

VOYAGER EN FRANCE AU TEMPS DE LA POSTE AUX CHEVAUX

Voyager en France au temps de la poste aux chevaux est loin d'être une sinécure. Entre 1477 et 1873, dates d'existence de la poste aux chevaux, le voyage s'évalue davantage en temps, celui du calendrier et de l'horloge, qu'en lieues ou en kilomètres. Ainsi qu'on le disait au XVI^e siècle, la France tient dans un losange de 22 journées de large et 19 de long. Pour l'individu, tout déplacement à cheval est conditionné par ses capacités financières et le choix de son allure. Plusieurs possibilités s'offrent alors à lui : voyager avec ses propres moyens, tant matériels que financiers ou prendre des transports collectifs.

Le voyage individuel

Choisissant de voyager avec son propre cheval, il jouira de la liberté de choisir son itinéraire et son allure. Mais dépourvu de monture, il devra s'adresser au loueur de chevaux ou au maître de poste. L'un et l'autre n'exercent pas leur métier avec les mêmes droits. Le loueur de chevaux ne peut fournir de guide au voyageur de même qu'il lui est interdit de placer une inscription sur la porte de son bureau indiquant des lieux de destination. Au titre des interdictions encore, celle de nourrir les chevaux et les voyageurs sur la route. Le voyageur peut renvoyer le cheval par qui bon lui semble s'il ne revient pas à son point de départ. En revanche, se rendant à la poste aux chevaux pour y louer un cheval, le voyageur se déplace au galop, selon un itinéraire fixe, celui qui le mène d'un relais à un autre et avec un guide : le postillon. La course est plus onéreuse car il faut également pour le voyageur qu'il s'acquitte d'un pourboire à donner au postillon comme indiqué dans le livre de poste. Le voyageur ne risque pas de s'égarer et peut se déplacer de nuit à sa convenance. S'il souhaite voyager dans sa propre voiture, le maître de poste lui fournit autant de chevaux que nécessaire. Du reste, les maîtres de poste ne louent pas de voiture avant le XIX^e siècle.

Le voyage en transport collectif : voitures de messagerie et malles-poste

Ce mode de transport relève du domaine de la messagerie et de la poste aux lettres. Rappelons le rôle de ces deux institutions qu'il ne faut pas confondre. Les **messageries** sont des entreprises de transport collectif qui se chargent du transport des voyageurs et des petits paquets dont le poids est inférieur à 50 livres soit 25 kg. Au-delà de ce poids, l'expéditeur devra confier son paquet aux rouliers. En droit, les voitures de messagerie ne peuvent voyager qu'entre deux soleils, c'est-à-dire de jour uniquement. Jusqu'à la Révolution, l'exercice de la profession de messenger n'est pas libre. Les messagers, que l'on appellera plus tard, les messagistes, doivent payer un droit d'exploitation à la ferme générale des postes qui contrôle tout le transport public, à l'exception du roulage dont l'exploitation est libre. À partir de 1794, les messageries sont séparées de la ferme des postes : quiconque peut désormais s'établir entrepreneur de voitures publiques. C'est également à cette époque que les messageries subiront la concurrence de l'administration des Postes qui crée un service de transport de voyageurs au moyen de ses propres véhicules que l'on appellera malles-poste. Nous y reviendrons.

LES CONDITIONS DU VOYAGE

La qualité du voyage est conditionnée par la plus ou moins grande extension du réseau routier et l'état des chaussées. Elle dépend aussi du soin que l'on aura mis à sa préparation.

Le réseau routier

Aujourd'hui la France déroule 700 000 km de routes. C'est le pays le plus densément quadrillé du monde. En 1789, le réseau routier n'était que de 30 000 km. Sous l'Ancien Régime, les avancées les plus spectaculaires dans le domaine de l'aménagement routier ont été effectuées au XVIIIe siècle. Rappelons quelques dates :

1716 : création du corps des ingénieurs des ponts et chaussées

1738 : établissement de la corvée

1744 : création d'un bureau de dessinateurs dirigé par Jean Rodolphe Perronet

1750 : Trudaine réorganise le corps des ingénieurs.

Quel aspect présentaient les routes au temps des Louis ? En 1720, il existait deux largeurs de chemin. Les grandes routes, c'est-à-dire celles qui menaient de Paris aux ports de mer, aux frontières et aux capitales provinciales, présentaient une largeur de 20 mètres entre les fossés. Les autres routes étaient larges de 12 mètres. Les grandes routes étaient bordées d'arbres. Seul le milieu du chemin était empierré ou pavé sur une largeur de 6,50m. De part et d'autre, deux chemins de terre le flanquaient : les bernes. Ces derniers espaces de circulation avaient la faveur des voyageurs à la belle saison car les voitures y roulaient plus facilement. Ils permettaient également le passage prioritaire des véhicules des postes qui tenaient le haut du pavé. Les ingénieurs des ponts et chaussées privilégiaient la ligne droite.

Pour se repérer, le voyageur était renseigné par les bornes miliaires que l'on trouvait, comme le nom l'indique, toutes les mille toises soit tous les deux kilomètres.

Préparer son voyage

Pour préparer son itinéraire, le voyageur qui ne remet pas son destin au transport collectif, dispose de guides et de cartes routières. Le premier guide connu est « La guide des chemins de France » de Charles Estienne, éditée en 1552. Cette guide (c'est bien du féminin !) contenait, outre les itinéraires, des indications sur les monuments et les curiosités des pays traversés ainsi que quelques faits d'histoire. La guide des chemins de France sera rééditée et copiée à l'envi. Le genre « guide de voyage » connaîtra un grand succès aux XVIIIe et XIXe siècles. Plus rébarbatifs sont les livres de poste qui ne contiennent pas d'indication touristique mais dressent une liste des relais de poste. Mais la supériorité de ces documents sur les guides de voyage est leur mise à jour annuelle au gré des changements, de l'extension du réseau de la poste aux chevaux ou de sa contraction selon les périodes. Tous les relais de poste s'y trouvent, de 1707, date de la première édition, jusqu'à 1859, époque à laquelle le voyageur boudera la poste aux chevaux et lui préférera le chemin de fer. Le nombre de pages et surtout le nombre de relais donnent une idée du développement du réseau : 800 relais au XVIIIe siècle, mais presque 2 000 en 1854.

Enfin, le voyageur dispose aussi de cartes routières. La première d'entre elles date de 1632. Dessinée par Sanson et gravée par Melchior Tavernier, cette carte dénombre environ 600 relais. Des dynasties de géographes se succéderont à l'édition de ces cartes : les Sanson, les Jaillot, les Desnos, les Robert...

LES COMPAGNONS DE ROUTE

Outre la cohabitation obligée avec les autres voyageurs, le candidat au voyage partage la compagnie des représentants de l'entreprise : postillon de la poste aux chevaux, courriers de la poste aux lettres, conducteurs des messageries.

À la poste aux chevaux

Le voyageur aura-t-il la chance de rencontrer au relais le **maître de poste** ? Il semblerait que celui-ci se manifeste peu. Grand exploitant agricole, il consacre davantage de temps au soin des champs. De plus, il est bien difficile de l'identifier. En effet, le maître de poste n'est doté d'un uniforme que depuis 1786. Encore faut-il qu'il le porte dans la vie quotidienne ! Les inventaires après décès recensent rarement, voire jamais, l'habit du maître du relais. Le prince de Ligne (1735-1814) nous trace dans ses *Mémoires* un portrait quelque peu idyllique du maître de poste : « *je réfléchis quelquefois sur ce qui est autour de moi. Je passe tous les rangs, les classes, les Etats, 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* ». De fait, le maître de poste jouit d'une certaine aisance, que lui procurent l'exploitation agricole et des privilèges professionnels et fiscaux. En effet, lui seul à le pouvoir de faire galoper ses chevaux alors que les entrepreneurs de voitures publiques ne peuvent faire aller leurs chevaux qu'au pas ou au trot. Ce privilège de la vitesse est augmenté de privilèges fiscaux. Le maître de poste est exempté du logement des gens de guerre et surtout de l'impôt foncier (la taille) sur un certain nombre d'arpents. Gros fermier et gros propriétaire terrien, ce privilège n'est pas négligeable. C'est la raison pour laquelle la place est recherchée. La fortune appelle la notabilité. Nombreux sont ceux qui occupent les fonctions de maire, de conseiller municipal, voire de député.

Plus repérable par le voyageur est le **postillon**, personnage incontournable de la vie des routes. Celui-ci est doté d'un uniforme depuis les années 1770. Sa couleur varie en fonction du régime politique : verte sous l'Empire, bleu au temps de la monarchie. Le postillon est chargé de guider les voyageurs d'un relais de poste à un autre et de rapporter à son relais d'origine le cheval loué par le voyageur en poste. Ce dernier poursuivra son voyage sur une monture fraîche jusqu'au relais suivant. Il en sera ainsi jusqu'à destination.

Le postillon a un métier difficile. Il doit être disponible à toute heure du jour ou de la nuit. Il passe pour être indiscipliné et insolent. Le maître de poste a quelque difficulté à se faire respecter de cette population turbulente. L'iconographie peint parfois le postillon sous les traits d'un séducteur qui fait valoir ses charmes auprès de la gent féminine. Mais le postillon est davantage critiqué qu'il n'est loué. Il n'est pas rare que les voyageurs se plaignent de sa cupidité. Il marque peu d'égards aux chevaux qu'il mène ainsi que l'a observé Charles Dickens en 1844 lors de son voyage en Italie : « *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* ». Le nombre des postillons ira croissant avec l'extension du réseau des postes aux chevaux. On en compte 4 000 en 1763, mais 8 000 vers 1850.

Cet employé du relais ne gagne pas bien sa vie comme le courrier de la poste aux lettres que le voyageur côtoie quand il prend la malle-poste.

Sur la route : le courrier de malle et le conducteur de messagerie

C'est seulement à partir de 1794 que le courrier de malle voyagera de concert avec les particuliers à la faveur de la création du service des malles-poste. Jusqu'alors, il lui était strictement interdit de prendre des passagers à bord de son véhicule réservé exclusivement au transport des dépêches. Celui-ci, que l'on appelle brouette, possède l'aspect d'une simple

charrette à deux roues sur lesquelles on plaçait la malle aux dépêches soit un coffre qui contenait les paquets de lettres. Il n'y avait guère de place pour le voyageur mais, en contravention à la règle, les courriers de malle ne se privaient pas d'emmener quelque voyageur moyennant finance. Pour ne pas être pris en défaut et être dénoncé par les maîtres de poste, une technique de fraude consistait à laisser le voyageur avant d'arriver au relais et à le reprendre après avoir dépassé la poste. Parmi les fraudes auxquelles il se livre figure le commerce personnel de marchandises qui lui permet d'arrondir ses revenus. L'administration des postes, considérant la modestie des appointements qu'elle lui alloue, est tantôt tolérante tantôt répressive vis-à-vis de cette pratique. Il faut dire que la charge de courrier est particulièrement coûteuse. En effet, le courrier de malle doit faire face à une double dépense : un logement sur son lieu de résidence, un autre sur son lieu de destination. Il court de jour comme de nuit et a tendance à s'endormir sur sa charrette laissant le soin au postillon de conduire l'attelage. Il ne faut guère se fier au jugement du directeur général des postes, le comte de Beugnot, qu'il exprime dans ses Mémoires (1866) : « *ce peuple de courriers est une espèce d'hommes à part ; presque tous sont forts, alertes, de santé admirable, et loin que le mouvement continuel de leur métier les fatigue, ils y puisent un surcroît de vie. J'ai essayé de m'en rendre raison. Je remarque d'abord que le courrier ne trouve qu'assez peu de dépense intellectuelle à faire, ce qui ne contribue pas peu à la bonne santé et même au vrai bonheur : chez lui, le système gastrique joue le premier rôle, et comme ses facultés physiques s'exaltent par un exercice assidu, il boit, il mange, il dort, il fait tout mieux qu'un autre. Aucun rapport avec ses semblables qui ne soit de bienveillance ; il a mille occasions d'obliger, pas une de nuire ; il annonce de bonnes nouvelles, il console des mauvaises. Beaucoup de gens vont au-devant de lui, il ne va au-devant de personne. Pas d'aurore, pas de printemps, pas de belle nuit d'automne qui soit perdue pour lui ; et s'il trouve encore la fortune à traverser une vie aussi complète, il ne faut pas s'étonner qu'une telle situation trouve bon nombre d'amateurs.. »*

De fait, le voyageur ne le rencontre que lorsqu'il prend place dans la malle-poste. Sur la route, le courrier se signale aux autres usagers quand il embouche sa trompette pour les obliger à céder la moitié du pavé ou pour avertir le maître de poste de son arrivée au relais afin qu'on lui prépare des chevaux.

Parmi les professionnels du transport, il faut citer le **conducteur de messagerie**. Celui-ci est le représentant de l'entreprise de transport public. Il n'a de compte à rendre ni au maître du relais où il fait halte pour changer ses chevaux ni à l'administration de la poste aux lettres. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, le conducteur ne conduit. Cette tâche est dévolue au postillon. Son rôle est de vérifier le bon état du véhicule avant le départ, d'accueillir les voyageurs avec bienveillance. En route, il veille au bon déroulement du voyage, hurle ses ordres au postillon. En cas de dégâts mineurs, muni de sa ferrière, il doit être capable de les réparer. À l'arrêt, c'est lui qui immobilise la voiture avec la machine à enrayer. Maurice Alhoy qui le qualifie de « premier magistrat de la diligence » en fait un être particulièrement actif dans sa *Physiologie du voyageur* (1841) : « *Il court sur les roues et s'élanche sur la bâche comme le mousse sur les huniers ; s'il croit avoir entendu une nourrice se plaindre dans la rotonde, il s'accroche par un pied à la malle d'un voyageur, il se penche, la tête vers le compartiment d'où la voix est partie en se présentant à la portière le nez en bas, il dit « nourrice, faites en sorte que votre nourrisson ne tache pas ma voiture ». Puis le conducteur reprend sa place sur l'impériale. Un rayon de soleil fait-il scintiller un petit caillou sur la route : je crois que j'ai laissé tomber un bouton, dit le conducteur. D'un bond, il est sur le sol en criant au postillon... « Roule toujours ! ». D'un second élan il vient reprendre son poste, à quatre mètres au-dessus du niveau de la grande route, et dit flegmatiquement : je m'étais trompé. »*

LES VOITURES

Les particuliers dont l'aisance ne permet pas de voyager dans leur propre voiture doivent utiliser les transports collectifs. Les voitures publiques les plus connues sont les diligences et les malles-poste, véhicules que l'on a tendance à confondre mais qui ne relèvent pas de la même administration. Les diligences sont des voitures de messagerie tandis que les malles-poste sont exploitées par l'administration de la poste aux lettres.

Les voitures de messagerie

Parmi les voitures publiques qui ont marqué l'histoire des voyages figurent les diligences. Le mot diligence désigne à l'origine une vive allure avant de s'appliquer au véhicule qui menait grand train. La première diligence, apparue à la fin du XVII^e siècle, a l'aspect d'un coche. Dès lors que celui-ci est attelé à des chevaux qui vont au galop, il devient une diligence. Mais sous l'Ancien Régime, la diligence est loin d'être le véhicule le plus utilisé. Il existe une grande variété de voitures de toute taille et de confort inégal qui portent des noms divers : brouette, camion, carabas, carriole, carrosse, chaise, chariot, charrette, fourgon, guimbarde, guinguette, gondole, berline... La charrette est le véhicule le plus utilisé. Sa capacité d'accueil est de 4 à 15 personnes. Mais la diligence était la voiture la plus rapide dans la mesure où son exploitant, en dérogation au privilège des maîtres de poste, pouvait faire aller ses chevaux au galop. Au XVIII^e siècle, le trajet de Paris à Lyon s'effectuait en 5 jours et demi l'été et 6 jours et demi l'hiver. Pour autant, le voyageur devait y mettre le prix. En effet, le prix du voyage était fonction de la catégorie du véhicule et de la position que l'on occupait à l'intérieur du véhicule. Par exemple, il en coûtait au Parisien 59 livres en diligence pour rejoindre Angers mais seulement 24 livres en fourgon. Dans la diligence elle-même, il existait des différences tarifaires selon que l'on voyageait à l'intérieur ou à l'extérieur du véhicule. Ainsi, pour aller à Besançon, il fallait acquitter la somme de 79 livres si l'on prenait place à l'intérieur du véhicule mais 49 livres si l'on faisait le choix de voyager dans le cabriolet exposé aux intempéries.

Notre mémoire collective a retenu l'image de ces grosses turgotines - du nom de son initiateur le contrôleur des Finances Turgot (1775) - dont le confort ne faisait pas l'unanimité. Écoutons plutôt Sébastien Mercier qui évoque ces lourds véhicules dans son *Tableau de Paris* : « *La caisse de ces carrosses est étroite et les places y deviennent si pressées que chacun redemande sa jambe ou son bras à son voisin lorsqu'il s'agit de descendre. Le marchepied trop haut est incommode et impraticable pour les femmes. Si malheureusement il se présente un voyageur avec un gros ventre ou de larges épaules, tout le monde est supplicié ; il faut gémir ou désertier...* ». En 1820 apparaissent d'imposantes diligences à grosse capacité. Dans le coupé ou le cabriolet, trois voyageurs peuvent prendre place. On appellera ces derniers « les lapins ». L'intérieur offre six places, la rotonde 3 places. Enfin, deux personnes peuvent s'installer sur l'impériale. En 1839, on comptait en France environ 20 000 diligences.

Les malles-poste

Ces véhicules mis en circulation par la poste en 1793 sont de redoutables concurrents pour les diligences. Elles sont en effet plus rapides. Mais le prix du voyage est beaucoup plus élevé. Le nombre de places est limité. Il n'y aura guère plus de 4 places offertes dans les modèles les plus grands. Ces véhicules brûlent le pavé et leur vitesse ira croissant durant leur temps de service. Ainsi, pour se rendre à Bordeaux, le voyageur quittant Paris arrivera à destination en 86 heures en 1814 mais 37 heures en 1840. La dernière malle-poste circule sur la route de

Toulouse à Montpellier en 1857. Il faut dire que les relais de poste où les malles relayaient fermaient les uns après les autres au fur et mesure de l'ouverture des voies de chemin de fer. S'ouvre alors le temps des regrets, ceux qu'exprime en 1866 Alfred Delvau dans *Du pont des Arts au pont de Kehl* : *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 de leurs 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, un charme que l'on chercherait en vain dans cette vaste et froide salle des Pas-Perdus où les voyageurs ressemblent à des ombres. Aujourd'hui un voyage n'est plus un événement, comme autrefois : on part pour Berlin sans plus d'émotion que pour Enghien. Ah ! Le Progrès ! le Progrès ! Quel monstre !*

Patrick Marchand

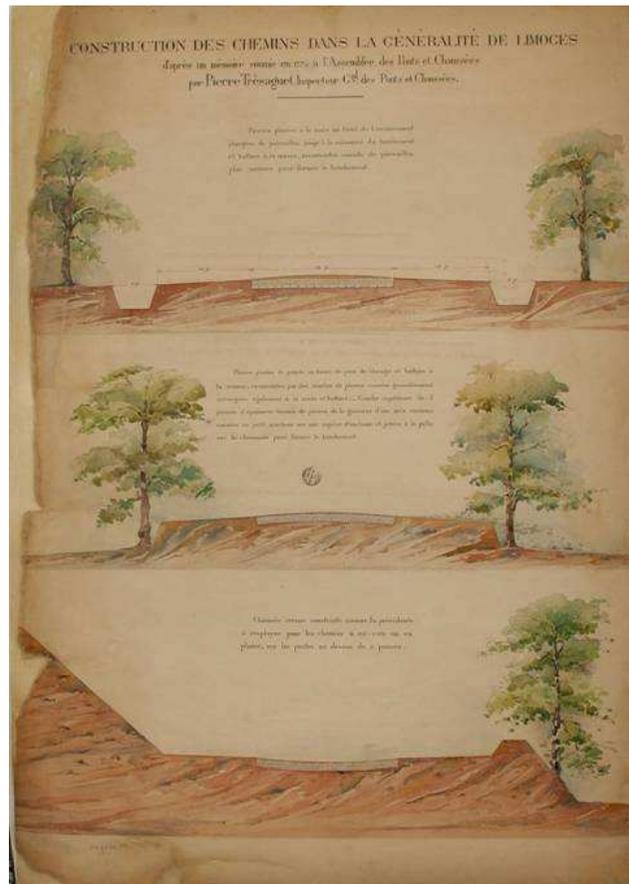
Pour en savoir plus : Patrick MARCHAND, *Le Maître de poste et le messenger, les transports publics en France au temps des chevaux*, Paris, Belin, 2006, 366 p.

VOYAGER EN FRANCE AU TEMPS DE LA POSTE AUX CHEVAUX



Construction des chemins dans la généralité de Limoges en 1775

Coll. Ecole Nationale des Ponts et Chaussées



La route de Picardie

Jean-François Demay, 1832

Coll. Musée de la Voiture et du Tourisme-Compiègne



Borne milliaire sur la route de Coulommiers

Cliché Michel Fischer



Livre de poste 1782

Coll. Musée de La Poste, Paris



Carte des postes de France

par Sanson et Tavernier

1632

Coll. Musée de La Poste, Paris



Maître de poste en 1832

Aquarelle d'A. Kermabon, 1889

Coll. Musée de La Poste



Retour du postillon
Huile sur toile, XIXe siècle

Coll. Ville d'Amboise



Le postillon galant XIXe siècle

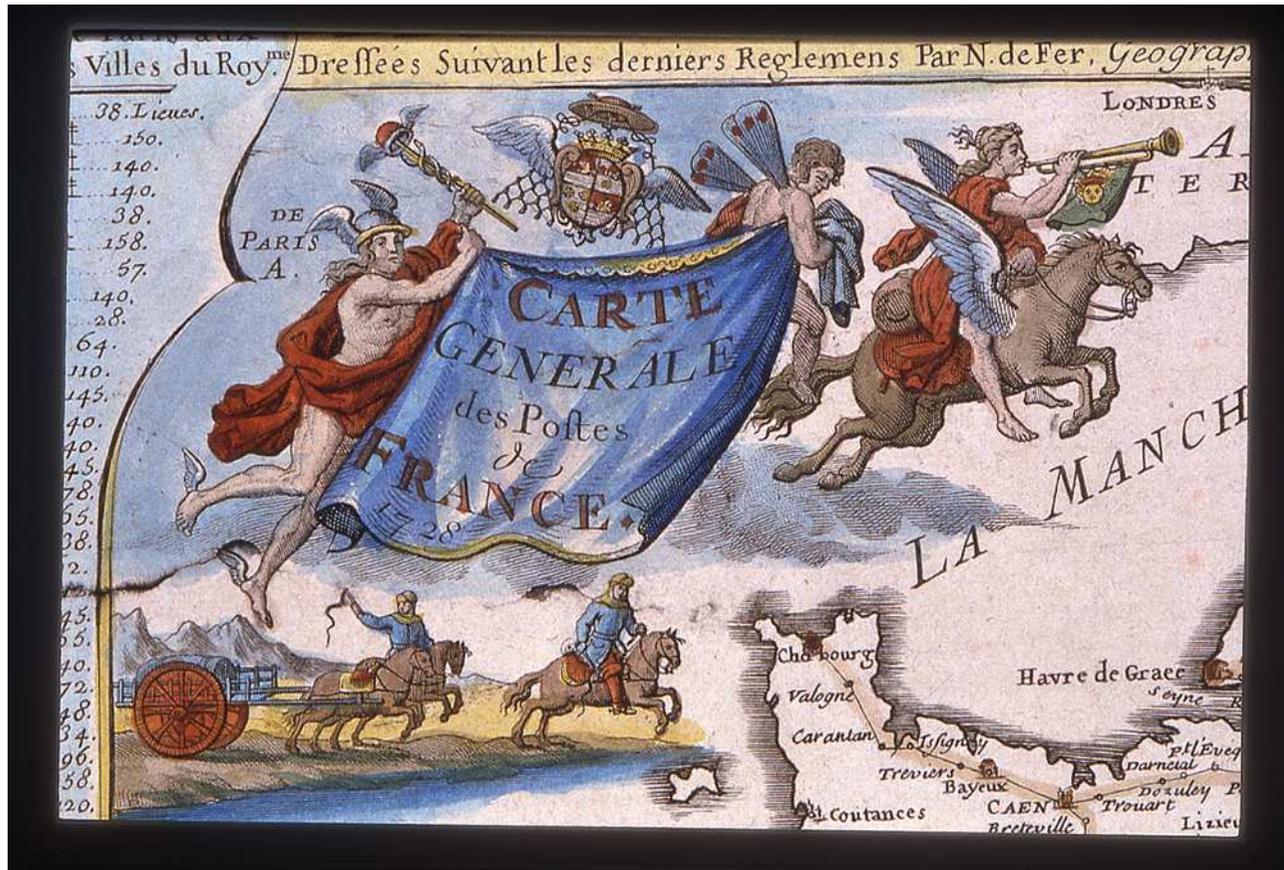
Coll. Musée de La Poste, Paris



Brouette

Cartouche de la carte des postes de Nicolas de Fer, 1728

Coll. Musée de La Poste



Courrier en 1832

Aquarelle d'A. Kermabon, 1889

Coll. Musée de La Poste, Paris



Le conducteur de diligence

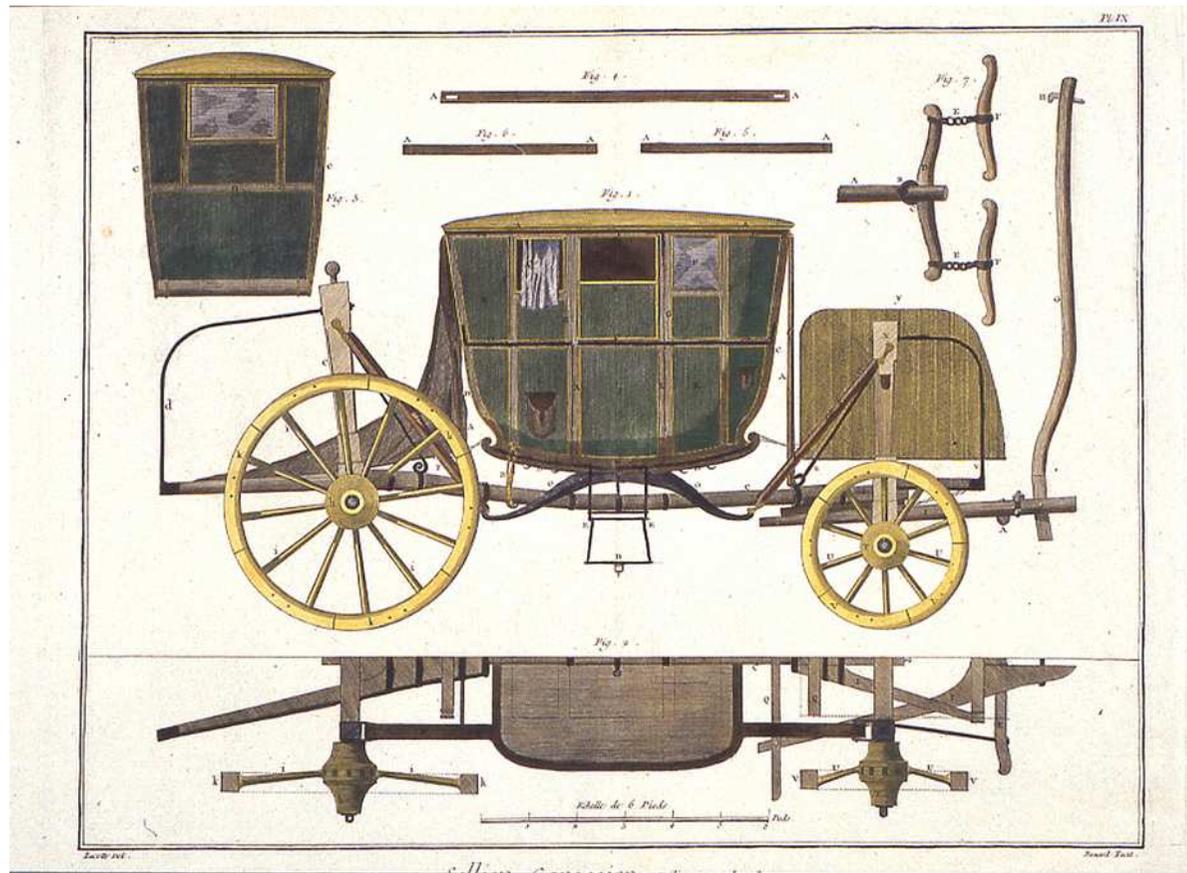
L'Univers illustré, 1859
Coll. Musée de La Poste



Diligence de Lyon

1770

Coll. Musée de La Poste



Turgotine, 1775

Modèle réduit
Coll. Musée historique de Strasbourg



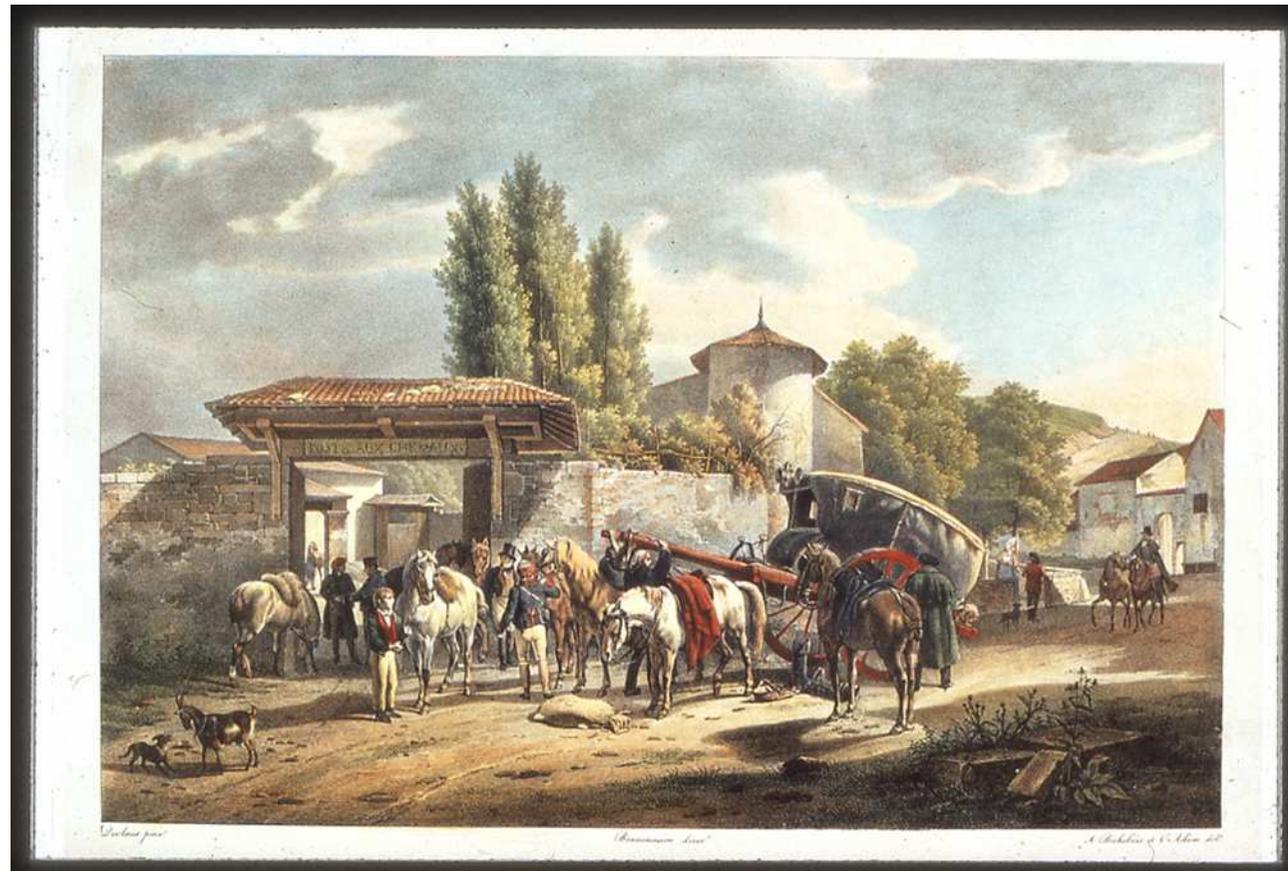
Diligence Laffitte et Caillard, vers 1830

Coll. Musée de La Poste, Paris



Malle-poste (1805-1818)

Œuvre de Duclaux, vers 1817
Coll. Musée de La Poste, Paris



Malle-poste (1818-1838)

Coll. Musée de La Poste, Paris



Malle-poste, nouveau modèle 1838

Coll. Musée de La Poste, Paris



La fin de la poste aux chevaux

Caricature de Bertall, 1847
Coll. Musée de La Poste, Paris

