

## Poste pour tous !

**Ouverture aux particuliers, extension du réseau : le service postal s'affirme au 17<sup>e</sup> siècle.**

Henri IV (1589-1610) acheva la démocratisation du transport de la correspondance à distance en ouvrant officiellement le service postal aux particuliers contre paiement. Le système restait tout de même bien différent de celui que nous connaissons de nos jours : le courrier n'était acheminé que d'une grande ville à une autre, via des relais, et arrivait dans un bureau local. Les localités de petite taille, dénuées de bureau de poste, devaient envoyer à leurs frais des messagers chercher les correspondances les concernant dans les grandes villes dont elles dépendaient. Par ailleurs, sous l'Ancien Régime, le courrier n'était pas distribué : c'est le destinataire qui devait non seulement venir à ce bureau récupérer son courrier, mais aussi payer les frais d'expédition.

Courrier français au 18<sup>e</sup> siècle. On lit sur l'enseigne « Poste royale ». Ces agents courageux étaient soumis à un rythme effréné, ils étaient les seuls à avoir le droit de chevaucher au galop, de nuit comme de jour.

En cette fin de 16<sup>e</sup> siècle, le pouvoir royal s'assura le monopole de l'échange des correspondances, qui fut rappelé dans de nombreux textes réglementaires. Par exemple, en 1630, un texte précisait l'interdiction « aux propriétaires, fermiers, conducteurs de carrosses, coches, carrioles et charrettes, muletiers, rouliers, voituriers, poulaillers, beurriers, coquetiers, marchands, colporteurs de porter aucunes lettres et paquets de lettres de quelque sorte et nature que ce soit » (citation de l'ouvrage *Le Facteur et ses métamorphoses*). Les messagers privés en exercice depuis le Moyen Âge pouvaient continuer d'exercer, mais il ne fut plus possible aux petites gens de confier leurs colis et missives aux voyageurs de passage en espérant leur délivrance dans une autre ville : c'en était fini de la « poste des occasions » !

En complément de cette ouverture de la poste au grand public, le service devait s'étendre : le nouveau « contrôleur général des postes », Guillaume Fouquet de la Varenne (1560-1616), réorganisa le réseau postal. Avec Henri IV, il décida l'ouverture de relais de poste sur des routes secondaires. Une première carte des routes de poste fut éditée

en 1632 : ce document répertoriait 623 relais. En 1636, il existait vingt-sept routes postales dont onze desservant la capitale, les autres étant des routes transversales.

Malgré tous ces efforts d'extension, le souci de rentabilité restait essentiel avant toute nouvelle création de relais. Si les localités placées sur le trajet du courrier n'avaient aucune peine à ouvrir des « postes assises », celles qui se trouvaient isolées durent attendre jusqu'au milieu du 19<sup>e</sup> siècle pour être desservie par le service postal ! Noémie Tonnaire, dans son mémoire *Monter une route en Poste au 18<sup>e</sup> siècle : l'itinéraire de Dijon à Auxerre par Vitteaux*, souligne que le passage des routes de poste au sein des communautés représentait « un enjeu économique important » puisqu'il permettait « à certains marchands, maîtres de poste ou aubergistes de s'enrichir ».

## Au pas, au trot, au galop...

La mise en place du réseau de relais de poste s'accompagna d'un système très organisé de location de chevaux. Seuls les courriers du service postal faisant appel aux services du maître de poste avaient le droit de faire galoper leurs chevaux (on disait même de les faire « aller en poste »). Ils étaient également autorisés à voyager de nuit. Parallèlement, les particuliers pouvaient louer des chevaux au pas ou au trot « pour servir et voyager, porter malles hardes et toutes sortes de bagages comme aussi pour servir le long des rivières au tirage des voitures par eau et culture des terres ». De même, les messagers privés ne pouvaient aller qu'au pas ou au trot et ne voyager que de jour.

En 1602, Henri IV confia le privilège exclusif du louage des chevaux de relais aux maîtres de poste. Auparavant, il avait créé en 1597 un nouveau réseau de loueurs de chevaux « en demi-poste ». Les maîtres de poste allaient donc louer deux sortes de chevaux, monopolisant tout le secteur jusqu'à ce qu'en 1691 la location de chevaux en demi-poste redevienne à nouveau libre.

## La Ferme Générale des Postes

Au début du 18<sup>e</sup> siècle, la Poste employait un personnel important avec à sa tête un « Surintendant général des Postes et relais » qui s'occupait de la liaison entre le roi et les administrateurs locaux. Avec l'arrivée de Louvois à ce poste, le roi Louis XIV (1643-1715) développa toutes les conditions pour que l'ensemble du courrier soit traité exclusivement par les Postes d'État, engendrant peu à peu le déclin des messageries privées. Il développa le nombre de relais et renforça le contrôle de maîtres de poste.

Mais surtout, comme il le fit dans de nombreux domaines d'activité pour renflouer les caisses du royaume, Louis XIV créa des offices exclusifs, accessibles contre paiement. En 1672, il céda ainsi le monopole de l'acheminement du courrier sur l'ensemble du territoire à un groupe financier : la Ferme Générale des Postes. Des « fermiers » achetèrent au roi l'exploitation du réseau postal pour leur compte, une activité qui se révéla particulièrement rentable pour eux. En 1719, la Ferme rachètera les anciennes messageries universitaires, toujours actives à cette date. Par ailleurs, Louvois fixa les tarifs postaux et négocia des traités internationaux avec les pays frontaliers.

La Ferme ne sera supprimée qu'à la Révolution, en 1791. La gestion postale passera alors directement sous l'administration de l'État.



Louvois, Surintendant général des Postes et relais sous le règne de Louis XIV, œuvra pour centraliser le service postal au sein d'un seul et même organisme sous contrôle de l'État.



© Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste

### Une correspondance privée pas très rapide

Dans une de ses nombreuses correspondances adressées à sa fille Madame de Grignan partie vivre en Provence, Madame de Sévigné fit l'éloge de la poste et de ses services développés par Louvois. Depuis la création en 1672 de la « Ferme Générale des Postes », les infrastructures postales se multiplièrent, passant d'environ 800 relais de poste sous Louis XV (1710-1774) à quelque 1 500 à la veille de la Révolution française. Les deux femmes firent beaucoup appel aux services postaux, initiant une correspondance privée encore peu courante à cette époque. Elles s'écrivaient en effet deux fois par semaine (les mercredis et samedis pour Madame de Sévigné et les mercredis et samedis pour Madame de Grignan depuis la poste de Montélimar). Chaque semaine, deux courriers, deux « ordinaires », partaient dans les deux sens. Toutefois, cette correspondance

abondante entre la mère et la fille se vit entravée par l'acheminement plus aléatoire des lettres en Bretagne où se trouvait Madame de Sévigné dans son château des Rochers près de Vitré. La région était encore très enclavée, comme le souligne Cyril David (*Le service postal en Morbihan : du désenclavement des campagnes à la modernisation du réseau de 1830 à la fin du 19<sup>e</sup> siècle*). Mécontente, Madame de Sévigné inectiva cette poste, trop lente à son goût. C'est qu'à cette époque, une lettre envoyée depuis Paris mettait environ quatre jours pour atteindre Marseille. La lettre postée le samedi par sa fille de Provence arrivait trop tard à Paris pour être placée dans la dépêche de Bretagne. Elle attendait donc à Paris jusqu'au mercredi suivant, où elle était rejointe par la seconde correspondance de Provence. Les deux envois arrivaient ainsi ensemble le vendredi à Vitré. ■

### Les maîtres de poste

*Les loueurs de chevaux étaient une pièce maîtresse du dispositif postal.*

Le chef de chaque relais où les chevaux étaient « postés » (de là vient le nom) s'appela initialement « maître courrier ». Il « tenait poste ». Rapidement, on préféra ainsi la dénomination de « maître de poste » : elle était par exemple déjà employée en 1520 pour désigner Philippe de Fesques, à Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais). Contre toute attente, le maître de poste ne manipulait pas de lettres. Il se contentait d'assurer le bon fonctionnement du relais en fournissant des chevaux, des guides et

des postillons (conducteurs de chevaux) aux courriers et aux voyageurs. Les relais de poste n'appartenaient pas à l'institution postale, mais aux maîtres de poste qui en avaient la charge.

Compte tenu du peu de documents disponibles à son sujet, le maître de poste d'Ancien Régime est mal connu. L'image esquissée par le prince de Ligne (1735-1814) dans ses *Mémoires* ne saurait être très fidèle : « Je réfléchis quelquefois sur ce qui est autour de moi. Je passe tous les rangs, les classes, les États, les professions et les métiers en revue, pour voir où l'on peut être le plus heureux... il faut un peu de travail, un peu d'autorité, très peu de dépendance et assez de fortune pour vivre à son aise. Je trouve tout cela dans l'état de maître de poste [...] Régner sur quelques postillons satisfait le désir qu'on apporte en naissant de dominer sur quelqu'un et sur quelque chose, et exige peu de détails et d'affaires [...] il est tranquille pourvu que ses chevaux ne crèvent ni de trop ou trop peu manger, ni d'une écurie malsaine que d'autres puissent infecter ».

### Une certaine aisance financière

Les maîtres de poste étaient recrutés parmi les plus riches sujets des paroisses. Plusieurs raisons expliquent cette préférence. Il fallait tout d'abord s'assurer de la pérennité du relais en veillant à ce que la famille puisse subvenir aux frais liés à l'entretien, à l'approvisionnement, à l'acquisition du matériel roulant (voitures, chevaux, harnais...) et à l'achat de la charge. Un mémoire de la Ferme des Postes en 1746 revient sur ces assurances : « Il est de l'intérêt du roi et du public que ce service soit fait par des gens riches et à portée, par leurs biens et leurs facultés personnelles, de soutenir les pertes dont cet état est susceptible ; or personne ne peut répondre plus sûrement du service des postes que ceux qui par leur fortune acquise ou soutenue dans des états différents ont des ressources du côté du bien que n'auraient pas ceux qui ne sont que maîtres de poste seulement ». Pour autant, les maîtres de poste furent essentiellement de gros agriculteurs, dont l'exploitation située en bord de route leur permettait d'ouvrir un relais et de prendre le service de la « Poste aux che-

vaux ». Beaucoup étaient aussi aubergistes, le service postal assurant un complément de revenus.

Comme le souligne Patrick Marchand dans son ouvrage *Le Maître de poste et le messenger, les transports publics en France au temps des chevaux*, certains cumulèrent plusieurs « brevets de poste », mais dans la pratique, c'était peu répandu. Si Jean-Nicolas Poulain tenta par exemple de gérer deux postes à la fois (Bourget et Paris), il dut renoncer à l'une d'elles pour ne garder que celle de Paris dont hérita sa veuve en 1758.

Certains maîtres de poste occupèrent aussi simultanément la direction d'un bureau de « poste aux lettres », un système mis ultérieurement en place dans les villes pour l'acheminement du courrier intramuros. Le cumul des charges, très lucratif, était plutôt mal vu par la population qui s'offusquait que l'on puisse à la fois occuper la fonction anoblissante de directeur de poste aux lettres et « l'exploitation d'une poste aux chevaux qui était cause de dérogeance inadmissible ». Or en réalité, de nombreux gentilshommes d'Ancien Régime et des nobles de l'Empire exercèrent cette activité a priori dérogeante. Il semble que cet état n'ait donc pas été si « vil et mercenaire » qu'il y paraîtrait.

*La malle-poste au relais, vers 1818. Dès le 16<sup>e</sup> siècle, tout un réseau de relais permit aux transporteurs de courrier (chevaucheurs, puis malles-poste) de se procurer des chevaux frais à intervalles réguliers.*



© Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste

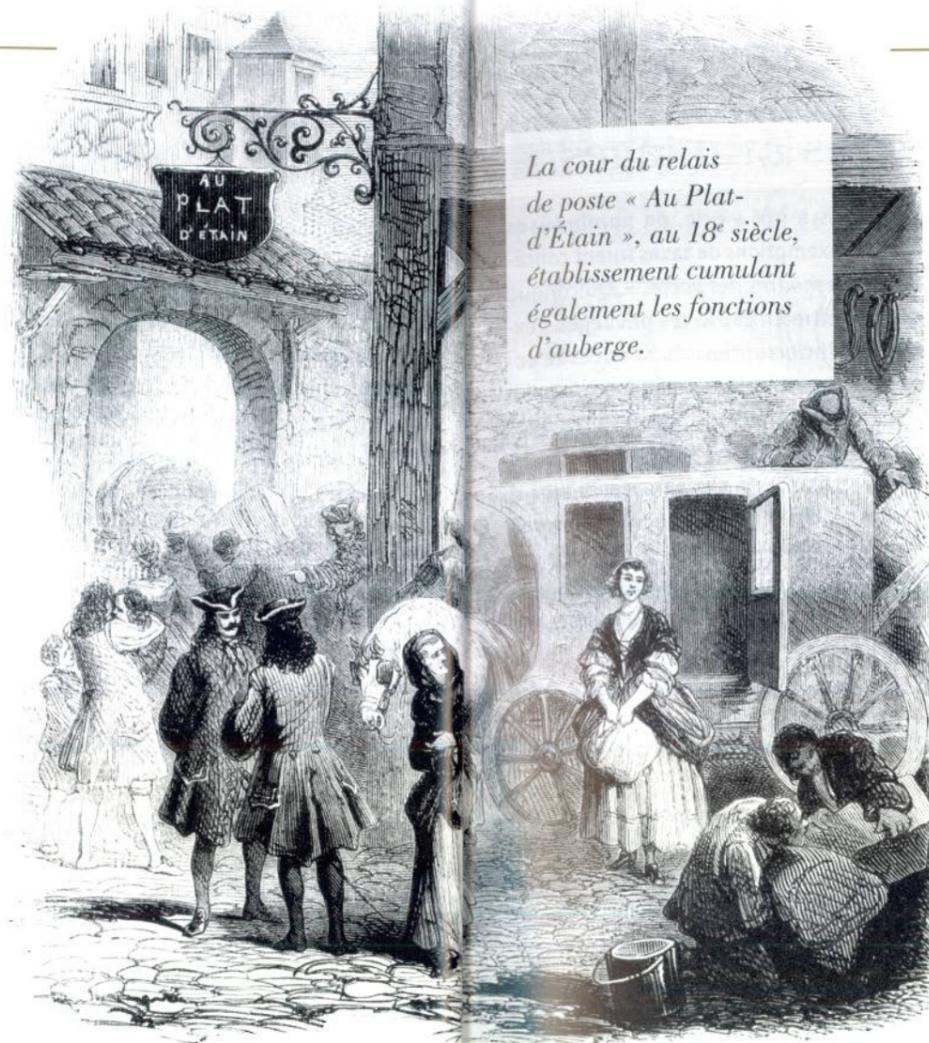
## Le brevet : devenir maître de poste

Pour devenir maître de poste, il fallait acheter une charge dont le prix variait selon l'importance de la poste à servir. Mais les maîtres de poste n'en étaient pas pour autant fonctionnaires de l'État : les relais leur appartenaient.

D'après Madeleine Fouché, descendante d'une famille de la poste aux chevaux sur trois siècles, le brevet se monnayait très cher dans certaines régions. En 1708, pour une ville aussi importante que celle de Lyon ou de Paris, il en coûtait 20 000 livres. A l'inverse, le modeste office de maître de poste des Tillières, sur la route de Paris à Alençon, valait 400 livres en 1693. La moyenne se situait plutôt aux alentours de 4 000 à 6 000 livres. L'inflation aidant, le brevet de la poste de Versailles fut revendu 80 000 livres en 1786 ! A cela, il fallait ajouter l'achat de chevaux de poste, estimés entre 200 à 400 livres chaque, et prévoir de quoi subvenir à l'ensemble des frais du relais et au ravitaillement en fourrage.

### La veuve Louise Poulain : splendeur et misère des maîtres de poste

Louise Poulain, épouse du maître de poste Jean-Nicolas Poulain, trouva à la mort de son époux un nouvel emplacement près de l'abreuvoir dans la rue des Fossés-St-Germain l'Auxerrois à Paris. Elle y fit édifier tout le nécessaire pour continuer l'activité du relais postal avec des écuries pouvant accueillir jusqu'à 180 chevaux, une forge, une apothicairerie, une sellerie et un compartiment pour le fourrage. Mais l'apparente opulence de la famille Poulain n'était qu'un leurre. Pour Madeleine Fouché (*La poste aux chevaux de Paris et ses Maîtres de poste à travers les siècles*), « ces bourgeois entichés de noblesse se sont ruinés pour avoir visé trop haut ». Louise Poulain céda d'ailleurs sans aucun scrupule à son fils la ferme de Maisonville, près de Charenton, alors qu'elle savait tous ses biens hypothéqués ! Avec un tel cadeau empoisonné, le fils n'eut aucun moyen d'échapper à la faillite en octobre 1778. ■



La cour du relais de poste « Au Plat-d'Étain », au 18<sup>e</sup> siècle, établissement cumulant également les fonctions d'auberge.

Or les maîtres de postes recevaient à peine 180 livres par an pour tenir un relais, soit l'équivalent de six mois de travail d'un manoeuvrier. Il faut rappeler qu'ils exerçaient cette activité en complément d'une autre. La poste ne nourrissait pas son homme, mais les divers avantages qui y étaient attachés attiraient les prétendants. Sébastien Richez, chargé de recherche au Comité pour l'histoire de La Poste, convient que le statut de maître de poste permettait « d'améliorer l'ordinaire de son activité originelle d'aubergiste, d'exploitant agricole ou d'entrepreneur de transport. » Dans son étude *Les Maîtres de poste dans le Calvados entre 1750 et 1830, ascension sociale et innovation agricole*, Raphaël Tutoy rappelle que les maîtres de poste du Calvados se sont aussi « illustrés dans d'autres branches d'activités comme par exemple la fabrication du beurre à Isigny ou encore dans le domaine des activités liées à l'utilisation du cheval ».

## Une activité transmissible

Si la Révolution française abrogea les privilèges des charges des maîtres de poste, elle ne chercha pas à remettre en question la transmission héréditaire du brevet. En effet, depuis leur création en 1464, les relais de poste revenaient aux descendants du maître, au fils aîné ou à sa femme, si l'enfant n'était pas encore en âge de prendre la succession.

Cette tradition développa des réseaux familiaux au sein d'une même région. Ainsi, la famille Bretin à Roye est bien connue en Picardie pour avoir détenu plusieurs relais de poste sur près de trois siècles. En Côte-d'Or, Louis Lebrun fut maître de poste de Dijon tandis que son frère cadet, Edme Lebrun, occupait celui de la Cude, non loin de là

## Le Petit livre de Poste : un annuaire essentiel

Publié pour la première fois en 1708, le « *Petit livre de Poste* » détaillait les routes, indiquait les villes où étaient établis des bureaux de poste et recensait tous les relais en indiquant les distances et le prix à payer au maître de poste. On comptait à cette époque quelque 800 relais de poste. Il y était aussi fait mention des jours de départ et des frais d'affranchissement pour l'étranger. Pour les Indes, les États-Unis, il fallait par exemple procéder à « un affranchissement forcé jusqu'au port de mer d'embarquement », pour l'Autriche, « l'affranchissement forcé jusqu'à Strasbourg seulement ». ■

(12 kilomètres de distance). Les alliances scellaient un peu plus les unions entre dynasties de maîtres de poste. Au 19<sup>e</sup> siècle, le maître de poste de Châtillon-sur-Seine (Côte-d'Or), Pierre Leclerc, décida par exemple de marier sa fille à Laurent Michaud, exerçant la même profession que lui à Saint-Marc-sur-Seine, un relais voisin de Châtillon.

La dynastie Mahy à Lille (Nord-Pas-de-Calais) commença quant à elle avec Nicolas Joseph Mahy, premier maître de poste de ce nom. Son mariage semble modeste compte tenu du montant de la dot octroyée à son épouse par son père, maître de poste de Lille, qu'elle perçut au décès de sa mère. Mais très vite, le couple jouit d'une situation financière bien plus confortable à en croire la dot importante de 6 000 livres que Nicolas Joseph donna à son fils Albert Joseph Romain, unique survivant de ses six enfants, à son mariage en 1790 avec Amélie Joseph Pottier. Le fils était associé au père depuis 1785 au relais de poste aux chevaux de Lille. En 1810, il possédait le relais, mais aussi trois maisons, place du Lion d'or, ainsi que le château de Pérenchies et une maison, rue Royale. Ce relais survécut jusqu'à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, comme ce fut le cas dans les communes qui ne furent que tardivement desservies par le chemin de fer (d'après Pierre Daudry, *Les Maîtres de poste de Lille et la famille Mahy*, 1997).

## Des maîtres de poste polyvalents

D'après les archives et les actes de succession reproduits dans l'ouvrage *Maîtres de Poste et réseau postal en Côte-d'Or 1789-1848*, il semble que les Ronneau possédaient une fortune très diversifiée en 1814. La famille était propriétaire de trois domaines (de Chenault, de Brouillard et de Précy-sous-Thyl). Tous les biens de la succession de Jean-Baptiste Ronneau, maître de poste de la Maison-Neuve (Côte-d'Or), étaient estimés à un montant de 143 201 francs. Cette fortune provenait essentiellement des produits de la culture de céréales, de chanvre, et des nombreux prés et champs qui approvisionnaient les relais de poste en fourrage. ■



Beaucoup de maîtres de poste cumulaient les fonctions afin de s'assurer des revenus, l'activité postale y pourvoyant peu : agriculture, auberge...

## L'éthique des maîtres de poste

## Des devoirs

Une fois en fonction, les maîtres de poste s'engageaient à mettre en place des bureaux pour l'accueil du public, gérés par des commis payés par leurs soins. Il leur était demandé de résider dans leur relais et de fournir un postillon à tout convoi, à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit.

Ils devaient également fournir gratuitement quatre chevaux « toutes les semaines » pour le transport de la poste aux lettres, ce qui impliquait qu'ils aient suffisamment de chevaux « tant pour tenir leurs postes en état, que pour les conduites et transports ordinaires » (c'est-à-dire les envois postaux réguliers). Toutefois ces frais occasionnés pour la gestion du relais étaient compensés par de multiples avantages.

## Des avantages

Dès le 16<sup>e</sup> siècle, de nombreuses exemptions de taxes furent concédées aux « maîtres des postes ». Quiconque osait remettre en cause ces privilèges s'exposait à l'interruption du service. Le roi Louis XIV en fit l'amère expérience quand il décida de supprimer en 1692 les privilèges des maîtres de poste. Au 17<sup>e</sup> siècle, les exemptions portaient encore sur « toutes tailles [...] et toutes autres, tant ordinaires qu'extraordinaires, qui seront par nous imposées sur nos sujets ». Les maîtres de poste étaient également dispensés de toutes charges publiques, y compris celle de marguillier, c'est-à-dire la charge de l'administration des biens d'une paroisse (locations de terres, écoles, rentes et impôts), de l'entretien des locaux, de la tenue du registre de la paroisse. Leur statut les dispensait de fournir un logement aux gens de guerre, et de céder aux réquisitions de toutes sortes. Les enfants des maîtres de poste ainsi que les postillons qui étaient à leur service étaient exemptés du service militaire : « Les maîtres de poste, les postillons en rang et ceux faisant la conduite des malles et diligences ne pourront être tirés de leur service, même sous prétexte de prendre les armes pour la Patrie, à moins de cas extraordinaires qui seront déterminés par le Corps Législatif, cette disposition aura lieu pour un des fils d'un maître de poste qui serait mort, et dont la veuve continuerait le service ».

En outre, les maîtres de poste pouvaient cultiver sans impôt jusqu'à soixante arpents soit vingt-cinq hectares de terre. Les maîtres de poste étant pour la plupart à la tête d'importantes exploitations agricoles, ils profitaient très largement de ces avantages professionnels et fiscaux !

Les autres privilèges portaient sur les activités annexes du maître de poste dès lors qu'elles étaient directement liées à sa fonction. Par exemple, ceux qui « tenaient cabaret ouvert » se trouvaient exemptés du paiement des droits dus au détail sur les vins, à condition que ces produits soient réservés à leur consommation et au rafraîchissement des courriers.

## Malhonnêtetés et malversations

En contrepartie des gages reçus pour la mise à disposition des chevaux, les maîtres de poste étaient étroitement contrôlés. Ceux qui faisaient de fausses déclarations encouraient de lourdes peines. D'après un décret du 20 septembre 1799, « tout maître de poste aux chevaux qui supposera un plus grand nombre de chevaux que celui qu'il tient constamment disposé au service des relais et qui recevra en conséquence des gages excédant les proportions qui se trouveront établies par la loi, sera condamné comme voleur de deniers publics ».

Une instruction sur le service des postes en date du 29 mars 1832 rappelle que les

maîtres de poste étaient « civilement responsables des accidents occasionnés soit par le fait de leurs postillons soit par l'emploi de chevaux qu'ils auraient dû réformer ».

Des anecdotes rapportent quelques escroqueries de personnes placées au-dessus de tout soupçon. Pierre-François Billard, engagé par les fermiers des postes en 1757, jouissait d'une confiance absolue. Une affaire révéla qu'il était l'auteur de malversations qu'il couvrait en prenant dans les caisses des postes. Protégé de Madame du Barry, il eut une peine plus légère que prévu. Son amende ne s'éleva qu'à deux cents livres, une bien modeste somme au regard des cinq millions détournés ! Néanmoins la gravure ci-contre témoigne de sa condamnation au carcan en place de Grève, à Paris, et de son bannissement à perpétuité.



Pierre François Billard, maître de poste condamné pour manque à ses fonctions.



Service de poste sous le règne de Louis XI dit le Prudent (1423-1483). Les postiers s'arrêtent à une auberge. Illustration de JOB, 1905.

## Les postillons

**Personnage populaire, le postillon assurait la conduite du cheval entre les relais.**

Le postillon assurait le transport des courriers et des voyageurs entre les relais de poste. Son travail consistait à **guider le cheval d'un relais à un autre**. Avant la Révolution, lorsque le courrier chevauchait seul avec les lettres dans sa sacoche, le postillon le guidait lui

aussi à cheval, chevauchant toujours en première position. Mais à partir du 19<sup>e</sup> siècle, des véhicules postaux furent mis en place (les malles-poste). Un conducteur pouvait veiller au bon déroulement du voyage à bord, tandis que le postillon menait l'attelage. Postillons et conducteurs n'étaient pas attachés à l'administration postale, ils étaient rémunérés par les maîtres de poste. Après la course, le postillon rapportait à son relais d'origine le cheval ou les chevaux qui venaient de faire la course, tandis que le courrier et les voyageurs poursuivaient leur route sur des montures fraîches vers le relais suivant, jusqu'à destination finale.

Les postillons étaient des personnages typiques, reconnaissables à leur tenue officielle. En 1770, leur uniforme se composait d'une veste de drap bleu roi, d'un collet, de revers, parements et retroussis en drap rouge, agrémentés de boutons de métal blanc. Ils portaient un chapeau rond ou un haut-de-forme en cuir vernis, une culotte de peau jaune ainsi que des bottes fortes ou demi-bottes. La couleur vestimentaire « variait en fonction du régime politique : verte sous

l'Empire, bleue au temps de la monarchie » selon Patrick Marchand. Les postillons portaient également des plaques métalliques attestant leur statut, sur lesquelles était notamment inscrit le nom du relais dont ils dépendaient.

En cas de manque de chevaux, les postillons n'étaient pas autorisés « à passer plus d'un relais ». Ils devaient attendre le retour de chevaux et qu'ils aient « *rafraîchi* ».

Les postillons étaient soumis à un rythme effréné, sillonnant un réseau routier de bien mauvaise qualité, hormis sur certains grands axes autour de Paris. Ils reliaient ordinairement deux relais espacés d'une douzaine de kilomètres en une heure. Il leur était interdit de s'arrêter sans la permission des voyageurs. Seule une halte pour faire souffler les montures était autorisée. L'arrêt des voitures « en poste » ne devait pas excéder cinq minutes le jour et quinze minutes la nuit. Et il leur fallait bien sûr revenir à leur point de départ.

Les chevaucheurs impatients et fortunés avaient la possibilité de rétribuer un « avant-courrier », dont le travail consistait à précéder le convoi pour faire préparer les chevaux au relais suivant. Mais cet avant-courrier ne devait pas être à plus d'un relais de distance.

Les postillons étaient soumis à **des contrôles stricts**. Des pénalités étaient infligées à ceux qui osaient demander des tarifs

prohibitifs, au-delà des règlements, ou qui proféraient des insultes aux voyageurs. Malgré tout, leur comportement était loin d'être irréprochable, comme le souligne Patrick Marchand : « *Le postillon passe pour être indiscipliné et insolent. Le maître de poste a quelque difficulté à se faire respecter de cette population turbulente* ». De nombreuses illustrations attestent également de leur tempérament enjôleur auprès de la gent féminine.

Certains voyageurs s'attristaient du peu d'égards que les postillons portaient aux chevaux. En 1844, Charles Dickens relate un épisode marquant de son voyage en Italie, évoquant le postillon : « *il ne manque pas d'avoir quelque démêlé avec son cheval avant que nous soyons bien loin, et il le traite alors de voleur, de brigand, de cochon, que sais-je encore ; et il le frappe à la tête comme s'il était fait de bois* ».

Avec l'extension du réseau des relais de postes aux chevaux à la fin du 18<sup>e</sup> siècle, les postillons qui sillonnaient le Royaume passèrent de 4 000 en 1763 à 8 000 vers 1850. Ils disparurent avec la fin de la poste aux chevaux, en 1873, remplacée par le développement du chemin de fer.

## Tarifs de la poste aux chevaux

Le tarif postal était entendu par cheval et par postillon pour une « poste » (distance entre deux relais). Initialement, les postillons accompagnaient les courriers en chevauchant simplement avec eux. Lorsque les véhicules postaux se généralisèrent à la Révolution, ils se composaient généralement d'un attelage de deux chevaux, le « limonier » et le « porteur » sur lequel montait le postillon. Le cheval de droite était nommé « sous-verge » dans la mesure où il se trouvait placé directement sous la verge (le fouet) du postillon. Au-delà de deux personnes dans une voiture, le règlement imposait de payer des chevaux supplémentaires. Mais il était possible d'échapper à cette règle en payant une taxe à chaque poste. Cela fit dire à l'écrivain Honoré de Balzac à propos d'une dame : « *son mari était un personnage tout à fait fantastique, il ressemblait au troisième cheval qu'on paie toujours quand on court la poste et qu'on ne voit jamais* ». A destination, si les postillons étaient retenus pour être arrivés après la fermeture des portes de la ville, les voyageurs devaient leur donner une certaine somme dans la mesure où ils étaient appelés à coucher hors du relais. ■

## Péril sur les routes !

Les chevaucheurs et courriers n'étaient pas à l'abri de toutes sortes d'imprévus ou d'incidents qui pouvaient survenir sur les routes : **de la simple avarie de matériels (essieux brisés par exemple) à l'attaque de malfaiteurs**. C'était le lot commun des grands voyageurs autrefois. Par ailleurs, les chemins restaient extrêmement périlleux du fait de leur état. Les archives de la Côte-d'Or mentionnent par exemple des escortes de la maréchaussée sur la route de Saulieu à Charbonnières par Autun en 1783 : « *cette escorte paraît d'autant plus indispensable que ces diligences voient beaucoup d'argent pour le gouvernement et que le public nous fait tous les jours des représentations sur les craintes que cette route lui donne par le peu de secours qu'on aurait si ces diligences étaient attaquées* ».



Archives Pierre-Gabriel Gonzalez

« *Le Dernier Postillon* », gravure de 1857. Plaque au bras gauche, solides bottes aux pieds, le postillon avait assez mauvaise réputation, mais c'était un maillon important de la chaîne du service postal.



Postillon et courrier, vers 1820.

De toutes les attaques de bandits de grands chemins, celle du courrier de Lyon en 1796 marqua les esprits par sa violence. Quatre malfaiteurs et un complice prirent d'assaut la malle-poste aux environs de Lieusaint (Seine-et-Marne). Ils assassinèrent à coups de sabre et de poignards le postillon et le courrier de Lyon, Excoffon, et empochèrent les quatre-vingt mille livres en numéraire et les sept millions en assignats que le voiture transportait. Ce fait est tragique tant dans l'acte de violence extrême que dans l'injustice du procès qui suivit. La justice condamna en effet un innocent, le citoyen douaisien Lesurques, confondu avec le véritable assassin Dubosc qui lui ressemblait étrangement.

**Beaucoup de courriers et de postillons périrent aussi en raison du réseau routier mal entretenu.** Cette situation ne fit qu'empirer avec la suppression de la Corvée royale à la fin du 18<sup>e</sup> siècle, qui obligeait les populations locales à édifier et entretenir les routes. Soucieux d'assurer une meilleure communication avec l'Armée, Napoléon amplifia le rôle de la Poste et fit rénover les axes.

*Dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle, des caricatures témoignent des inquiétudes des derniers maîtres de poste et postillons face à l'essor du rail.*

## Priorité postale !

**L**es divers rouliers et autres véhicules étaient tenus de céder le passage aux postes, comme le rappelle ce procès-verbal des archives de Saône-et-Loire « duquel il résulte que le nommé Pierre Catouliat, roulier, ayant refusé de détourner sa voiture et de céder le pavé à un postillon de la poste de Beaune, a été arrêté et a payé l'amende de 30 livres » (extrait de *La Poste aux chevaux et la Poste aux lettres en Saône-et-Loire*, 1938).



© Photo L'Adresse - Musée de la Poste, Paris / La Poste

## La fin des relais

**L'**abolition du système féodal le 4 août 1789 sonna la fin des privilèges d'Ancien Régime, empirant la situation déjà délicate des maîtres de poste. Avec la sécheresse et la disette qui régnaient alors, ils n'étaient plus en mesure d'entretenir les chevaux nécessaires à leur activité. La plupart abandonnèrent leur relais. Quelques-uns cherchèrent à poursuivre leur activité, percevant une maigre gratification annuelle de 30 livres concédée par l'État pour chaque cheval entretenu. Mais cela restait insuffisant et les relais périrent les uns après les autres.

Pour autant, comme dans toutes les périodes troublées, les plus riches maîtres de poste parvinrent à mettre la situation à profit. Certains comme Dailly à Paris ou Ronneau en Côte-d'Or profitèrent de la vente des biens de l'Église et de ceux des émigrés pour acquérir de nouvelles terres à prix sacrifiés.

**Le 19<sup>e</sup> siècle fut marqué par le progrès technique. Le chemin de fer et la vapeur concurrencèrent la poste aux chevaux :** des bateaux-postes à vapeur assurèrent la liaison dès 1830 entre Toulon et la Corse. L'époque vit aussi les premiers balbutiements des télécommunications (télégraphe Chappe en 1794, télégraphe électrique et code Morse en 1832...). Les maîtres de poste durent se résoudre à abandonner définitivement leurs relais. Des caricatures comme celle ci-contre témoignent de leurs inquiétudes face à l'essor du rail. Ceux qui se trouvaient sur des lignes adjacentes, loin de toute liaison ferroviaire, furent épargnés un temps. Comme l'explique Clémence Raine dans *La Poste aux chevaux et la Poste aux lettres en Bordelais, de la fin de l'Ancien Régime au milieu du 19<sup>e</sup> siècle*, « Gagner du temps, affronter les obstacles dus au relief et assurer la distribution de la correspondance ont représenté les impératifs permanents de la Poste durant cette première moitié du 19<sup>e</sup> siècle. Ils ont permis l'essor du service public en faveur de la poste aux lettres mais aux dépens de la poste aux chevaux ». ■