

Poste aux chevaux, poste aux lettres et messageries dans la France d'Ancien Régime

Patrick Marchand

Numéro 80, hiver 2005

Une bonne et heureuse... : le jour de l'An

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/912ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Marchand, P. (2005). Poste aux chevaux, poste aux lettres et messageries dans la France d'Ancien Régime. *Cap-aux-Diamants*, (80), 34–35.

Poste aux chevaux, poste aux lettres et messageries dans la France d'Ancien Régime

En 1700, on compte en France 800 bureaux de poste et à peu près autant de relais de poste. En revanche, on ignore le nombre de messagers. Tous ont participé à l'acheminement des dépêches, mais on est bien en peine de démêler l'écheveau du service postal, car l'organisation des transports publics sous l'Ancien Régime est d'une incroyable complexité. Cette difficulté est à l'origine des pires confusions entre la poste aux lettres, la poste aux chevaux et les messageries. Il est important de faire une mise au point et de rendre à chacune des institutions son véritable rôle et domaine d'activité.

Les messageries

Les premières messageries connues sont les messageries universitaires. On en relève la première mention en 1297. Ces messageries transportent lettres, personnes et petits paquets pour les étudiants et leurs familles, service qui sera étendu au transport des lettres des particuliers. Ce privilège des messageries universitaires sera réduit avec la création d'offices de messagers royaux, en 1576, lesquels messagers auront le même champ de compétences que les messageries universitaires.

Rappelons que sous l'Ancien Régime, le droit de transport public n'est pas libre. Toute personne qui souhaite s'établir comme messenger doit payer un prix de bail au roi. Les messageries sont regroupées dans une ferme générale des messageries.

La poste aux lettres

Exploitée à partir de 1630 par une vingtaine de maîtres des courriers, officiers chargés d'organiser le réseau d'acheminement et de distribution des lettres dans tout le royaume, la poste aux lettres est gérée, à partir de 1672, par une ferme générale des postes. Les fermiers perçoivent le revenu des lettres contre le paiement d'un bail annuel au roi. La ferme jouit du privilège exclusif de transporter les lettres jusqu'au poids de deux livres. Aussi, les messageries royales sont-elles obligées de céder leurs droits à la ferme générale des postes. Les messageries universitaires subiront le même sort, en 1719. Les messageries verront leur activité réduite au transport



«La malle au relais», lithographie d'après une huile sur toile de Jean-Antoine Duclaux, vers 1818. Cliché Michel Fischer. (Collection du Musée de La Poste, Paris).

des personnes et des paquets dont le poids était inférieur à 50 livres. Au-delà de ce poids, les clients devaient faire acheminer leur paquet par les rouliers, spécialisés dans le transport des pondéreux.

Les bureaux de poste, au nombre de 1 300 pour l'ensemble du royaume vers 1780, ne sont pas des relais de poste. Ils sont gérés par autant de directeurs qui pèsent, taxent et préparent les paquets de lettres pour l'expédition. Les directeurs des postes confient les paquets au courrier de la poste aux lettres, autre employé de la ferme des postes qui se charge de porter les lettres à destination. Dans ce cas, le courrier utilise les chevaux des maîtres de poste, contre rétribution. Seulement cinq destinations partant de Paris sont desservies par cette voie à la fin de l'Ancien Régime : Strasbourg, Lyon, Toulouse, Bordeaux et Brest. Pour les autres destinations et pour les liaisons transversales, l'administration des postes utilise des particuliers rémunérés par contrat.

La ferme des postes est supprimée à la Révolution. Désormais, les postes seront gérées directement par l'État. En 1794, est

créé le service des malles-poste, voitures qui admettent des voyageurs. Ce service des malles-poste concurrence les messageries.

La poste aux chevaux

La poste aux chevaux a été créée par Louis XI, vers 1476. À l'origine, cette institution est provisoire et elle est réservée exclusivement au souverain qui désire être rapidement informé de ce qui se passait dans les provinces. Des quelques routes stratégiques montées de relais de chevaux, la France est passée à un véritable réseau au XVIII^e siècle, maillage particulièrement dense au moment où le chemin de fer apparaît, dans les années 1850. C'est probablement au début du XVI^e siècle que les maîtres de poste sont autorisés à louer des chevaux aux particuliers.

Les relais de poste sont tenus par des maîtres de poste, gros agriculteurs propriétaires de leur capital d'exploitation postal, c'est-à-dire essentiellement les chevaux. Eux seuls ont le privilège de faire galoper leurs chevaux nuit et jour, accompagnés d'un postillon, alors que les messageries ne peuvent transporter leurs voyageurs que dans des véhicules menés au pas ou au trot

et sans guide. Le maître de poste n'est qu'un loueur de chevaux avec privilège. Il ne participe en aucun cas au travail des lettres.

Concurrence et complémentarité

Ces trois institutions n'ont pas toujours vécu harmonieusement ensemble. Tantôt réunies sous la main d'un surintendant général, tantôt séparées, elles ont conservé une autonomie de fonctionnement. Les rapprochements administratifs n'ont guère eu d'incidence sur l'amélioration des services. Il est clair qu'à partir de la Révolution, poste aux chevaux et messageries se partageaient le trafic voyageur : la poste aux chevaux à titre privé, la poste aux lettres au moyen des malles-poste, les messageries au moyen des coches, carrosses et diligences. Aussi, les conflits étaient-ils nombreux. Les entrepreneurs de voitures publiques (messageries) se plaignaient de la rude et rapide concurrence des malles-poste (poste aux lettres). Ils pestaient contre les courriers de la poste aux lettres qui se chargeaient de marchandises pour leur compte personnel malgré l'interdiction qui leur était régulièrement faite. Les maîtres de poste (poste aux chevaux) pouvaient être mécontents des surcharges occasionnées par ce trafic illicite des courriers qui chargeaient les malles-poste et crevaient les chevaux. La ferme des postes, quant à elle, n'hésitait pas à mener devant les tribunaux les messagers qui se chargeaient de lettres, en contravention à la loi.

Il y eut quelques tentatives de rapprocher ces institutions. Le surintendant des postes, Anne Robert Jacques Turgot baron de Laulne, en 1775, oblige les messageries à atteler leurs voitures de chevaux de poste. Les malles-poste, mises en service en 1794, seront tirées par les chevaux des maîtres des relais. La libéralisation des messageries, en 1793, a entraîné la reconstitution des grandes entreprises qui dominaient le transport public de voyageurs sous l'Ancien Régime, lesquelles entreprises seront désormais libres de faire tirer leurs voitures par les chevaux des maîtres de poste ou non. La privatisation des transports est le pendant de ce nouveau régime de laisser-faire. ☛

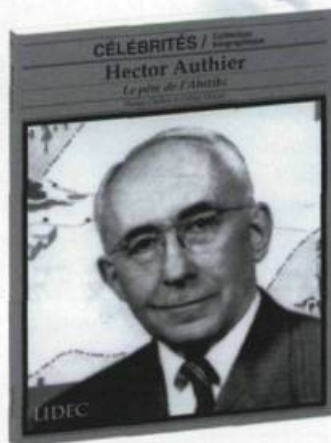
Patrick Marchand
Musée de la Poste, Paris, France

Cette mise au point fait suite à une conversation de l'été dernier. Ayant rédigé une communication sur la poste en Nouvelle-France, j'ai fait le constat rapide que je comprenais très mal postes et transports dans la France proprement dite. Je suis reconnaissant à Patrick d'avoir accepté de clarifier les choses pour nous. - John Willis MCP-MCC

Sélections

Biographies

**pouvant également servir
de matériel complémentaire
en sciences humaines.**



Plus de 100 titres
sont offerts

4350, avenue
de l'Hôtel-de-Ville
Montréal (Québec)
H2W 2H5
Téléphone: (514) 843-5991
Télex: (514) 843-5252
Adresse Internet:
<http://www.lidec.qc.ca>
Courriel: lidec@lidec.qc.ca



COLLECTION
BIOGRAPHIQUE