembre 1870. Le courrier est transporté par un ballon au bord duquel ont pris place quelques personnes. Soixante-six ballons montés ont transporté deux millions de lettres pendant le siège de Paris. Le ballon transportant la lettre de madame Moysan est parti de Paris le 19 novembre avec deux autres ballons. Ils se sont posés l'un en Belgique, un autre en Hollande et le dernier en Norvège. Ce qui paraît une simple anecdote, ouvre en fait la grande histoire de la poste aérienne à laquelle l'avion donnera de nouvelles possibilités à partir de 1912.



Lettre partie, le 19 novembre 1870, de Paris assiégé, à bord du ballon monté l'Archimède qui s'est posé en Hollande.

Le cheval puis le train, voire le ballon monté, achemine le courrier vers les destinataires. Le facteur qui n'avait que ses jambes comme les messagers du Moyen-Age commence à participer du progrès des techniques. En 1893, l'administration des postes conseille aux facteurs d'utiliser **le vélo**. Peu de facteurs pourront s'offrir ce moyen plus rapide de déplacement car ils ne touchent qu'une faible indemnité pour acheter et entretenir le vélo. Si beaucoup d'innovations apparaissent dans l'histoire de la poste au 20^e siècle et au début du 21^e, le vélo jaune est toujours d'actualité dans le quotidien des Châteaulinois même si les voitures jaunes à l'oiseau bleu se sont faites plus nombreuses.

C'est en 1873, que l'administration des postes adopte l'usage de **la carte postale** dont elle gardera le monopole de la production quelques années. En 1891, apparaît la carte illustrée d'une photographie. A Châteaulin, dès 1897, M. Et Mme Jean Marie Le Doaré, photographes, vont fournir des clichés à l'éditeur briochin Emile Hamonic ; puis au début du 20^e siècle, ils vont eux-mêmes éditer leurs propres cartes postales. Leur fils Jos, va amplifier cette activité. Qui n'a pas vu ces cartes postales noir et blanc puis polychromes signées Jos. M. Dominique Le Doaré, a poursuivi l'œuvre de son père. Ces cartes ne sont pas seulement un moyen pratique et jadis économique de donner de ses nouvelles, elles sont souvent des œuvres d'art qui diffusent à travers le monde, les monuments, les paysages, les mœurs et les activités de la région de Châteaulin et de toute la Bretagne.

En 1900, les Châteaulinois habitant sur la rive gauche de l'Aulne ne reçoivent leur courrier qu'10h alors qu'il est distribué à 8h sur la rive droite, ils demandent au receveur des Postes que la distribution soit alternée d'une année sur l'autre et ils concluent en disant que « l'itinéraire ne doit pas être sacré ». Le Conseil Municipal relayé par le conseil général demande la création d'un second poste de facteur local à Châteaulin. Le directeur des postes et des télégraphes du Finistère refuse la création de ce second poste. Il faudra attendre 1908 pour que l'administration des postes nomme non seulement un mais deux facteurs supplémentaires à Châteaulin. Nouvel émoi de la municipalité en 1920, quand elle apprend que le service du courrier et des voyageurs de Châteaulin à Camaret va être supprimé. Ce service est assuré par des particuliers. Depuis 1901, il bénéficie d'une automobile. Pour aller de Châteaulin à Crozon il ne faut plus qu'une heure et demie au lieu de cinq à six heures à une vitesse variant de 10 à 40 km /h. En vain, la municipalité proteste contre cette suppression qui isole un peu plus Châteaulin. Le journal de Châteaulin, le Bas-Breton, dans son édition du 28 août 1920, en rajoute quand il écrit : « Avec une irrégularité déconcertante, désespérante et très préjudiciable aux affaires, le courrier de Paris continue à nous être servi par une administration par trop insouciant. Il ne serait pourtant pas impossible de porter remède à cet état de chose, à moins que la région châteaulinoise ne soit considérée tout à fait comme quantité négligeable. » De ce service il restera longtemps sur la maison n° du quai Carnot l'inscription en grandes lettres d'imprimerie « Descente des courriers de Camaret, Crozon, Plomodiern »

Dans la première moitié du XIX^e siècle, la poste de Châteaulin a ignoré un nouveau moyen de communication : le télégraphe aérien de Chappe qui fonctionne ailleurs depuis 1793. Ce n'est qu'en 1852 que le nouveau télégraphe électrique fait son apparition à Châteaulin. En 1857 on installe le bureau du Télégraphe à la mairie de Châteaulin située à l'époque près de la maison éclusière. La télégraphie qui est successivement sous le contrôle du ministère de la guerre puis de l'intérieur est rattachée en 1870 à l'administration des Postes. Sur le mur des bureaux de poste on a le sigle P et T. Poste et télégraphe. Pas pour longtemps, d'ici peu il va s'enrichir d'une autre lettre T comme téléphone. Arrivé en France en 1877, c'est trente ans plus tard, en 1907, que le téléphone fait son apparition à Châteaulin où la municipalité a tout de suite donné son accord à la dépense nécessaire. Le journal le « Bas-Breton » daté du **17 août 1907** annonce que des communications téléphoniques peuvent être échangées depuis le veille entre Châteaulin et onze départements » et il ajoute : « le service n'est assuré que par la cabine téléphonique de la poste en attendant que l'installation des appareils chez les abonnés soit terminée. »

Le nombre des abonnés ne cessera de croître, surtout après la seconde guerre mondiale. En 1960, des bureaux muets sont installés près de la Résidence de l'Aulne et près du lycée Jean-Moulin, le bureau muet comprenait un distributeur de timbres-poste, une boîte aux lettres et un poste téléphonique à prépaiement. Dix plus tard, les cabines téléphoniques font leur apparition dans les rues et sur les places ; aujourd'hui ce n'est plus qu'un souvenir, les dernières ayant été enlevées cette année. L'usage du téléphone accru beaucoup le personnel de la Poste, en particulier celles qu'on appelait les demoiselles du téléphone chargées de mettre les clients en relation avec leurs correspondants. Leur activité périclité à partir de 1972 où un système de communication électromécanique est installé rue Fénigan. Ce centre qui s'est doté en 1984 d'un commutateur électronique, fusionne en 1994 avec le centre principal d'exploitation de Quimper.

Comme la mairie et la sous-préfecture, le bureau de poste de Châteaulin fut longtemps à la recherche d'un local définitif et adapté. Dans une enquête de 1847, la poste aux lettres se trouve dans la rue Neuve, actuel quai Carnot. Une boîte aux lettres est fixée sur le mur. En 1871, l'administration des postes envisage de déplacer le bureau de poste hors de la ville, vers la route de Crozon ce qui provoque une certaine agitation chez les usagers. C'est sans doute à la fin du XIXe siècle que la « Poste, Télégraphe, Téléphone » s'installe dans son site près de la Sous-Préfecture sur le quai de Nantes (Quai Jean Moulin). C'est en pleine seconde guerre mondiale, en 1942, que la municipalité de Châteaulin envisage de construire un Hôtel des Postes. Il faut attendre 11 ans pour qu'enfin le permis de construire soit délivré. Le nouveau bâtiment des Postes, dû à l'architecte Edme-Pierre Derrouch, est construit sur la Place de La Résistance anciennement dénommé Champ de Bataille dont la surface a déjà était réduite par la construction de l'Hôtel de ville. L'édifice est inauguré, le 22 avril 1956, par Guy Mollet, président du conseil.

S'il fallait dresser un monument à la gloire de la Poste, il conviendrait de rappeler le rôle du cheval et du postillon, des facteurs, des demoiselles du téléphone, du personnel chargé d'entretenir par tous les temps les lignes téléphoniques.

Au-delà des mutations techniques considérables et des changements de statuts, l'image permanente de la poste demeure la présence régulière par tous les temps, dans les villes et surtout dans les campagnes, du facteur et de la factrice. A pieds, à vélo ou en voiture, ils apportent les lettres, les colis et les journaux mais ils sont parfois la seule personne que l'on verra de la journée. Ils assurent de multiples commissions, ils sont aussi des confidents. Depuis 1857, ils apportent dans les familles le calendrier devenu l'almanach du facteur sorti des imprimeries Oberthur de Rennes et que l'on consulte toute l'année.

A l'ère du numérique, l'aventure de la Poste qui a succédé aux P.T.T. se poursuit. Depuis 2010, elle a cessé d'être une administration de l'Etat pour devenir une société anonyme ouverte à la concurrence. A Châteaulin, pendant que 13 facteurs et factrices sillonnent la ville et les communes avoisinantes en vélos à assistance électrique ou en voitures, 9 personnes assurent le service de la poste. Elles traitent par jour 6.600 objets (lettre, colis, magazines), une activité en légère baisse, mais qui n'a rien à voir avec les 22 lettres reçues par jour en 1847, il y a 170 ans.

Je termine en rappelant les mots de madame de Sévigné dont on a conservé 1120 lettres expédiées entre 1648 et 1696 : « Quelle belle invention que la poste ! »

*Conférence donnée par Guy Leclerc
le samedi 17 septembre 2016
à l'occasion des Journées Européennes du Patrimoine*