

■ La poste aux chevaux



L'organisation des relais de poste

Jusqu'à l'avènement du chemin de fer au milieu du XIX^e siècle, le cheval au galop fut le moyen le plus rapide de se déplacer et de transmettre des informations.

A condition pour les messagers (appelés « courriers ») de pouvoir changer de cheval tout au long de leur parcours car « qui veut voyager loin, ménage sa monture » ! En effet, un cheval galopant en moyenne 20 km/h a ensuite besoin d'un temps long de récupération. Il faut alors plusieurs chevaux pour parcourir les centaines de kilomètres qui séparent les grandes villes.

Le système, permettant au cavalier d'échanger de relais en relais, un cheval fourbu contre un cheval frais, fut mis en place en France par le roi Louis XI vers 1476. Il est à l'origine de ce qui deviendra La Poste.

LA MISE EN PLACE DES PREMIERS RELAIS DE POSTE

L'Antiquité

Les premières organisations postales apparaissent dès l'Antiquité. Egyptiens, Perses et Chinois utilisaient des réseaux de relais se succédant tout le long du trajet des messagers. La Poste romaine, appelée *cursus publicus*, a elle été mise en place entre 27 et 20 av. J.-C. par Auguste, premier empereur romain et fils adoptif de Jules César. Elle permettait aux messagers

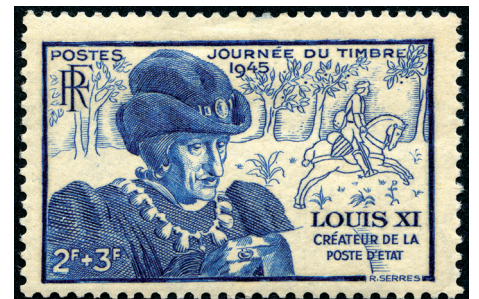
circulant en voiture à cheval, de transmettre des nouvelles dans tout l'Empire. Les routes romaines sont représentées sur la « table de Peutinger », une carte routière romaine copiée par un moine du XIII^e siècle, dont une reproduction est exposée au Musée de La Poste.

Les postes médiévales

L'organisation du *cursus publicus* disparaît au Moyen-Âge, au profit de messageries privées dont disposent élites et lettrés : rois et seigneurs, clergé, universités et municipalités importantes. Les messagers se déplaçaient le plus souvent à pied sur des routes dangereuses.

LOUIS XI ET LA POSTE ROYALE

Il est crucial pour Louis XI, roi de France depuis 1461, et en lutte avec son cousin Charles le Téméraire, d'être informé au plus vite de ce qu'il se passe dans le royaume. Pour cela, il crée la poste royale fonctionnant sur le même principe que son ancêtre le *cursus publicus* : des messagers à cheval (appelés chevaucheurs) galopent de relais en relais – environ tous les 15 km – où ils changent de monture afin de



Louis XI (1423-1483), timbre « Louis XI créateur de la Poste, 1945

poursuivre leur route sans ralentir. Ce dispositif, qu'on appelle la « **poste aux chevaux** » est mis en place vers 1476 et compte près de 2000 relais à la fin du XIX^e siècle !

Ce service est d'abord exclusivement réservé au roi et n'est ouvert au public qu'au début du XVI^e siècle, sur décision de François I^{er}. Moyennant un prix de course élevé, chacun peut voyager « en poste », c'est-à-dire au galop. Pour autant, il n'existe toujours pas de service public de transport des lettres. Il faut attendre la fin du XVI^e siècle pour que soit organisée par Henri IV « la poste aux lettres », administration chargée de transporter les lettres des particuliers.

La Poste des moines

Au Moyen-Âge, les communautés religieuses organisent leur propre système postal et emploient des messagers à pied qui transportent d'abbaye en abbaye des rouleaux de parchemin, qu'on appelle « rotula ». Le parchemin initial s'allongeait au fur et à mesure des visites, les réponses étant cousues les unes à la suite des autres. Le rouleau annonçant la mort de l'abbé Vital de Savigné (1122) mesure près de 14 mètres.

AU RELAIS DE POSTE

Le lieu

Les relais de poste se signalaient aux voyageurs par une enseigne ou par l'inscription de façade « Poste aux chevaux ». Mis en place dans les fermes, il s'agissait le plus souvent de vastes bâtiments comprenant la maison du propriétaire, le « maître de poste », le logement des domestiques et les écuries, mais aussi les bâtiments agricoles : granges à grains, fourrages et avoines. Les lieux accueillait parfois une auberge et une hôtellerie. Une partie des chevaux était réservée au travail des champs, l'autre partie à la course de poste. Les chevaux de poste sont issus de races de petite taille et robustes, résistantes à l'effort tels les bidets bretons ou les percherons. Au XVIII^e siècle, il y avait environ 15 chevaux par relais. Le relais de Paris, point de départ d'un grand nombre de routes comptait 135 chevaux en 1756.

Les figures emblématiques

- Le maître de poste

Fermier et propriétaire de sa cavalerie, il dirige le relais. En contrepartie de ses responsabilités, il bénéficie dès l'origine de privilèges fiscaux, il est exempté de la taille (impôt foncier sur les terres) mais a pour devoir de tenir gratuitement chevaux et employés à disposition des messagers du roi. Les particuliers, eux, paient 30 sous par relais de poste pour louer un cheval.

Gros propriétaire terrien, le maître de poste s'enrichit au cours des XVIII^e et XIX^e siècles grâce à une bonne conjoncture agricole et au développement des échanges. La charge de maître de poste se transmet de génération en génération. Acteur important du développement économique local, il assure également le gîte et le couvert aux voyageurs et emploie

Le saviez-vous ?

C'est un maître de poste, Jean-Baptiste Drouet, futur révolutionnaire, qui a permis l'arrestation de Louis XVI le 21 juin 1791 près de Varennes-en-Argonne. Ce dernier a été reconnu alors que son équipage faisait halte au relais de poste.



Malle-poste au relais, 1805, Victor-Jean Adam, d'après Jean-Antoine Duclaux 1817 – Lithographie



Maître de poste, 1832 Adhémar Kermabon – 1889, aquarelle sur papier

postillon, palefrenier, bourrelier, sellier, maréchal-ferrant... La Révolution française met fin à son privilège fiscal au profit d'une indemnité pour l'entretien de son écurie.

- Le postillon, personnage haut en couleurs

Employé de ferme, le postillon doit obéissance au maître de poste. Son rôle est de conduire les voyageurs de son relais au relais suivant, et de revenir à vide et au pas à son relais d'appartenance avec le cheval prêté. Le nombre de postillons varie selon la taille des relais, il faut un postillon pour 4 à 5 chevaux.

Reconnaisable à son uniforme obligatoire, -chapeau à large bord, pantalon de peau, gilet rouge, veste bleu roi (sous l'Ancien Régime) et vert Empire (sous

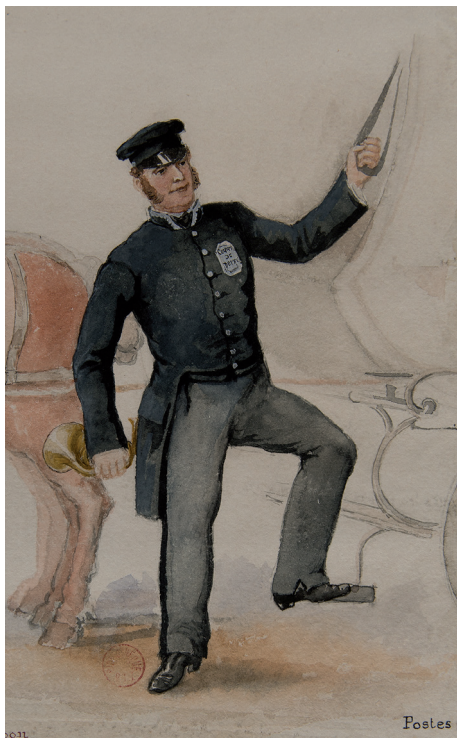


Paire de bottes de postillon, fin XVIII^e siècle, cuir bouilli, repoussé, bois et fer

Napoléon)– ce personnage a marqué l'imagerie populaire. Ses bottes faisaient l'étonnement des étrangers. Hautes de 50 cm, armées de fer et en cuir rigide, elles pesaient environ 3 kg chacune. Destinées à protéger ses jambes en cas de chute, elles étaient fixées directement à la selle du cheval, et le postillon, conservant ses propres chaussures, n'avait plus qu'à les enfiler en montant (il ne marchait pas avec). Ces impressionnantes bottes ont probablement inspiré les « bottes de sept lieues » de Charles Perrault. Par ailleurs, le postillon a mauvaise réputation, on le dit indiscipliné, ivrogne et séducteur, âpre au gain et peu courtois. Les postillons, qui portent un écusson indiquant le nom de leur relais et leur numéro de rang, sont surveillés. Un livret d'identité et de conduite est mis en place au XIX^e siècle permettant au maître de poste d'exercer un moyen de pression sur le postillon pour en obtenir un meilleur service.

- Le courrier

À l'origine, le mot « courrier » ne désigne pas les lettres, mais toute personne qui « courre la poste ». Le courrier est le messager, le gardien des dépêches (lettres placées dans des paquets ficelés), qu'il doit parfois défendre au péril de sa vie.



Courrier de malle-poste, 1832, Adhémar Kermabon – 1889, aquarelle sur papier 5



Retour du postillon, anonyme, vers 1840, huile sur toile

Accompagné de relais en relais par un postillon, il parcourt les routes nuit et jour, sans repos. Il délivre et reçoit les dépêches des bureaux de poste situés sur son parcours et est sanctionné en cas de retard ou de perte.

Le courrier se plaint généralement de ses conditions de travail, de son maigre salaire et de ses lourdes dépenses, mais parvient tout de même à s'enrichir grâce au commerce des marchandises qu'il transporte à discrétion pour son propre compte.

Enfin, au relais et sur la route, le courrier de la poste a priorité de passage sur les autres usagers.

SUR LES ROUTES DE POSTE

Nombreux sont ceux qui empruntent les relais de poste : la poste aux chevaux offre ses services aux particuliers qui voyagent avec ou sans voiture, ainsi qu'aux « messageries », entreprises de voitures publiques qui ont la liberté d'atteler des chevaux de poste à leurs véhicules ou d'utiliser leurs propres chevaux.

Au-delà de l'histoire postale, l'organisation de la poste aux chevaux permet de retracer l'histoire du voyage en France à l'époque moderne.

Le temps des malles-poste et des diligences

Sous Louis XIII, le volume des lettres augmente, les sacs de transport deviennent insuffisants. Les courriers utilisent alors une charrette appelée « brouette » pour transporter la « malle aux lettres ». Il leur

est interdit d'y prendre des voyageurs. En 1793, cette brouette est remplacée par une voiture plus grande, la malle-poste, qui accueille désormais des passagers à son bord. Elle parcourt de 10 à 12 km par heure. D'aspect rustique, la malle-poste est passée à la postérité sous le nom de « panier à salade », ce qui en dit long sur son inconfort. Sa forme évoluera notamment sous l'impulsion de Louis XVIII qui la trouve de mauvais goût en comparaison des malles-poste anglaises, et à partir de 1828 les modèles sont plus légers et plus rapides. Le confort des passagers quant à lui semble relégué au second plan comme le souligne Maurice Alhoy dans *La Physiologie du voyageur*, en 1841 : « L'administration des postes procède comme celle des sépultures : elle concède au voyageur ce qu'il lui faut tout juste d'espace dans son caveau roulant. ». C'est la vitesse qui prime et elle s'accroît tout au long du siècle. En 1750, il faut 56 heures pour transporter une lettre de Paris à Lyon, contre 36 heures en 1840.

Autre véhicule « star » de la route : la diligence utilisée pour le transport des voyageurs depuis la fin du XVIII^e siècle. Les diligences sont exploitées par des messageries d'Etat ou privées et peuvent utiliser des chevaux de poste et s'arrêter dans des relais. Elles ont jusqu'à trois compartiments et culminent à 4 mètres de haut.

Les conditions de voyage

Le transport des lettres et des voyageurs n'est pas sans risque. Que ce soit à cause des intempéries, du mauvais état de la route, de problèmes liés aux voitures ou



Voyager en France ou la première étape depuis Calais Thomas Rowlandson, 18^e siècle (2^eme moitié) gravure à l'eau-forte

encore du brigandage, la route représente un danger de tous les instants. Pour se préparer au départ, les voyageurs peuvent consulter les « listes de postes » (parues de 1708 à 1859) ou la « Carte des postes » de Nicolas Sanson, (1632) qui retrace le réseau des routes et relais de poste. En plus de son bagage, il est recommandé au voyageur d'emporter avec lui des armes défensives pour parer les mauvaises rencontres, voire de signer son testament avant de partir ! En effet, les accidents de voiture à cheval sont à redouter : en



Malle-poste de 1^{ere} section, 11^e division : Briska, 1843, A.G Ducoudray, 1843 Lithographie

1827, 4 000 diligences des messageries royales s'abîment dans les fossés, faisant plus d'un millier de morts. Les véhicules, lourdement chargés, détériorent une chaussée déjà mal entretenue et dangereuse.

Le réseau routier s'améliore au cours du XIX^e siècle avec notamment l'adoption du macadam et la mise en place d'une réglementation sur le poids maximum autorisé des véhicules. Ce qui n'empêche pas par ailleurs les « dangers » humains : postillons inattentifs ou ivres et les attaques de brigands qui bloquent le chemin et braquent leurs victimes.

LA FIN DE LA POSTE AUX CHEVAUX

L'arrivée du chemin de fer dans les années 1840 sonne le glas de la poste aux chevaux. Le train, beaucoup plus rapide, est utilisé par la poste dès 1844 et les relais de poste démantelés au fur et à mesure de la construction du réseau ferré, jusqu'à l'arrêt définitif de la poste aux chevaux en 1873, après 400 ans

de bons et loyaux services. Désormais les lettres sont triées directement dans le train qui les achemine, par le service des « ambulants », transportant des agents chargés du traitement des correspondances pendant le trajet.

Postérité littéraire

Une autre histoire commence pour l'organisation postale, laissant place pour certains voyageurs à la nostalgie : « *Je regrette la cour des messageries de la rue Montmartre ! Il y avait du bruit, de l'animation, du pittoresque. Le piaffement des chevaux sur les pavés, le tintement des grelots, les embrassades des grands-parents, les baisers furtifs des petits amoureux, les recommandations naïves, l'appel du conducteur, tout cela avait une couleur, une poésie (...)* Aujourd'hui un voyage n'est plus un événement comme autrefois (...) Ah ! Le progrès ! Le progrès ! Quel monstre ! » Alfred Delvau, *Du pont des Arts au pont de Kehl*, 1866.

Victor Hugo, grand voyageur et témoin du temps, a aussi livré ses impressions, ici sous la forme d'une métaphore politique, lors d'un trajet de Bordeaux à Bayonne :

« *Une diligence, c'est bien plus qu'une préfecture ; c'est l'image parfaite d'une nation avec sa constitution et son gouvernement. La diligence a trois compartiments comme l'état. L'aristocratie est dans le coupé ; la bourgeoisie est dans l'intérieur ; le peuple est dans la rotonde. Sur l'impériale, au-dessus de tous, sont les rêveurs, les artistes, les gens déclassés. Le roi, c'est le conducteur, qu'on traite*

Focus « L'affaire du courrier de Lyon »

L'attaque d'une malle-poste reliant Paris à Lyon en avril 1796 eut un grand retentissement dans l'opinion publique : le véhicule est retrouvé en forêt de Sénart, entre Lieusaint et Mongeron (77), le courrier et le postillon assassinés, et les 7 millions de francs qu'ils transportaient, envoyés par Napoléon à son armée en Italie, volés. Six hommes seront arrêtés et guillotins dont un dénommé Lesurques, qui clame jusqu'au bout son innocence. Cinq ans plus tard, l'affaire est rouverte suite à l'arrestation d'un complice du crime, auquel Lesurques ressemblait. Symbole de l'erreur judiciaire, cette affaire émeut et le nom de Lesurques sera souvent utilisé par les abolitionnistes de la peine de mort.

volontiers de tyran ; le ministère, c'est le postillon qu'on change à chaque relais. Quand la voiture est trop chargée de bagages, c'est-à-dire quand la société met les intérêts matériels par-dessus tout, elle court le risque de verser. » Victor Hugo, *Pyrénées*, 1843.

De nos jours, la plupart des relais ont disparu, même si la toponymie en garde la mémoire ainsi que les nombreux hôtels restaurants qui en sont issus : « hôtel de la poste » « Au relais » etc.

Parmi les rares relais de poste dont l'architecture a été préservée, on peut citer l'ancien relais de Launois-sur-Vence dans les Ardennes ou encore le relais des Ormes dans la Vienne, ouverts aux visiteurs.



Cour intérieure de l'hôtel des messageries royales Anonyme – Restauration règne de Louis XVIII (1815-1824) **Gouache sur papier**

CHRONOLOGIE

1476 (vers) : création de la poste aux chevaux par Louis XI

1632 : première carte des routes de poste

1707 : édition de la première liste des relais de poste

1740 : des postes sont installées en Bretagne

1789 : abolition des privilèges des maîtres de poste

1794 : des routes de poste sont ouvertes dans le Massif Central et dans les Alpes

1873 : fermeture des postes aux chevaux

1968 : démolition du bâtiment du relais de poste de Paris, rue Pigalle

LEXIQUE

Aller en poste : aller au galop

Bidet : cheval de petite taille et particulièrement robuste

Brouette : charrette utilisée pour transporter les correspondances, au XVIII^e siècle.

Courrier de malle : employé qui accompagne les dépêches, reçoit et délivre successivement celles des bureaux de poste de sa route.

Dépêche : ensemble des correspondances échangées entre deux bureaux de poste.

Diligence : la diligence est d'abord une allure. Le mot a fini par désigner un véhicule de messagerie qui transporte les voyageurs à grande vitesse.

Maître de poste : titulaire du relais, il jouit du droit exclusif de conduite en poste en vertu d'un brevet.

Malle-poste : véhicule à cheval de la poste aux lettres

Postillon : employé qui a pour fonction de conduire les voyageurs et les courriers au relais suivant.

Relais : établissement géré par le maître de poste qui dispose des chevaux et du matériel nécessaire pour conduire les malles-poste, les voyageurs, les voitures de messagerie.

POUR ALLER PLUS LOIN

Toute l'offre culturelle du Musée de La Poste à découvrir sur le site internet du Musée : <http://www.museedelaposte.fr>

Publics scolaires

Visite guidée en lien avec la thématique :

Du messager au facteur

Une visite à travers les collections du musée pour découvrir l'histoire de la correspondance et du transport des messages, de l'Antiquité à l'apparition du facteur.

Durée : 1h15

Tarif : 80€

POUR PRÉPARER ET PROLONGER SA VISITE

Fiches pédagogiques en lien *Le courrier par tous les moyen*, *Voilà le facteur* disponibles sur le site internet du Musée

BIBLIOGRAPHIE

Yves Lecouturier, *Histoire de la Poste en France*, Editions Ouest-France, 2011

Patrick Marchand, *Voyageurs, postillons et brigands, sur les routes de France au temps des diligences*, Editions Musée de La Poste, 2013

Histoire et Art postal, Catalogue du Musée de La Poste, Editions Musée de La Poste, Novembre 2019

SITOGRAFIE

• <http://www.launoissurvence.com/>

• http://www.laposteauxchevaux.com/La_Poste_aux_Chevaux/Accueil.html

• <http://www.ladressemuseumedelaposte.fr/Les-relais-de-poste>