



## Revue d'histoire du XIXe siècle

Société d'histoire de la révolution de 1848 et des révolutions du XIXe siècle

45 | 2012

Le quotidien des techniques

---

# Les monte-charge à la Poste dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle : débats sur la mécanisation de l'espace de travail

*Lifts in the French post office in the second half of the 19<sup>th</sup> century: debates on mechanization in the workplace*

*Die Lastenaufzüge der Post in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts: Debatten über die Mechanisierung des Arbeitsplatzes*

**Guy Lambert**

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rh19/4348>

DOI : 10.4000/rh19.4348

ISSN : 1777-5329

### Éditeur

La Société de 1848

### Édition imprimée

Date de publication : 31 décembre 2012

Pagination : 143-158

ISSN : 1265-1354

### Référence électronique

Guy Lambert, « Les monte-charge à la Poste dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle : débats sur la mécanisation de l'espace de travail », *Revue d'histoire du XIXe siècle* [En ligne], 45 | 2012, mis en ligne le 31 décembre 2015, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rh19/4348> ; DOI : 10.4000/rh19.4348

---

GUY LAMBERT

*Les monte-charge à la Poste dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle : débats sur la mécanisation de l'espace de travail*

Lorsque le nouvel hôtel des Postes de Paris entre en fonction en juillet 1888, ses monte-charge ont déjà acquis une malencontreuse notoriété : la défaillance de leur système moteur puis leur remplacement ont en effet retardé de deux ans la mise en service du bâtiment, attendue avec impatience depuis le lancement de sa reconstruction en 1878. Accidentellement projetés dans l'espace médiatique et dans le débat public, ils suscitent des controverses bien éloignées de l'accueil enthousiaste habituellement réservé à ce type d'appareils, dont l'ascenseur, « classe toute spéciale de monte-charge »<sup>1</sup>, peut déjà apparaître emblématique. Mais surtout, le spectacle de ces revers techniques contraste cruellement avec le succès croissant du transport vertical, depuis l'invention par Elisha Graves Otis du parachute de sécurité – dont la fiabilité est spectaculairement démontrée en 1854 dans le Crystal Palace de New York – jusqu'à la mise au point de la propulsion hydraulique par Léon Edoux présentée en 1867.

L'histoire des ascenseurs et des monte-charge, pensée le plus souvent comme le récit des innovations qui ont permis leur banalisation, reste encore grandement marquée par une approche « internaliste », globalement plus attentive aux systèmes moteurs qu'aux évolutions liées à l'usage des appareils. Les pages qui leurs sont consacrées les envisagent souvent conjointement, au même titre que d'autres catégories de dispositifs mécaniques comme les escalators, mais dans une perspective où les spécificités du transport des personnes tendent progressivement à prendre le pas sur celui des marchandises et même à guider les évolutions de ces différentes catégories d'appareils<sup>2</sup>.

1. Joseph Hirsch, *Exposition universelle internationale de 1878 à Paris. Rapport du jury international. Groupe VI. Classe 54, Rapport sur les machines et les appareils de la mécanique générale*, Paris, Imprimerie nationale, 1883, p. 470.

2. Un tel rapprochement reflète d'ailleurs les classifications en usage dans les Expositions universelles, mais envisagé sur un temps plus long, il semble parfois faire de l'ascenseur « moderne » l'héritier de dispositifs antérieurs. Cf. Jean Gavois, *Pour monter, pour descendre. Histoire abrégée du transport vertical, des Pyramides à nos jours*, s.l., Otis Elevator Company, 1984; Michel Ellenberger, « Engins de levage et verticalité », *Revue du Musée des arts et métiers*, n° 9, décembre 1994, p. 4-12.

L'étude historique de tous ces équipements mécaniques a principalement été abordée depuis le champ de l'histoire de l'architecture et de la construction<sup>3</sup>, et plus rarement à partir de leur réalité matérielle, dans une optique muséale ou patrimoniale<sup>4</sup>. Si cela tient évidemment à la relation intime de ces appareils avec le renouvellement du cadre bâti, l'analyse a bien souvent été plus attentive aux incidences des techniques sur l'architecture qu'à leurs interactions avec le social, hormis peut-être à propos d'édifices hors du commun comme le Trocadéro ou la Tour Eiffel<sup>5</sup>. Si on n'a pas manqué de souligner la place qu'occupent progressivement ces équipements dans les grands magasins ou encore la manière dont ils renversent la hiérarchie de l'espace domestique dans l'immeuble d'habitation<sup>6</sup>, les effets en retour de ces types d'édifices sur l'évolution même des appareils, en termes de perfectionnements d'usage ou de réglementation par exemple, restent encore en grande partie à étudier. Un tel constat encourage à étendre le regard porté sur le transport vertical, de sa production technologique stricte vers les ajustements inspirés par la sécurité et l'ergonomie, et de ses concepteurs et fabricants vers ses usagers<sup>7</sup>.

La trajectoire des monte-charge de l'hôtel des Postes de Paris fournit précisément l'occasion d'aborder l'histoire de ces appareils dans cette perspective. Les enjeux humains invisibles qu'il s'agit d'examiner ici tiennent étroitement au contexte précis dans lequel ceux-ci s'inscrivent, non pas dans l'espace domestique de l'immeuble ou l'espace public des loisirs – comme les grands magasins par exemple – mais dans l'espace du travail. De ce point de vue, la question ne peut être détachée de la valeur de prototype que cet édifice et cet objet technique représentent l'un et l'autre pour la construction des bâtiments postaux à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Entre le moment de leur conception et celui de leur mise en service, la confrontation des points de vues qu'expriment les protagonistes – depuis les hauts-fonctionnaires jusqu'aux

3. Cecil D. Elliott, *Technics and Architecture. The Development of Materials and Systems of Buildings*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 1992, p. 327-361 ; Vittorio Magnago Lampugnani and Lutz Hartwig (eds), *Vertical. Lift, Elevator, Paternoster. A Cultural History of Vertical Transport*, Berlin, Ernst & Sohn, 1994 ; Alisa Goetz (ed.), *Up Down Across. Elevators, Escalators, and Moving Sidewalks*, London, Merrell, 2003.

4. Cf. Robert M. Vogel, *Vertical Transportation in Old Back Bay, a Museum Case Study : The Acquisition of a Small Residential Hydraulic Elevator*, Washington D.C., Smithsonian Institution Press, 1988 ; Kerstin Englert, *Lifts in Berlin : 100 Years of History. Fahrstühle in Berlin : Eine 100 Jahrige Geschichte*, Berlin, Jovis, 1999.

5. Cf. l'étude pionnière de Robert M. Vogel, *Elevator Systems of the Eiffel Tower 1889*, Washington D.C., Smithsonian Institution Press, 1961.

6. Bernard Marrey, *Les grands magasins des origines à 1939*, Paris, Picard, 1979 ; François Loyer, *Paris XIX<sup>e</sup> siècle. L'immeuble et la rue*, Paris, Hazan, 1987, p. 190-192 ; Monique Eleb et Anne Debarre, *L'Invention de l'habitation moderne. Paris, 1880-1914*, Paris/Bruxelles, Hazan/Archives d'architecture moderne, 1995, p. 404-407.

7. Les seuls protagonistes ayant généralement retenu l'attention sont les inventeurs et les entreprises, parmi lesquels Otis arrive en tête des études monographiques : Anne Millbroke, 'Technological Systems Compete at Otis: Hydraulic versus Electric Elevators', in William Aspray (ed.), *Technological Competitiveness, Contemporary and Historical Perspectives on the Electrical, Electronics, and Computer Industries*, New York, IEEE Press, 1993, p. 243-269 ; Jason Goodwin, *Otis: Giving Rise to the Modern City*, Chicago, Ivan R. Dee, 2001.

postiers, en passant par l'architecte et les experts appelés à se prononcer sur les réparations – invite à envisager ces monte-charge sous l'angle d'une histoire où les techniques sont affaire de représentations et de rapports sociaux<sup>8</sup>. Si la technique est porteuse ici d'une part d'innovation, il convient d'en distinguer deux ordres. La nouveauté tient en premier lieu à l'importance que prennent les monte-charge dans l'organisation spatiale de l'exploitation postale, en légitimant un étagement des activités, qui rompt avec le modèle du plain-pied préconisé encore peu de temps auparavant par les fonctionnaires. L'innovation apparaît également dans la conception même de ces équipements, pensés en adéquation avec le fonctionnement de l'édifice. L'administration et l'architecte imaginent des appareils à mouvement permanent, d'un type encore peu usité en France, mais leurs dysfonctionnements à la veille de l'inauguration entraînent finalement leur remplacement par des appareils plus communs.

Portant au fond sur les relations entre objet technique, organisation spatiale et conditions de travail, l'analyse est certes sous-tendue par le statut particulier de la poste, « ni tout à fait administrative, ni tout à fait industrielle »<sup>9</sup>. Pour autant, en envisageant la place du transport vertical dans l'espace de travail comme une construction régie par l'organisationnel et le social, cet article entend contribuer plus largement à une « histoire sociale de l'architecture administrative »<sup>10</sup>, marquée comme on le sait dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle par une mécanisation croissante. Le développement d'une pensée organisationnelle au sein de l'administration postale se manifeste alors par la formulation de principes devant régir la conception des bâtiments, avant d'évoluer vers une forme de théorie de « la relation entre le plan et l'action »<sup>11</sup>. Dans cette perspective, le développement du transport vertical ne suffit pas à atténuer les réticences exprimées à l'encontre d'un étagement des fonctions, au nom d'une analyse matérielle et fonctionnelle du travail postal. Si cette dernière intervient évidemment aussi dans la définition d'un cahier des charges pour les monte-charge, leur conception proprement dite voit se confronter plusieurs approches de la rationalité technique, où l'attention à l'usage se heurte parfois au primat d'une efficacité d'ordre technologique et économique. En l'espèce, si l'ascenseur et le monte-charge sont volontiers amalgamés au point de vue d'une histoire de la technologie, ce cas d'étude

8. Wieber E. Bijker, Thomas P. Hughes and Trevor Pinch (eds), *The Social Construction of Technological Systems. New Directions in the Sociology and History of Technology*, Cambridge Mass., MIT Press, 1987 ; Bruno Latour, *Petites leçons de sociologie des sciences*, Paris, La Découverte, 2006 (1<sup>ère</sup> édition 1993) ; David Edgerton, « De l'innovation aux usages. Dix thèses éclectiques sur l'histoire des techniques », *Annales HSS*, 53<sup>e</sup> année, n° 4-5, 1998, p. 815-837.

9. Muriel Le Roux, « Introduction », in Muriel Le Roux [dir.], *Histoire de la Poste. De l'administration à l'entreprise*, Paris, Éditions Rue d'Ulm, Presses de l'ENS, 2002, p. 10.

10. Telle que la réclame par exemple Delphine Gardey, *La dactylographe et l'expéditionnaire. Histoire des employés de bureau. 1890-1930*, Paris, Belin, 2001.

11. Yves Cohen, « Au cœur du moderne : l'autorité du plan (circulations entre l'organisation industrielle, le gouvernement et l'architecture) », *Le culture della tecnica*, n° 21-22, 2011, p. 8.

met en relief les rapports plus complexes qu'ils entretiennent en termes d'usage et de représentations culturelles et sociales. La distinction fonctionnelle qui réserve de fait les monte-charge au transport de marchandises – ici le courrier et les imprimés – est clairement ressentie par des employés qui accusent l'organisation du nouvel édifice d'occasionner « une grande fatigue et une énorme perte de temps »<sup>12</sup>. Mais sans doute cette critique est-elle déterminée par le contraste frappant entre l'introduction d'appareils habituellement célébrés comme une réponse aux « besoins nouveaux de confort ou d'une existence plus facile »<sup>13</sup> et la vie quotidienne d'un personnel appelé ici, tels les facteurs, à gravir les étages plusieurs fois par jour. Il serait toutefois erroné de réduire ces critiques à un point de vue d'utilisateurs passifs de la technologie, tant les échos qu'elles trouvent avec l'argumentation développée quelques années plus tôt par les hauts-fonctionnaires de la Poste en faveur du plain-pied encouragent au contraire à dépasser les antagonismes administration/employés et concepteurs/usagers de la technique, pour mieux examiner l'hétérogénéité des critères qui entrent en jeu dans le regard porté sur les équipements mécaniques intégrés à l'espace de travail.

#### UNE ARCHITECTURE PENSÉE PAR LES FLUX ?

Pour anodine que puisse paraître dans les années 1870 l'idée d'étagger les activités postales, celle-ci est pourtant en débat depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Plus exactement, tandis que les projets conçus dans la première moitié du siècle pour remplacer l'hôtel des Postes – installé depuis 1747 dans l'hôtel d'Armenonville, jugé trop petit et inadapté à ses fonctions<sup>14</sup> – comportent systématiquement plusieurs étages, son directeur s'oppose alors à une telle disposition, au moment même où le nouvel essor du transport vertical semblerait la favoriser. En réalité, le refus de recourir aux monte-charge – au même titre d'ailleurs que le choix de les adopter dans d'autres édifices – ne peut être détaché ici d'une manière d'envisager l'organisation de l'espace en lien avec celle du travail. Cette optique transparaît clairement dans un rapport que rédige le directeur général des Postes Édouard Vandal en 1861 : rappelant au ministre des Finances l'urgence de doter la poste parisienne d'un nouvel édifice permettant de faire face au développement du trafic postal, il formule les principes généraux qui doivent en guider la conception. Par opposition à l'installation déficiente de l'hôtel des Postes existant, conditionnée par la configuration de locaux non prévus pour cette destination qui ont imposé une répartition des activités dans tous les étages de l'édifice,

12. « À l'hôtel des postes », *Le Petit journal*, 23 août 1888, [p. 3].

13. Joseph Hirsch, *op. cit.*, p. 470.

14. Cf. notamment Christophe Tretsch, « La vie à l'Hôtel des Postes de Paris de 1801 à 1830 », *Les Cahiers pour l'histoire de La Poste*, n° 4, mai 2005, p. 3-99.

Vandal prône au contraire une adaptation de l'architecture aux exigences du service. Réclamer « de vastes rez-de-chaussée [...] pour y manipuler les lettres et leur faire subir rapidement leurs différentes transformations »<sup>15</sup> résulte à la fois d'un diagnostic de l'édifice existant et d'une analyse de l'exploitation postale. Celle-ci se montre d'ailleurs aussi attentive à la matérialité du travail qu'à l'observation des flux du courrier, comme l'illustre le récit des détours qu'emprunte alors une lettre dans l'hôtel des Postes. « Transportée, à dos d'homme, par un escalier noir qui ne peut donner passage qu'à une seule personne, dont les sacoches frôlent le mur » et où l'employé « qui monte doit attendre que son prédécesseur soit descendu », la lettre parcourt le premier étage « à travers un grand mouvement d'hommes qui se croisent et s'embarrassent, pour arriver enfin à la boîte du facteur, d'où elle redescendra au rez-de-chaussée par un autre escalier, presque aussi étroit que le premier et par lequel 165 hommes doivent monter et descendre sept fois par jour »<sup>16</sup>. Mais le modèle d'organisation prescrit par Vandal est également déterminé par une lecture du paysage technique. Prévoyant que le souci de la dépense foncière puisse encourager les « Pouvoirs publics [...] à conquérir en hauteur, et à placer aux étages supérieurs une partie de la manipulation. », il met en garde contre l'attrait des « prodiges de la mécanique »<sup>17</sup>. Contestant au nom des coûts de fonctionnement la réalité de l'économie qui serait ainsi réalisée, son argumentation n'en est pas moins d'ordre organisationnel, affirmant l'inadaptation des engins de levage aux réalités de la Poste : certes précieux pour déplacer des charges lourdes, ces derniers lui semblent au contraire inapplicables « au mouvement incessant de la manipulation postale »<sup>18</sup>. La préférence accordée à une solution plus simple spatialement, celle du plain-pied, traduit-elle au fond un attachement à la souplesse du travail humain plutôt qu'aux potentialités des équipements mécaniques ?

Tel qu'il est finalement réalisé dans les années 1880 sur les plans de l'architecte Julien Guadet, le nouvel hôtel des Postes concrétise une réalité entrevue par Vandal : l'adoption sans réserve de l'étagement par l'administration postale contraste radicalement avec la profession de foi exprimée précédemment. Pour autant, ce revirement ne tient pas seulement à un pragmatisme foncier servi par l'évolution des techniques et la propagation rapide des ascenseurs<sup>19</sup>, il est aussi favorisé par le contexte de réforme institutionnelle

15. Arch. nat. (Archives nationales), F<sup>90</sup> 19093, Éd. Vandal, « Construction d'un nouvel hôtel des Postes », rapport au ministre des Finances, 26 octobre 1861, p. 7.

16. *Idem*, p. 6.

17. *Idem*, p. 7.

18. *Ibidem*.

19. Un monte-charge à vapeur a été installé dans l'ancien hôtel des Postes dès la fin des années 1860 pour monter les dépêches au premier étage, effectuant « en quelques minutes le travail de cinquante hommes » (« Monte-charge à l'hôtel des postes », *Cosmos*, 5 décembre 1868, p. 644). L'installation d'un tel appareil n'illustre sans doute pas un écart avec les principes d'organisation précédemment énoncés, mais représente plutôt un expédient à l'absence de travaux de plus grande envergure pour améliorer voire remplacer l'édifice existant.

qui touche alors l'administration des Postes au gré de sa fusion avec celle des Télégraphes en un seul ministère en 1879. Le consensus qui s'établit autour du projet de Guadet tient à l'interprétation industrielle du fonctionnement d'un hôtel des Postes, que l'architecte partage d'ailleurs avec Édouard Vandal à quelques décennies de distance. Ainsi la conception de l'édifice comme une « usine »<sup>20</sup> par le premier fait-elle écho aux convictions du second pour qui « la Poste est une vaste manufacture, une usine à laquelle s'applique tout particulièrement les principes de la division du travail et de la manipulation industrielle » et dans laquelle « éviter les frottements, les déperditions de forces, qui constituent des pertes de temps et d'argent est un principe élémentaire »<sup>21</sup>. L'adoption de monte-charge dans l'édifice conçu par Guadet s'inscrit précisément dans une recherche assez poussée de fluidité qui marque tout le projet. Celle-ci se manifeste notamment dans la dissociation des flux, le courrier et les employés empruntant des circulations verticales distinctes (monte-charge pour le courrier, escaliers pour les hommes). Dans quelle mesure ce mouvement peut-il être rapproché de la priorité donnée à la production dans l'industrie à la même époque<sup>22</sup> ?

#### L'USAGE ET LE RENDEMENT : DES CONCEPTIONS DIVERGENTES DE L'EFFICACITÉ TECHNIQUE

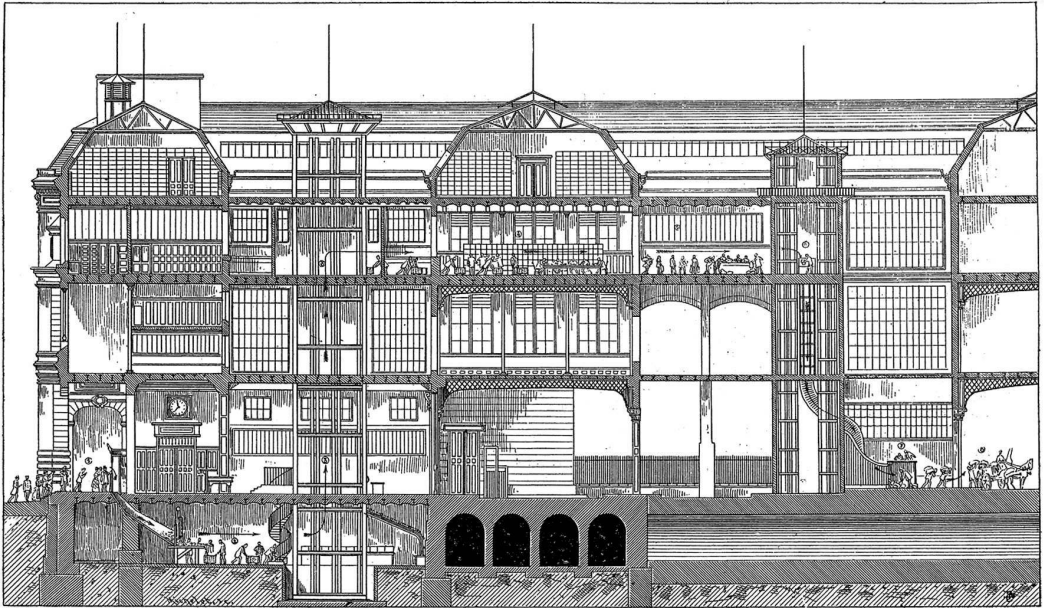
Depuis l'élaboration de leur cahier des charges en 1882 jusqu'à leur installation définitive en 1888, la définition des monte-charge de l'hôtel des Postes est le fruit d'un processus collectif, associant tout d'abord l'administration et l'architecte puis, à l'heure des dysfonctionnements, les ingénieurs appelés comme experts, emmenés par le polytechnicien Julien-Napoléon Haton de La Goupillière. Les différences radicales entre les appareils initialement prévus et ceux qui sont finalement mis en place semblent illustrer la relativité des choix techniques, mais au fond c'est à tous les stades de la genèse de ces équipements que l'on peut observer une hétérogénéité des critères entrant dans les prises de décision. Examinées au filtre des débats, ces dernières reflètent surtout la culture voire l'imaginaire techniques qui fait apparaître les relations de l'objet avec son environnement matériel et social.

À en croire Guadet, l'adoption de monte-charge fonctionnant sur le principe du mouvement permanent résulte d'une analyse fonctionnelle du

20. Le terme d'« usine » est omniprésent chez Guadet pour désigner la part utilitaire de l'édifice, depuis ses premiers rapports administratifs en 1878 jusqu'à ses conférences après 1885.

21. Arch. nat. (Archives nationales), F<sup>90</sup> 19093, Éd. Vandal, « Construction d'un nouvel hôtel des Postes », *op. cit.*, p. 7.

22. La démarche qui est ici à l'œuvre, transposant pour ainsi dire dans le cadre administratif une manière de penser l'espace industriel, peut faire penser à des cas de figure qui se généralisent au début du XX<sup>e</sup> siècle au moment où se diffusent les principes de la rationalisation du travail. Cf. Yves Cohen, « Au cœur du moderne », *loc. cit.*, p. 7-28 ; Olivier Cinqualbre, « La mise en schémas de l'usine (1910-1930) », *Le Mouvement social*, n° 125, octobre-décembre 1983, p. 97-112.



« Le parcours d'une lettre », coupe schématique du nouvel hôtel des postes,  
parue dans *L'Univers illustré*, 30 juillet 1886, p. 484.  
(Musée de La Poste, DR)

programme, soucieuse de la rapidité du service postal : « attendre qu'un plateau d'ascenseur fût monté, déchargé et redescendu avant de faire un nouvel envoi [...] était inadmissible »<sup>23</sup>. Néanmoins, au-delà d'une telle approche du problème, l'incidence de modèles étrangers est sans doute déterminante, à commencer par celle de la poste centrale de Londres – le *Chief Post Office* de Saint-Martin-le-Grand – jugée exemplaire à l'époque pour ses circulations fortement mécanisées. Ces dernières sont bien connues des protagonistes des projets de reconstruction de l'hôtel des Postes parisien : Vandal signale déjà en 1861 un système d'escalier mécanique, sans toutefois que cet exemple bouleverse ses propres convictions. Guadet en revanche s'intéresse de près aux monte-charge à mouvement continu qui transportent les imprimés jusqu'au dernier étage. Reprenant un principe analogue, ceux de son propre projet se distinguent ainsi nettement des types d'ascenseurs ordinaires en usage en France. Ils sont en effet à rapprocher d'un nouveau type, celui du « *cyclic elevator* » – aujourd'hui plus connu sous le nom de « *paternoster* » – qui apparaît au début des années 1880 en Angleterre et s'y développe pour le transport des personnes<sup>24</sup>. Dans ce système, plusieurs cabines fixées sur

23. Julien Guadet, « Conférence sur le nouvel hôtel des Postes », *Mémoires et comptes rendus des travaux de la Société des ingénieurs civils*, vol. 45, 1<sup>er</sup> semestre 1886, p. 534.

24. « Ascenseur continu de M. Frédéric Hart », *La Nature*, 10<sup>e</sup> année, n° 476, 15 juillet 1882, p. 103-106 ; 'Hart's Cyclic Elevator, Mansion House Chambers', *The Engineer*, vol. LV, 26 janvier 1883, p. 61.



une chaîne sans fin effectuent un mouvement permanent souvent comparé à celui d'une noria : disposées dans deux cages accolées et ouvertes à tous les étages, ces cabines montent d'un côté et simultanément descendent de l'autre, à une vitesse suffisamment lente pour permettre d'y entrer ou d'en sortir. Appliquée à des immeubles de bureaux londoniens, l'utilisation de ce système apparaît également « toute indiquée »<sup>25</sup> en France dans les établissements industriels, financiers et commerciaux, voire mieux adaptée que les ascenseurs hydrauliques courants : la possibilité d'accroître le débit, c'est-à-dire le nombre des personnes transportées, et de supprimer le temps d'attente est perçue comme son meilleur avantage. L'adoption d'un tel système pour l'hôtel des Postes de Paris tient évidemment à ces aspects, mais dans quelle mesure le caractère automatique de l'appareil, fonctionnant sans qu'il soit besoin de le commander ni de l'actionner, a-t-il pu constituer aussi un atout implicite en faveur d'un système où le personnel n'a pas à intervenir ? Pour n'être jamais évoqué dans la genèse de ce projet, ce point est en revanche omniprésent dans la littérature technique à l'époque.

Si ces exemples anglais constituent un précédent solide pour les monte-charge de l'hôtel des Postes que conçoit Guadet, l'importation de ce modèle appelle cependant des innovations spécifiques aux yeux de l'administration, non seulement pour les adapter aux pratiques postales en usage à Paris mais aussi pour garantir la sécurité des installations et des employés. De ce point de vue, outre la volonté de veiller à ce que les plateaux ne se retournent pas entre la montée et la descente – hantise infondée si on considère les modèles anglais, mais qui a pu être inspirée par l'analogie avec la noria –, le mouvement continu ne semble pas non plus inspirer totalement confiance aux fonctionnaires, qui demandent d'y introduire des arrêts automatiques réguliers pour faciliter le chargement et le déchargement. Étant donné que ce type d'appareils fonctionne déjà à Londres pour une destination comparable, une telle mesure de prudence pourrait au premier abord paraître exagérée. Elle traduit surtout la conscience des écarts existant entre la France et l'Angleterre en ce qui concerne les réalités quotidiennes du travail postal. Le principe de la noria semble plus approprié au transfert des sacs postaux en usage dans l'hôtel de Londres – qu'il s'agit de jeter et de reprendre sur des plateaux en mouvement – qu'à celui des lourdes corbeilles roulantes utilisées à Paris pour le transport du courrier et des imprimés. L'introduction d'arrêts réguliers dans la marche de l'appareil vise donc à en faciliter le chargement et le déchargement. Elle est toutefois perçue d'emblée comme « une cause de très sérieuses difficultés dans la combinaison du mécanisme »<sup>26</sup> au point

Voir aussi Jeannot Simmen, 'The Paternoster – A Dinosaur at the End of The Machine Age', in Vittorio Magnago Lampugnani and Lutz Hartwig (eds), *Vertical. Lift, Elevator... , op. cit.*, p. 133-139.

25. « Ascenseur continu de M. Frédéric Hart », *loc. cit.*, p. 106.

26. Arch. nat., F<sup>21</sup> 6036, lettre de Julien Guadet au ministre de l'Instruction publique et des Beaux-arts, 9 janvier 1883.

de constituer en définitive l'une des « pierres d'achoppement »<sup>27</sup> empêchant de faire fonctionner ces monte-charge. Les craintes qui s'expriment ici au point de vue de la sécurité expliquent la faible utilisation en France de ce type d'ascenseur continu ou celui du « *paternoster* », quand au contraire ceux-ci se développent largement dans le domaine des immeubles de bureaux en Angleterre, en Allemagne et en Europe centrale. Sans doute faut-il reconnaître ici l'existence de réticences d'ordre culturel qu'une confrontation des monte-charge de l'hôtel des Postes avec ceux des grands magasins du Louvre, établis à la même époque, permettrait d'éclairer : là aussi, les appareils à mouvement permanent sont réservés au transport de marchandises, tandis que les ascenseurs destinés au public sont quant à eux d'un type plus courant.

Les choix technologiques présidant à la mise au point de ces monte-charge font également apparaître de tels enjeux culturels et sociaux. Plutôt qu'à un fabricant d'engins de levage, l'étude en est tout d'abord confiée à un ingénieur centralien, professeur à l'École centrale des Arts et manufactures, Auguste Bonnet, qui s'associe à des constructeurs-mécaniciens à Rouen, Renaux fils et Bonpain, pour la réalisation d'un prototype, puis celle des appareils eux-mêmes<sup>28</sup>. Toutefois, suite aux avaries techniques qui paralysent ces monte-charge et aux tentatives infructueuses pour les réparer, les experts appelés à les examiner recommandent de les remplacer par des produits « très simples, bien connus, ayant fait leurs preuves »<sup>29</sup>. La radicalité de ce choix n'est pas seulement motivée par l'état de l'installation mécanique existante, elle relève surtout d'une

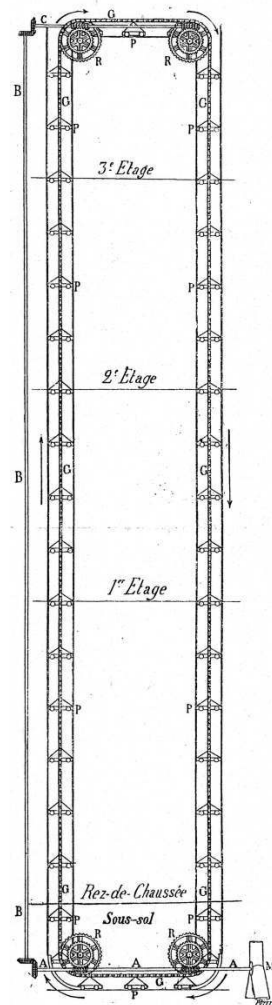


Fig. 2 : Schéma de principe des monte-charge à mouvement continu parus dans *L'Illustration*, 13 août 1887, p. 112. (Coll. particulière, DR)

27. Arch. nat., F<sup>21</sup> 6036, « Rapport de M. Haton de la Goupillière, inspecteur général des Mines », juillet 1887.

28. Pour une analyse plus détaillée de la conception de ces monte-charge, cf. Guy Lambert, 'Promises and Disappointments in the Representations of Innovation in Architecture. The goods Lifts in the Hôtel des Postes of Paris (1878-1888)', in Karl-Eugen Kurrer, Werner Lorenz and Volker Wetzck (eds), *Proceedings of the Third International Congress on Construction History, 20-24 mai 2009*, Cottbus, Brandenburg University of Technology, mai 2009, vol. 2, p. 927-934 (consultable en ligne depuis 2010).

29. Arch. nat., F<sup>21</sup> 6036, « Rapport de M. Haton de la Goupillière », *op. cit.*

réinterprétation profonde des principes mêmes qui ont présidé à la définition initiale des appareils. Lorsque Haton de la Goupillière préconise d'abandonner le système à mouvement permanent, son argumentation témoigne au fond d'une manière d'envisager ces monte-charge radicalement différente du point de vue que l'architecte et l'administration partageaient quelques années plus tôt : l'amélioration de l'installation au double point de vue technologique et économique – depuis la question des coûts de fonctionnement jusqu'à celle de la maintenance<sup>30</sup> – prime ici sur la recherche d'une adéquation entre les appareils et leur usage quotidien. La rhétorique de la sécurité est elle-même convoquée pour légitimer le changement qu'il recommande, lorsqu'il oppose la simplicité d'utilisation des ascenseurs ordinaires, chargés et déchargés à l'arrêt, aux risques « d'un départ inopiné qui peut surprendre [l'employé] et occasionner des accidents de personne »<sup>31</sup> dans le cas du mouvement continu. Ce renversement reflète évidemment les renouvellements techniques qui sont intervenus dans le domaine des ascenseurs au cours de la décennie qui sépare l'expertise du projet initial, mais il est surtout révélateur d'une évolution du statut de ces appareils au cours de cette même période : conjointement à la part d'autonomie que ce secteur technique a gagné progressivement dans le monde du bâtiment – par la constitution d'un noyau d'industriels et d'un savoir technique spécifique –, la manière dont est ici envisagée la question des monte-charge tend à les isoler du projet dans lequel les moyens mécaniques étaient initialement pensés conjointement à l'organisation spatiale du travail.

#### SOUPLESSE DU TRAVAIL HUMAIN *VERSUS* LIMITES DE LA TECHNIQUE

En prenant une part active à la controverse que suscite l'immobilisation forcée de l'hôtel des Postes, la presse d'opinion en appelle fréquemment au point de vue de différentes catégories d'acteurs concernés, depuis les hauts-fonctionnaires jusqu'aux commerçants du quartier<sup>32</sup>. S'il arrive aux journalistes d'étayer leurs attaques en invoquant l'avis des « gens du métier »<sup>33</sup>, dans quelle mesure ne s'agit-il parfois que d'un discours idéal-typique prêté aux employés ? La presse corporative des postiers – l'une des plus dynamiques en la matière<sup>34</sup> – permet quant à elle de saisir plus précisément le regard que

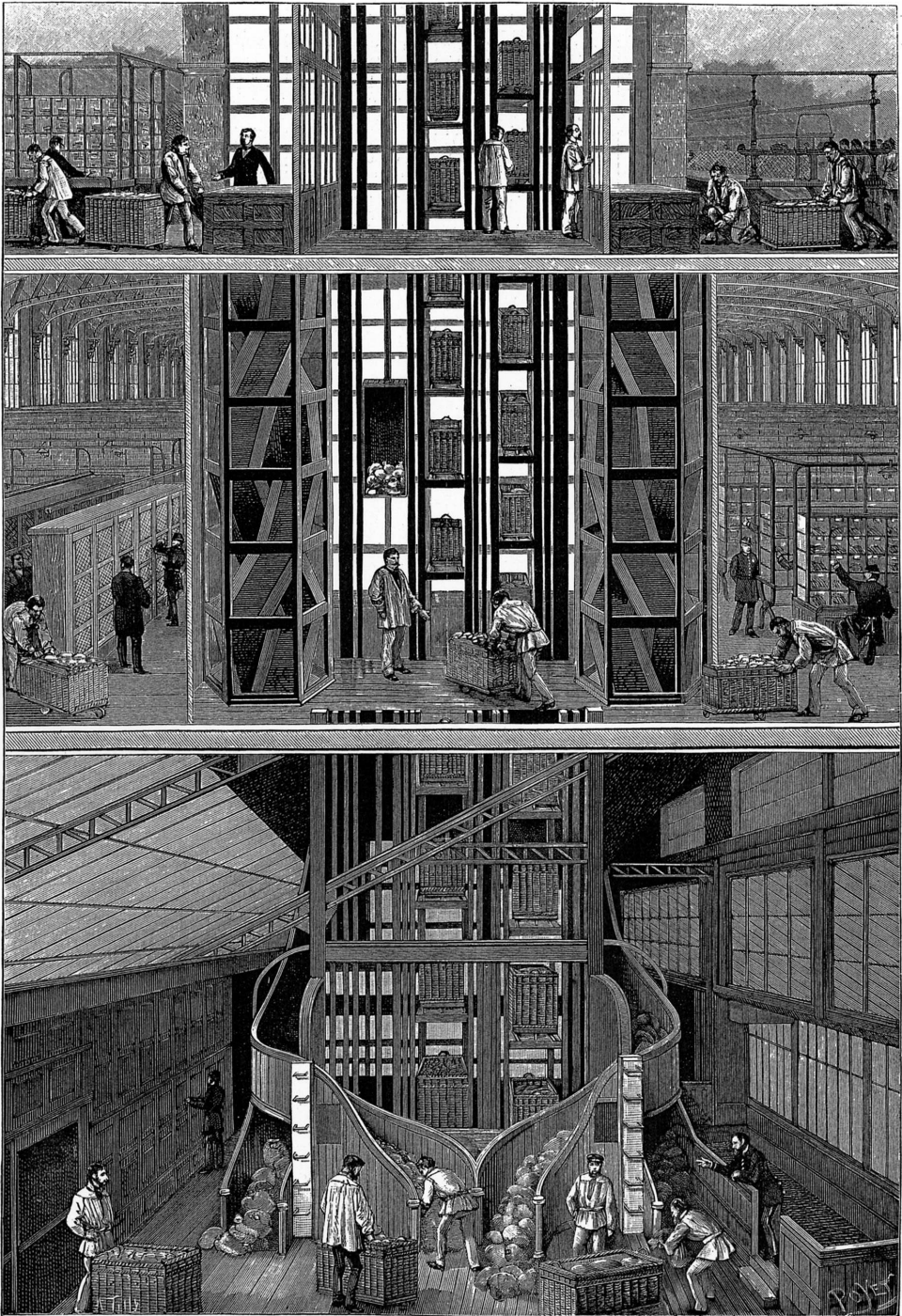
30. Le rejet du mouvement permanent est ainsi étayé en invoquant le « rendement désastreux » d'un système qui demande en permanence une force motrice constante, même pour fonctionner à vide.

31. Arch. nat., F<sup>21</sup> 6036, « Rapport de M. Haton de la Goupillière », *op. cit.*

32. Cf. Guy Lambert, « Le retard, un événement ? L'ouverture différée de l'hôtel des Postes de Paris (1886-1888) », *L'architecture et l'événement - Cahiers thématiques. Architecture, histoire/conception. École d'architecture de Lille et des régions Nord*, n° 8, 2009, p. 219-228.

33. « À l'hôtel des postes », *Le Petit journal*, 23 août 1888, [p. 3].

34. Plusieurs de ces périodiques ont été consultés pour les années 1886 à 1888 : *Le Facteur des Postes. Moniteur des sous-agents des postes et des télégraphes et des anciens militaires employés civils de l'État*, organe



POURQUOI L'HOTEL DES POSTES NE FONCTIONNE PAS. — LES MONTE-CHARGES

Fig. 3 : Vue fictive des monte-charge en fonctionnement, parue dans *L'Illustration*, 13 août 1887, p. 100. (Coll. particulière, DR)

ce monde professionnel porte sur cette affaire, comme plus généralement sur le bâtiment, au filtre d'une « pratique journalière des choses »<sup>35</sup>. Il y est évidemment moins question des monte-charge proprement dits que de leur impact implicite sur les pratiques de travail, mais les articles valent surtout pour ce qu'ils laissent transparaître à ce sujet de la culture professionnelle des métiers de la poste.

La critique des dispositions générales constitue bien évidemment le degré élémentaire de ce regard de postiers : comme plus largement dans le débat public, la défaillance des monte-charge ravive la préférence pour le principe du plain-pied. À cette date toutefois, ce qui n'était auparavant qu'un modèle théorique idéal a connu une concrétisation, certes temporaire mais bien réelle : pendant toute la durée du chantier de reconstruction de l'hôtel des Postes, les services étaient en effet logés dans des baraquements provisoires établis sur la place du Carrousel, qui ne comportaient évidemment qu'un seul niveau. L'usage de ces locaux a fatalement conduit les employés à s'approprier ce modèle de référence. Dès lors, les ambitions du nouvel édifice de Guadet en matière d'organisation offrent sans doute de meilleures conditions de travail par rapport au « désordre » antérieur de l'ancien hôtel d'Armenonville, mais après avoir expérimenté concrètement le plain-pied pendant plusieurs années, les postiers en voient l'étagement comme un « contresens »<sup>36</sup>, si ce n'est un retour en arrière. Le risque de « retard » dans le service et le surcroît de « fatigue » imputables à cette disposition en hauteur constituent les principaux arguments contre celle-ci, jugée incompatible avec le travail d'hommes « qui comptent les secondes et qui n'ont pas le temps de monter les étages »<sup>37</sup>.

Née à l'heure où les monte-charge « font toujours leur mauvaise tête »<sup>38</sup>, la controverse ne perd pas de son actualité lors de la mise en service du bâtiment, même si l'épreuve du terrain ne renouvelle guère la nature des attaques contre le principe de l'étagement. Le sens des jugements exprimés dans ces périodiques corporatifs doit être examiné au filtre des revendications professionnelles et en lien avec les enjeux identitaires que portent ces périodiques. À l'heure où d'autres hôtels des Postes sont mis à l'étude ou en chantier à Amiens, Angers ou encore Marseille, on peut par exemple se demander à quel point les reproches adressés à celui de Paris sont censés attirer l'attention sur l'amélioration de la vie des employés dans la conception de ces

---

de l'Union amicale des facteurs de France, le *Journal des postes et télégraphes, administratif, littéraire et politique* et la *Revue des Postes & télégraphes*.

35. Jean Denis, « Informations », *Journal des Postes et télégraphes administratif, littéraire et politique*, 9<sup>e</sup> année, n° 424, 11 décembre 1886, p. 1. D'autres dispositions innovantes du bâtiment sont également soumises à une critique acerbe, comme l'absence de cloisonnement dans les salles de travail ou de celle de guichets dans le hall public, dont la finalité en termes de surveillance dans les deux cas n'échappe aucunement aux intéressés.

36. *Ibidem*.

37. *Ibidem*.

38. « L'inaugurera ! L'inaugurera pas ! », *Journal des Postes et télégraphes administratif, littéraire et politique*, 9<sup>e</sup> année, n° 414, 2 octobre 1886, p. 1.

nouveaux édifices ? De même, dans quelle mesure les critiques portant sur l'allongement des déplacements dans l'hôtel des Postes parisien doivent-elle être appréhendées à la lumière de revendications portant sur la réforme de la prime de chaussures ou du tarif kilométrique ? Par ailleurs, à un moment où le facteur rural constitue encore et pour longtemps la figure emblématique des Postes – prioritairement concerné par ces revendications –, la perception du renouvellement technique et de son impact sur le quotidien du personnel doit être analysée à l'aune d'une culture professionnelle marquée par le caractère manuel et physique qui caractérise autant le travail postal que les qualités de celui qui l'exerce<sup>39</sup>.

Selon un apparent paradoxe, alors que la défaillance des monte-charge paralyse l'hôtel des Postes de Paris, il se développe dans cette presse corporative un discours tendant à persuader plus largement de l'inutilité des moyens mécaniques pour le travail postal, si ce n'est de leur caractère nuisible. « L'administration des Postes n'est pas heureuse avec ces monte-charge » écrit en septembre 1886 un rédacteur du *Facteur des Postes*, « nous connaissons plusieurs recettes principales dans les départements où ces appareils ont été installés, ils ne servent absolument à rien. Ce sont les braves sous-agents, toujours prêts à se sacrifier pour le bien du service, qui chargent les sacs sur leurs épaules et les montent dans la salle d'arrivée »<sup>40</sup>. Bien au-delà de son caractère circonstanciel, le récit vaut surtout par la rhétorique qui accompagne la confrontation de la machine et du travail physique. Le dénigrement des moyens mécaniques ne peut ici être assimilé à une réelle attitude de rejet ou de refus, il sert plutôt une valorisation des aptitudes de l'employé des Postes, reflétant une visée corporatiste sous-jacente qui doit être interprétée dans un sens identitaire autant que sous l'angle de revendications professionnelles. L'ambiguïté de statut des postiers – entre celui d'employé et celui d'ouvrier – est ici autant en cause que l'hétérogénéité des métiers au sein même de ce groupe social. À une division des tâches qui distingue les activités intellectuelles et manuelles (comme le tri et la distribution) et le travail physique de la manutention (sacs de dépêches et corbeilles de lettres et de journaux) répond une hiérarchie entre les facteurs et ceux qui font figure d'« hommes de peine »<sup>41</sup>.

Dans cette perspective, les monte-charge principaux de l'hôtel des Postes doivent être rapprochés d'autres appareils de levage et de transmission installés pour accélérer le maniement du courrier et des périodiques. Toutefois, si les monte-charge peuvent sembler emblématiques de tout cet outillage, les monte-lettre, monte-sac ou encore monte-colis diffèrent par l'échelle réduite

39. Cf. Sébastien Richez, « Le facteur rural des postes en France avant 1914 : un nouveau médiateur au travail », *Le Mouvement social*, n° 218, 2007, p. 29-44. L'auteur évoque par exemple les débats relatifs à l'introduction de la bicyclette.

40. « Le nouvel hôtel des postes », *Le Facteur des postes*, 5<sup>e</sup> année, n° 39, 26 septembre 1886, p. 3.

41. « Information », *Le Facteur des postes*, 6<sup>e</sup> année, n° 5, 30 janvier 1887, p. 3.

de leur champ d'action et surtout par le fait qu'ils sont actionnés manuellement. Le silence relatif de la presse corporative à leur sujet tranche avec la place que celle-ci accorde aux monte-charge, dont le mode de transmission mécanique tarde à fonctionner. Rien d'étonnant alors que ces derniers constituent une cible facile pour vilipender l'introduction d'une mécanisation dans le travail postal. Si à cette date celle-ci reste encore limitée à la maintenance, la défiance affichée à ce sujet dans cette presse invite à s'interroger sur son impact sur les autres activités postales, dans les mentalités comme dans les faits. En décembre 1886, le *Journal des Postes et télégraphes* fustige les conceptions des « théoriciens qui, voyant tout au travers des lunettes bleues de la science, ne peuvent concevoir aucune construction sans y faire intervenir la machinerie », pour mieux les opposer à « l'hôtel idéal des postiers », celui que souhaiteraient « les hommes du métier »<sup>42</sup>. Dans d'autres articles, la confrontation entre le caractère faillible des moyens mécaniques – précisément illustré par la panne des monte-charge – et la souplesse du travail humain prend des allures de rapports de rivalité. Ainsi, lors de la mise en service de l'hôtel des Postes, celui qui entrevoit que « les monte-charge seront vite usés, étant donné le trafic quotidien »<sup>43</sup>, suggère-t-il une hiérarchie qui place l'homme au-dessus de la machine en termes de résistance physique à la cadence. Sans pousser trop loin la confrontation avec la mécanisation du tri après la Seconde Guerre mondiale<sup>44</sup> – car portant sur des tâches, des échelles et des contextes radicalement différents –, celle-ci fait pourtant apparaître à quel point la question des rythmes et des relations de travail semble déjà sous-tendre la manière dont les employés appréhendent le renouvellement de leurs activités par l'introduction de nouvelles techniques. Si le changement fait en effet naître la conscience rétrospective d'un sentiment de liberté qui pouvait exister dans une organisation reposant essentiellement sur le travail manuel et physique, elle ne touche pas seulement les conditions de travail, mais aussi plus largement l'identité professionnelle des postiers. L'acceptation d'un travail pénible, quelle qu'en soit la nature (tri, distribution ou maintenance), trouve en effet sa contrepartie dans le prestige social qu'il procure, à travers les aptitudes que l'on prête généralement au personnel et qui sont pour ainsi dire « héroïsées » par la figure des ambulants à qui « il faut un corps de fer, des yeux de lynx, des doigts de singe, la souplesse élastique du clown, la dextérité de l'équilibriste »<sup>45</sup> comme on peut le lire dans *L'Illustration*. Dans ce contexte, à l'heure où les moyens mécaniques font leur entrée

42. Jean Denis, « Informations », *Journal des Postes et télégraphes administratif, littéraire et politique*, 9<sup>e</sup> année, n° 424, 11 décembre 1886, p. 1-2.

43. Jean Denis, « Informations », *Journal des Postes et télégraphes administratif, littéraire et politique*, 11<sup>e</sup> année, n° 506, 7 juillet 1888, p. 2.

44. Cf. les travaux de Bruno Mahouche, *Les centres de tri de la région parisienne dans la tourmente de l'histoire. 1946-1989*, Paris, L'Harmattan, 2010 ; « Du tri manuel au traitement mécanisé des lettres : enjeux identitaires des employés des centres de tri dans les années 1970 et 1980 », *Le Mouvement social*, n° 216, juillet-septembre 2006, p. 35-52.

45. « La Poste – les bureaux ambulants », *L'Illustration*, n° 1973, 18 décembre 1880, p. 410.

dans le travail postal, dans quelle mesure se heurtent-ils à la représentation de celui-ci comme d'une « manufacture », telle que pouvait la défendre Édouard Vandal quelques années plus tôt ?

\*

D'abord cantonné à l'administration, le débat sur les monte-charge de l'hôtel des Postes implique d'autres protagonistes à mesure que ces objets techniques prennent corps. C'est toutefois leur défaillance technique qui révèle le mieux les tensions dont ils peuvent faire l'objet, tant en ce qui concerne leur statut proprement dit que la nature même des acteurs « autorisés » à se prononcer sur leur sort. Tandis que ces appareils s'apparentent techniquement et typologiquement à la catégorie des ascenseurs, le degré de détail dont témoigne leur cahier des charges invite à les assimiler à un outillage spécifique, à l'image de machines utilisées dans les domaines de l'exploitation minière, de l'industrie sidérurgique voire des chemins de fer<sup>46</sup>. Par ailleurs, en tant qu'équipements constitutifs du bâtiment, ils relèvent bien de la mission de l'architecte, mais une fois considérés comme des instruments liés au service postal, ils apparaissent plutôt du ressort des services administratifs qui doivent les utiliser. De même, si les interactions entre l'usage et la conception de ces appareils sont évidemment envisagées selon des perspectives différentes par les « usagers » et par les « concepteurs », la confrontation de leurs points de vue vaut autant pour les représentations temporelles et spatiales qu'elles révèlent que pour leur différence d'objet.

Tandis que l'architecte et l'administration se soucient de l'ergonomie et de la sécurité des monte-charge, le discours des postiers reste quant à lui muet sur l'utilisation concrète de ce nouvel objet technique : est-elle pour autant exempte de questions<sup>47</sup> ? Leurs critiques, portant sur l'impact de ces appareils sur leur quotidien, témoignent au fond d'un regard plus vaste et renouvelé sur l'espace et le temps de travail. Ce n'est pas l'exigence accrue de rapidité du service qui est ici en cause, car revendiquée à la fois par l'administration et les employés, mais plutôt la différenciation nouvelle des « temps » et des circulations qui résulte de l'organisation générale de l'édifice. En mécanisant partiellement le transport des lettres et des dépêches entre les étages, l'introduction des monte-charge contribue à séparer le « cycle » du courrier du parcours des hommes. Cette innovation organisationnelle et technique fait alors émerger chez les postiers une conscience nouvelle du « temps humain », dont la « perte de temps », la durée des trajets dans l'édifice ou encore l'attente

---

46. Cf. par exemple Aurélien Prévot, « L'électrification de la manutention dans les gares au XIX<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 35, 2006.

47. Il y aurait lieu de savoir notamment si ces monte-charge occasionnent des accidents, en dehors de ceux touchant les ouvriers chargés de leur entretien, évoqués dans la presse à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle sous l'angle du fait divers.



révèlent l'écart avec les logiques et les dispositifs de rationalisation de l'exploitation postale.

Les forme d'ambivalences dont témoignent ces monte-charge les rapprochent d'une autre catégorie d'appareils comme les monte-plats ou les monte-lettres, d'une échelle certes plus réduite ou plus localisée, mais relevant comme eux de la sphère de l'utilitaire. Quel que soit le lieu où ils sont installés (bureau, atelier ou encore immeuble d'habitation), leur fonction tout comme la nature de ceux qui les manipulent – depuis les employés jusqu'aux domestiques – encouragent à les assimiler à ce titre à des espaces de travail à part entière. Si par vocation ces appareils visent bien le transport et la mise en communication, ils font tout autant figure de filtre ou de limite dans l'organisation de l'espace bâti. En se substituant par exemple au transport d'objets par les individus, des outils comme les monte-charge ou les monte-plats induisent volontiers une immobilité plus marquée du personnel. De ce point de vue, la remarque pourrait même être étendue à l'ascenseur pour s'intéresser au travail du liftier, personnage commun jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle, dont le rôle de médiateur s'inscrit à la jonction du social, du technique et du spatial. En ce sens, chercher à saisir le quotidien des ascenseurs et des monte-charge revient à en écrire « l'histoire anonyme »<sup>48</sup>.

*Guy Lambert est Maître de conférences à l'École nationale supérieure  
d'architecture de Paris-Belleville  
et chercheur à l'IPRAUS (UMR AUSSER 3329)*

---

48. Pour reprendre ici la formule et la perspective de Sigfried Giedion, *La mécanisation au pouvoir. Contribution à l'histoire anonyme*, Paris, Centre Georges-Pompidou / CCI, 1980 (1<sup>ère</sup> édition en anglais en 1948).