

# LA POSTE AUX CHEVAUX EN 1833

Par Gérard JOLY

Amédée Gobert m'a initié à l'Histoire Postale dans les années 60 et j'ai conservé depuis un grand intérêt pour le développement du cheminement du courrier.

J'ai ainsi constaté de nombreuses divergences entre les différents auteurs traitant ce sujet. Les études de la Poste aux Chevaux sont généralement uniquement basées sur la compilation des différents textes réglementaires. Il a souvent été oublié que les événements politiques, les nombreux changements de régimes à la fin du 18<sup>ème</sup> siècle et au début du 19<sup>ème</sup> siècle ont eu pour effet de perturber le fonctionnement des institutions et, même, de laisser les directives sans application.

Aussi, je crois que le texte publié en 1833 dans la revue « Le Magasin Pittoresque » basé sur les statistiques de l'Administration des Postes est particulièrement intéressant car il ne s'agit pas d'une étude à posteriori mais d'un article rédigé par un contemporain de la Poste aux Chevaux.

Un travail de journaliste en quelque sorte.

\* \* \* \* \*

## QUELQUES RAPPELS

### LA POSTE AUX CHEVAUX

La Poste aux Chevaux était formée des différents relais dirigés chacun par un Maître de Poste, lequel commandait ses Postillons et louait ses chevaux selon un tarif officiel.

Le Maître de Poste bénéficiait d'un privilège et d'un monopole pour les relais de chevaux (appelés « coursiers »). Il devait y avoir dans l'écurie de chaque Maître de Poste de la lumière pendant la nuit et un Postillon de garde afin de ne pas faire attendre les Courriers.

Les relais étaient disposés tout le long d'itinéraires clairement définis. La distance entre les relais était divisée en poste, demi poste, ou quart de poste. Une poste équivalait environ à 9 kilomètres.

En 1798, 16 routes postales étaient en service :

De Paris à Caen par Rouen

De Paris à Lille par Amiens et Arras

De Paris à Bruxelles par Saint Quentin  
et Valenciennes

De Paris à Mézières par Reims

De Paris à Strasbourg par Châlons et Metz

De Paris à Bayonne par Orléans, Limoges  
et Toulouse

De Paris à Bayonne par Orléans, Poitiers  
et Bordeaux

De Paris à Lyon par Auxerre et Châlon s/Saône

De Paris à Lyon par Moulins

De Paris à Strasbourg par Châlons et Nancy  
De Paris à Besançon par Troyes et Dijon  
De Paris à Belfort par Troyes et Langres

De Paris à Nantes par Le Mans  
De Paris à Brest par Alençon et Rennes  
De Lyon à Marseille  
De Marseille à Bordeaux

Classées en « Routes de première section » et en routes supplémentaires dénommées « deuxième section » elles atteindront le nombre de 41 avant de disparaître progressivement avec l'avènement du Chemin de Fer. En 1856, il subsistait 1804 relais en service.

## LES POSTILLONS

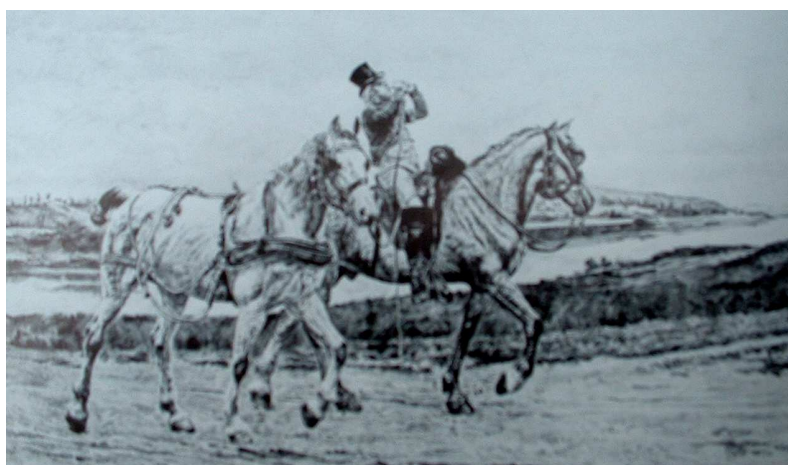
Au 18<sup>ème</sup> siècle, les Diligences comme les Malles-poste n'étaient pas conduites par un cocher mais par un Postillon. Le Postillon était attaché à un seul relais et portait une plaque métallique au bras indiquant le nom de ce relais et son numéro de rang.

Le Postillon était monté sur le cheval de brancard à gauche. Il avait donc à diriger, non seulement sa propre monture, mais encore le « coursier » qu'il avait à sa droite ainsi que le ou les chevaux qu'il avait éventuellement devant lui.

Arrivé au relais suivant, le Postillon dételaient ses chevaux et les faisait « rafraîchir » c'est-à-dire se reposer. Il revenait alors au pas à son relais de départ car il lui était interdit de mettre ses coursiers au galop.

En 1827, un règlement imposera sur les Diligences un frein manoeuvrable par le conducteur. De ce fait, les Postillons deviendront progressivement Cochers.

Fait rarissime pour l'époque, les Postillons bénéficiaient d'une retraite après 20 années de service ou en cas d'invalidité.



## DILIGENCES ET MALLES-POSTE

Si les Diligences et les Malles-poste partageaient le même défaut d'être des véhicules trop lourds, c'était des véhicules dont les usages différaient.

Vers 1760, succédant à des véhicules les plus hétéroclites, les Diligences apparurent sous leur forme définitive : des voitures monumentales, inconfortables, compartimentées et transportant jusqu'à seize voyageurs.

- à l'avant, « le coupé » avec 3 places de « luxe »
- au centre, « l'intérieur » comportant 2 banquettes
- à l'arrière « la rotonde » où l'on pénétrait par le « cul » de la voiture

Les Malles-poste n'ont circulé qu'à partir de 1793. A l'intérieur, outre la cabine aux sacs postaux un coupé de 3 ou 4 places était réservé pour la location aux particuliers.

Les Malles-poste circulaient au galop, allure qui fut longtemps interdite aux Diligences afin de ne pas détériorer les chemins. Elles étaient prioritaires si elles se présentaient à un relais en même temps qu'une Diligence.

Le nombre des chevaux attelés, des Postillons et les tarifs différaient selon les types de véhicules :

Les voitures montées sur 2 roues ayant brancard

Les voitures montées sur 4 roues ayant timon

Les voitures montées sur 4 roues ayant un seul fond et limonière

Le nombre des Postillons variait ainsi de 1 à 3 et le nombre de chevaux de 2 à 8.

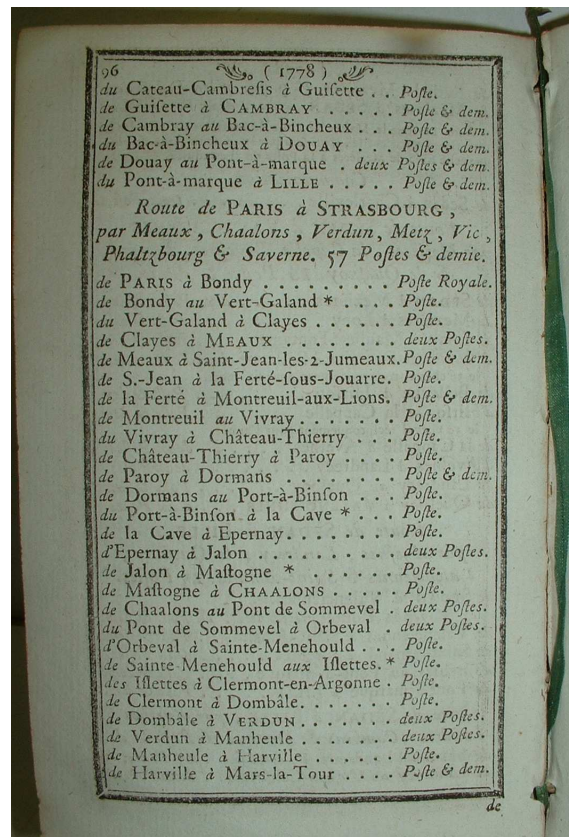
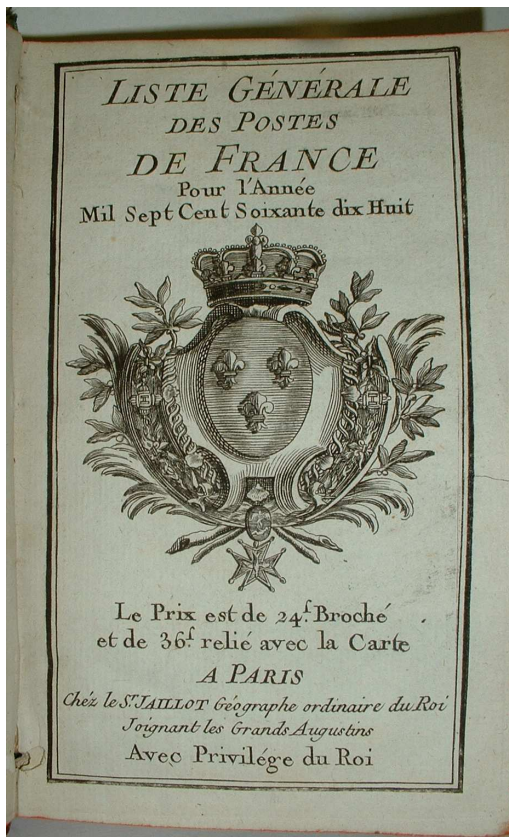
Il devait être payé autant de chevaux qu'il y avait de personnes dans les voitures, derrière et dessus le siège, et de Postillons employés à les conduire.

## COURRIERS A FRANC-ETRIER

Etaient ainsi dénommés les cavaliers qui utilisaient également les relais de la Poste aux Chevaux, mais dans des conditions très éloignées des images que nous donne le cinéma. Ces chevaucheurs devaient être accompagnés d'un Postillon monté sur un second cheval qui les précédait et qu'ils leur étaient interdit de dépasser. Il incombait au Postillon de revenir au relais d'origine avec les 2 chevaux.

Si un courrier à franc-étrier accompagnait une voiture, il lui était interdit de la précéder de plus d'une poste. Le cavalier ne pouvait faire porter au cheval qu'il montait que les menus objets pouvant être contenus dans les poches de la selle. S'il avait un porte-manteau, celui-ci devait être porté en croupe par le Postillon et ne pouvait excéder 50 livres.





## EPERNAY

La première desserte d'Epernay intervint très tôt, le 13 avril 1601, sous le règne de Henri IV, par la création d'un service de voitures publiques pour Château Thierry, Chaalons et Vitry.

Epernay reste sur l'itinéraire de « l'Etablissement du Coche ordinaire de Metz à Paris... » créé le 7 janvier 1613. Notons cependant qu'Epernay ne figure pas sur « la Carte Générale de toutes les Postes de France » dressée par Nicolas Sanson vers 1640, mais que les relais sont en fonctions à Port Abinson – Mardeux – Plivaut (sic).

A partir du 31 décembre 1775, situé sur la route de Strasbourg à Paris, Epernay fut desservi deux fois par semaine dans chaque sens. Le relais précédent se trouvait à Port à Binson, mais il existera pendant peu de temps un relais supplémentaire au lieu-dit « La Cave ». Le relais suivant était Jalons.

Il existait une seconde route de Paris à Strasbourg par Montmirail, Fromentières, Etoges et Chaintrix C'est cette route que Louis XVI empruntera le 21 juin 1791 pour fuir la capitale. A son retour de Varennes il s'arrêtera à Epernay et se restaurera à la « Brasserie de Rohan ».

Contrairement à un argument publicitaire souvent utilisé, il n'y a jamais eu de relais de la Poste aux Chevaux à Champillon. Il n'existait aucun relais entre Reims et Epernay à la veille de la Révolution. Un relais fut créé tardivement à Montchenot, soit sous l'Empire, soit sous la Restauration.

\* \* \* \* \*

## L'ARTICLE

L'établissement des postes ou estafettes en France est dû à Louis XI qui le fonda au mois de juin 1464. L'édit qu'il publia à ce sujet est très sévère : il enjoit « aux maîtres de courriers de ne bailler aucuns chevaux à qui que ce soit sans le mandement du roi, à *peine de la vie* ».

Le service fut définitivement constitué en 1691 ; sans doute il était loin encore d'avoir atteint le degré de perfectionnement auquel il est parvenu de nos jours ; cependant il offrait dès lors tous les éléments d'un système régulier de communication et de transport. En 1719, le revenu des postes et messageries s'élevait à 3 472 000 francs ; M. Necker l'évalue, en 1784, à 10 300 000 francs ; trois ans plus tard, il était affermé annuellement pour la somme de 12 millions.

Les documents officiels publiés par l'administration, et dont nous allons extraire quelques chiffres, témoignent de l'accroissement progressif des recettes depuis 1815, accroissement dû à la multiplicité des relations commerciales, au goût des voyages qui se répand de jour en jour, au grand nombre d'habitants de la province et d'étrangers que la célébrité de notre capitale attire dans son sein, aux améliorations enfin qui ont été successivement introduites dans la marche du service ;

On peut en juger par le tableau suivant :

En 1815, les recettes des postes se sont élevées à :	19 364 724 Fr
En 1820	23 156 780
En 1825	27 272 247
En 1829	31 000 000
Et en 1833 (premier semestre)	17 428 000

On a remarqué qu'à l'époque du choléra le nombre de lettres arrivant journellement des départements à Paris, ou partant de Paris pour les départements, s'était prodigieusement accru.

*Malle-postes* - Avant 1819, le transport s'opérait par des malle-postes à brancard attelées de trois chevaux, genre d'attelage incommode, et qui nuisait à la célérité du voyage. Depuis on a reconnu la nécessité de leur substituer des voitures plus légères, traînées par quatre chevaux, et dans lesquelles sont ménagées trois places pour des voyageurs ; elles sont divisées en plusieurs compartiments : l'un destiné aux voyageurs, le second au courrier, et le troisième pour contenir les paquets de lettres, journaux et dépêches.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1828, la correspondance, qui languissait auparavant sur beaucoup de points du royaume, où les lettres ne parvenaient quelquefois que de huit jours en huit jours, par suite de la lenteur des communications établies entre les divers bureaux de poste de chaque contrée, a été rendue journalière pour tous. Un service spécial a été créé dans les campagnes : cinq mille facteurs *ruraux* (piétons) parcourent de deux jours l'un au moins les trente cinq mille communes qui ne possèdent pas d'établissement de poste ; le parcours journalier de ces facteurs est de 25 000 lieues environ, ou de 9 125 000 par an.

Paris est le centre du mouvement des postes. Les treize grandes routes de Besançon, Bordeaux, Brest, Caen, Calais, Clermont, Lille, Lyon, Mézières, Nantes, Rouen, Strasbourg et Toulouse, sont appelées *routes de première section*.

Celles de la deuxième section, au nombre de neuf, sont comme autant d'affluents des treize grandes routes dont nous venons de parler, et dans lesquelles elles se jettent par deux embouchures dans les villes de Bordeaux, de Lyon et de Toulouse, et par une seule dans celles de Châlons sur Marne, de Moulins et de Troyes. Ces neuf routes communiquent de Bordeaux à Bayonne et à Toulouse, de Lyon à Marseille et à Strasbourg, de Toulouse à Avignon et à Bayonne, de Châlons à Nancy, de Moulins à Lyon, et de Troyes à Mulhausen.

Le temps moyen que les malle-postes emploient à parcourir la distance d'une poste ou 2 lieues est de 46 minutes. La route sur laquelle le service des relais se fait avec la plus grande activité est celle de Bordeaux. Le courrier ne met que 48 heures à la parcourir dans toute son étendue, qui est de 77 postes ou 154 lieues.

<i>Ce qui donne un temps moyen de</i>	<i>37 minutes par poste</i>
<i>Celui de Lille fournit sa course (30 postes)</i>	
<i>en 21 heures, temps moyen</i>	<i>42</i>

Ceux de Rouen et de Caen rivalisent de vitesse : le premier franchit une distance de 15 postes (30 lieues) en 11 heures ; le second une distance de 27 postes (54 lieues) en 20 heures.

<i>Temps moyen pour l'un et l'autre</i>	<i>44 minutes par poste</i>
<i>De Paris à Clermont et à Mézières, t.m.</i>	<i>45</i>
<i>Nantes et Strasbourg</i>	<i>46</i>
<i>Lyon et Calais</i>	<i>47</i>
<i>Toulouse</i>	<i>48</i>
<i>Besançon</i>	<i>50</i>

#### Routes de deuxième section

La malle-poste de Bordeaux à Bayonne parcourt

<i>33 postes (66 lieues) en 20 heures, t. moyen</i>	<i>36 minutes par poste</i>
<i>De Châlons à Nancy</i>	<i>21 postes en 14 h t.m. 40</i>
<i>De Bordeaux à Toulouse</i>	<i>34 25 44</i>
<i>De Toulouse à Avignon</i>	<i>46 34 44</i>
<i>De Troyes à Mulhausen</i>	<i>38 29 46</i>
<i>De Moulins à Lyon</i>	<i>23 18 47</i>
<i>De Lyon à Strasbourg</i>	<i>58 47 48</i>
<i>De Lyon à Marseille</i>	<i>38 32 50</i>
<i>De Toulouse à Bayonne</i>	<i>34 31 54</i>

Le nombre total des postes parcourues pendant le cours de l'année est de 714 552 ou de 1 429 104 lieues.

*Petite poste* - On entend par petite poste le service des lettres qui se fait dans l'intérieur de la ville d'un quartier à l'autre. La petite poste pour Paris a été établie en 1760, d'après un plan proposé par le conseiller au parlement Chamousset. Quelques heures suffisent pour communiquer d'un bout de la ville à l'autre. A peine fait-il jour, on reçoit au réveil un billet écrit la veille avant huit heures du soir. Les commandes, les prospectus, les pétitions, les articles de journaux, les invitations, tout cela confondu dans la boîte du facteur, se mêle, se croise, franchit les ponts et les quartiers, saute les ruisseaux et les arrondissements, bondit d'un bureau à l'autre, et arrive à son adresse avec une prestesse et une exactitude admirables. Le service se fait par des facteurs à pied et à cheval.

On peut juger de l'activité de la petite poste par les chiffres suivants : il se distribue chaque jour dans la capitale, 15 000 lettres venant de Paris, et 28 000 de la province ; il faut ajouter à ce nombre 15 000 dépêches des départements, total : 58 000 lettres distribuées chaque jour, ou plus de 21 millions par an !

60 000 lettres, 58 000 journaux (ce chiffre s'accroît sans cesse), et 2 000 dépêches partent chaque jour de Paris pour les départements.

*Banlieue* - Vingt bureaux autour de Paris, et les deux villes de Versailles et de Saint Germain, correspondant trois fois par jour avec la capitale. Un double service journalier est en outre établi entre Paris et toutes les villes situées dans un rayon de douze lieues.

*Bureau des rebuts* - Il existe à l'administration centrale des postes, un bureau dit : *des rebuts*, parce qu'on y renvoie toutes les lettres qui n'ont pu arriver à leur destination, soit à cause du défaut d'indication suffisante, soit pour d'autres causes auxquelles les employés ne sauraient remédier.

En 1829, 1 106 000 lettres sont tombées au rebut. Parmi celles-ci, 508 000 ont été refusées par les destinataires eux-mêmes ; 260 000 n'ont pas été réclamées ; 182 000 étaient adressées à des destinataires inconnus ; 62 000 à des destinataires partis sans laisser d'adresse ; 2 000 à des destinataires décédés sans laisser d'héritiers ; 3 600 portaient des noms supposés. Il y a eu, en outre, 400 lettres chargées qui n'ont pas été réclamées. Parmi celles dont l'expédition a été empêchée, 6 000, adressées à des fonctionnaires, n'avaient pas été affranchies ; 6 000 manquaient d'adresses ; l'adresse de 6 000 autres était illisible ou incomplète. Je ne parle pas des lettres renvoyées à leur source, après avoir été ouvertes.

*Service de la Corse* - Deux bateaux à vapeur partant toutes les semaines de Toulon, l'un pour Bastia, l'autre pour Ajaccio, et dont le trajet n'excède pas ordinairement 24 heures, sont chargés du service de communication avec la Corse.

*Service de l'Angleterre* - Au mois de juillet dernier, il a été arrêté entre l'administration des postes françaises et celle de la Grande Bretagne, que les lettres de France, à destination de l'Angleterre, de l'Ecosse et de l'Irlande, seraient transportées tous les jours par un service spécial en estafettes, de Paris à Calais, pour arriver à Londres en 36 heures, et que les lettres d'Angleterre, d'Ecosse et d'Irlande, pour la France, seront expédiées de Londres pour Paris, où elles arriveront de même en 36 heures, tous les jours, excepté le mardi.

*Service de l'étranger* - Il existe des conventions de poste entre la France et plusieurs puissances de l'Europe. Celle qui a été faite avec l'Autriche date de 1826. Des traités du même genre ont été conclus avec tous les Etats limitrophes, excepté avec l'Espagne, qui s'est constamment refusée à y accéder.

En outre, deux paquebots partant régulièrement de Bordeaux sont affectés au service de la correspondance entre la France, le Mexique (la Vera-Cruz), Rio-Janeiro et Buenos-Ayres ; les lettres traversent l'Atlantique, moyennant 1 franc 50 centimes ; un journal paie 20 centimes.

**Le Magasin Pittoresque – 16 novembre 1833**

\* \* \* \* \*