

Le facteur urbain

John Willis

Number 86, Summer 2006

Des forêts et des hommes

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/7003ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Willis, J. (2006). Le facteur urbain. *Cap-aux-Diamants*, (86), 37–38.

Le facteur urbain



Chargés de courrier et tous en uniforme, les facteurs sont prêts à partir. (Bibliothèque et Archives Canada, PA-67233).

Qui n'a pas déjà aperçu son facteur à l'œuvre sillonnant les rues de la ville, le sac rempli de lettres et de factures? Sa présence est essentielle au bon fonctionnement d'une société qui repose sur l'écrit. Il a une longue histoire ce porteur de nouvelles dont les origines remontent à l'Antiquité, à l'époque de l'invention de l'écriture. Pour les fins de cette chronique, nous examinerons l'histoire plutôt récente, celle des 130 dernières années.

Le temps des facteurs

Au Canada, le facteur assure la livraison du courrier au domicile urbain depuis l'époque de la Confédération. Auparavant, il existait une pratique de livraison du courrier par messenger, en marge du système postal des colonies. Les messagers se faisaient payer à la livraison. Sept ans après la Confédération et la création du ministère des Postes, un ordre en conseil, datant de 1875, établit un système de livraison gratuite à domicile par des équipes de facteurs. Cette livraison sera effectuée dans les villes de Toronto, Québec, Ottawa, Hamilton, Saint-Jean (N.-B.), Kingston et London. Montréal, la métropole du pays, en bénéficiait depuis l'automne de l'année précédente.

En 1900, le service demeure le privilège des principaux centres urbains, incluant Winnipeg et Vancouver. Edmonton et Calgary ne voient leurs premiers facteurs qu'en 1907, en même temps que des villes moins peuplées comme Sherbrooke, Trois-Rivières, Saint-Hyacinthe, Peterborough et Charlottetown. Dans la deuxième décennie du XX^e siècle, le service s'étend à Hull (1910), Brockville (1911), Fredericton (1913) et Shawinigan (1917). Au total, 66 villes bénéficient du service de livraison par facteurs, en 1928.

Vers 1919, Lachine, Saint-Pierre, Saint-Lambert et Westmount, toutes en banlieue de Montréal, sont desservies à partir du bureau de poste de Montréal, le système de tramways y facilitant le transport des facteurs. Mais tout ne fonctionne pas comme prévu! Une circulaire de la même époque rappelle que le privilège de monter gratuitement à bord des tramways appartient seulement aux facteurs en devoir et pas aux autres employés des Postes. La croissance de la banlieue que rend possible le tramway, surnommé *streetcar suburb* par l'historien Sam Warner, crée une demande pour le service des facteurs qui excède la capacité

du ministère des Postes. Le public utilise diverses techniques afin de profiter du système comme celle de faire livrer son courrier chez un ami domicilié dans le territoire desservi par un facteur. Et aux limites de certaines villes, au bout de la route du facteur, on fait installer des contenants pour mettre les lettres.

Il existe d'importants décalages entre les zones centrales des districts urbains, bénéficiant de deux et parfois de trois livraisons par jour, et les zones périphériques, à peine desservies. Arrive ensuite la grande dépression des années 1930. Le gouvernement décide de ralentir la croissance du service. Économie budgétaire oblige! On refuse de nouvelles demandes: Sudbury souhaite obtenir quatre routes de facteurs, mais elle n'en reçoit qu'une seule. Toronto en veut huit de plus, mais ne s'en voit accorder que deux.

La rationalisation des effectifs et des efforts est encore plus rigoureuse durant la Seconde Guerre mondiale (1939-1945). Il devient difficile pour le ministère de conjuguer les besoins des divers intervenants. D'un part (1942), on décide de ne pas offrir plus d'une livraison dans les quartiers résidentiels. D'autre part, la croissance des industries de guerre et des agglomérations attenantes crée une forte demande pour le service. L'arrivée des premiers facteurs à Sorel et Arvida, en 1939, ne pourrait-il pas s'expliquer par le rôle stratégique des industries de chacune de ces villes? Dans l'ensemble, l'économie tourne de plus en plus vite, la demande postale est à la hausse, mais la main-d'œuvre, elle, est de plus en plus réquisitionnée par les forces armées et les industries de guerre. On aurait pu demander aux femmes d'effectuer le travail. Mais comme durant la Première Guerre mondiale, le ministère écarte cette option. Choix curieux en effet, compte tenu du fait que les femmes sont présentes au sein du corps postal de l'armée canadienne pendant toute la durée de la Seconde Guerre mondiale.

Les alliés triomphent en 1945. On exige un retour à deux livraisons par jour. De nouvelles villes obtiennent la livraison à domicile. Le ministère organise soigneusement les cérémonies d'ouverture et achète de la publicité dans les journaux et les stations de radio. Jean-Baptiste Dupuis, directeur du district de Québec, promet à son superviseur, en 1964, qu'il lui fera parvenir des photos de la cérémonie d'ouverture à Loretteville. Dupuis est particulièrement fier des nouveaux facteurs, tous des hommes jeunes et solides (*very good men*).

Le travail des facteurs

Le facteur doit adopter la routine et le cadre de travail que lui propose le patron. Mais il n'en fut pas toujours ainsi.

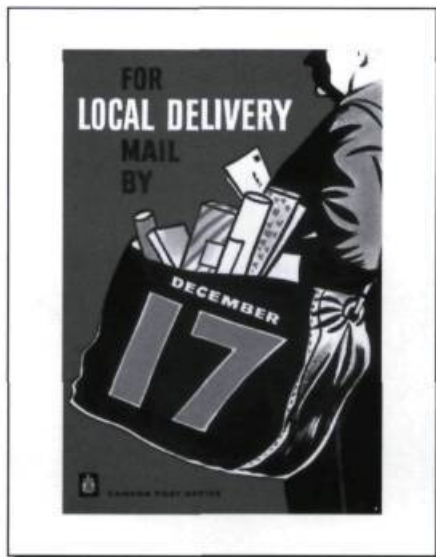
En 1882, l'inspecteur de la division postale de Toronto visite le bureau de poste de London, en Ontario. Une douzaine de facteurs assurent le service trois fois par jour dans le centre-ville, deux fois par jour ailleurs. Il constate nombre d'anomalies dans l'organisation du travail. Le patron des facteurs dirige seul son équipe. Il passe trop de temps à trier leur courrier et il néglige ses tâches de gestion. La livraison d'imprimés et de circulaires se fait en retard et le courrier recommandé s'empile. Les facteurs arrivent au travail tardivement et ne partent pas tous à la même heure. Trois d'entre eux n'ont même pas d'uniforme. Sans doute ici, comme ailleurs au pays, des correctifs seront apportés. On peut imaginer la complexité de la situation dans les grands bureaux de poste qui comptent 500 à 600 facteurs. Il faut donc un cadre, un système afin de coordonner les actions de chacun. Ce cadre, qui gouverne le travail du facteur à l'intérieur comme à l'extérieur, sera l'œuvre des patrons et des employés.

Travail à l'intérieur

La journée du facteur débute au bureau de poste. Il reçoit le courrier pour ses 400 à 600 arrêts et il effectue un tri selon l'ordre de livraison. Ceci peut prendre une heure et demie. On trie d'abord le courrier de première classe, puis les journaux et les autres articles. Le facteur dispose d'un casier de tri qui se révèle parfois trop petit, compte tenu du volume. La solution préconisée est de subdiviser la route de facteur pour lui permettre de faire le tri par segments.

Le facteur doit séparer le courrier des destinataires ayant changé d'adresse, suivant les prescriptions consignées dans son petit calepin, en mettant de côté le courrier insuffisamment affranchi. Il ramasse d'autres lettres au comptoir du courrier recommandé. Quand ils sont prêts à sortir, les facteurs se dirigent en groupe vers l'escalier ou l'ascenseur, ce qui crée un effet de congestion. À Ottawa, dans les années 1930, les facteurs demandent aux autorités l'accès exclusif aux ascenseurs durant certaines heures.

Le volume du courrier peut être considérable. Il arrive aux facteurs de séparer leur courrier en piles distinctes. En 1915, à Moose Jaw, on a l'habitude de laisser des paquets pour livraison subséquente en lieu sûr : magasin, ré-



Vers 1959, affiche qui encourage les gens à poster leur courrier pour la distribution locale avant le 17 décembre. La période des fêtes est fort occupée pour le facteur dont le sac déborde de courrier. (Bibliothèque et Archives Canada, 1973-37-19).

sidence privée, succursale postale. Les règles se précisent au cours des années 1930 : pareille pratique doit se faire avec l'approbation d'un officier supérieur et ne peut s'appliquer qu'au courrier de deuxième et troisième classes. On interdit aux facteurs de laisser leurs colis dans les vestibules d'édifices à logements. Au cours des années 1960, afin d'alléger le chargement, les Postes font l'essai d'une petite charrette sur roues que le facteur pousse avec ses mains.

Pour effectuer ce travail de porte à porte, le ministère exige que le territoire soit densément occupé; il doit également y avoir des trottoirs et le nom des rues doit être identifié. Enfin, on exige que les résidences portent un numéro civique. Bref, il doit y avoir un ordre préalable dans l'occupation de l'espace urbain. Pour accélérer le déplacement des facteurs, on encourage l'installation de boîtes à l'extérieur des logements ou de fentes dans les portes pour introduire le courrier à l'intérieur des résidences. Sinon, le facteur peut glisser le courrier sous la porte. C'est ce que faisait un facteur de Hamilton, en 1893, jusqu'à ce qu'il découvre qu'une portion du courrier qu'il livrait tombait dans un trou entre le seuil de la porte et le plancher, pour ensuite se faire grignoter par les souris.

D'autres événements surviennent parfois de manière récurrente. Un facteur raconte qu'il s'est fait mordre les doigts au moins une centaine de fois par un chien au cours de sa carrière, alors qu'il insérait le courrier dans la fente de la

porte. La bête l'attendait! L'hiver réservait aussi de grandes surprises. Une bonne tempête pouvait stopper toutes les livraisons. La température glaciale gelait les mains pendant que les surfaces glissantes étaient vraiment dangereuses pour les facteurs trop pressés. Soulignons le danger des escaliers en tire-bouchon recouverts de neige et de glace, situés en dehors des triplex à Montréal. En 1938, le syndicat des facteurs expliquait aux députés de la région de Montréal qu'il était presque impossible pour un facteur de monter 38 marches, des douzaines de fois, le long de sa route, tout en respectant le délai moyen que ses superviseurs voulaient lui accorder par visite, c'est-à-dire une minute 23 secondes. Surtout s'il fallait visiter 532 endroits par jour!

Le facteur dispose d'une certaine liberté puisqu'il exerce son métier à l'extérieur. La pause-café de l'avant midi est chose acquise à la fin des années 1930, mesure qui tient compte de ce long quart de travail qui s'étire de 5 h à 13 h. Il était entendu que le facteur pouvait se réfugier ici et là, à l'occasion de fortes pluies, mais il y avait des limites. « *The Department will not tolerate loitering* », rappelle le surintendant en chef, en 1933. Le facteur doit rendre compte de son travail à son patron. Au moins deux fois par année, le « *checker* » vérifie sa performance pour en faire rapport aux supérieurs. L'exercice est rigoureux et peut durer six jours.

Vérifié, sermonné, encadré par ses patrons, le facteur peut riposter, par l'intermédiaire de son syndicat. Le courrier emballé de cellophane devait être prohibé, car il était impossible de le rediriger. Le coupon d'adresse des revues devrait toujours être à la même place, en haut à droite. Les hommes avaient besoin de casiers, de trousse de premiers soins, etc. Finalement, le ministère donne suite à ces demandes. Il en résulte d'une part un meilleur facteur et d'autre part un meilleur service. Ce partenariat, négocié au jour le jour et à la pièce, est à la base de notre service postal contemporain, en milieu urbain. Et malgré ce que peuvent penser les adeptes du cellulaire et d'Internet, le facteur est ici pour rester... jusqu'à nouvel ordre. Je dois vous quitter, mon courrier est arrivé. ♦

John Willis

Musée canadien de la poste -
Musée canadien des civilisations