

METIERS : “La Poste Royale”

“ Quelle belle invention que la Poste ”

Mme de Sévigné, Lettres

A la fin du Moyen Age, le XV^{ème} siècle est une période postale multiforme où existent de nombreux réseaux distincts et indépendants les uns des autres comme on l'a vu précédemment. Louis XI va essayer de renforcer son autorité en renforçant son information, donc son réseau de chevaucheurs. Au concept précédent: la route est à tous, il va substituer le concept: la route est au Roi. Son réseau s'étendra, se consolidera, sera mis à la disposition du public par Henri III et Henri IV, et les emplois, transformés en offices, seront vendus au bénéfice du pouvoir royal. On aboutira à la Ferme générale. De grands commis, Louvois, Turgot, réorganiseront l'institution postale avec des courriers, des relais. Mais les anciens réseaux, comme celui de l'Université, résisteront longtemps. Il faudra la Révolution pour unifier l'institution et la faire passer sous le contrôle de la Nation.

1. Louis XI et le retour à la centralisation

Louis XI, gouverna plus par la diplomatie, la ruse et l'opiniâtreté que par la guerre. Pour cela, il lui fallait des informations fraîches sur les seigneurs turbulents qui le menaçaient aux limites, de son royaume: Bretons, Bourguignons, Flamands.

C'est pourquoi, par l'édit de Luxies du 19 juin 1464, il créa ce qu'on a appelé la poste royale. Certains érudits professent que l'édit de Luxies est un faux. Nous n'entrerons pas dans ces querelles. Mais nous reconnaissons qu'en 1477, Louis XI avait fait mettre un système de relais «postés» (d'où le mot poste) distants de 7 lieues les uns des autres (d'où l'expression « bottes de 7 lieues»), où les chevaucheurs du Roi attendaient nuit et jour les plis qui leur parvenaient du relais voisin, chaque chevaucheur parcourant la distance séparant deux relais et revenant ensuite à son point de départ. Ces chevaucheurs de relais devaient entretenir 4 ou 5 chevaux de légère taille, bien harnachés, propres à courir le galop durant tout le chemin. Il était défendu aux chevaucheurs, sous peine de la vie, de donner leurs chevaux sans la permission du Roi ou du Grand Maître des chevaucheurs, leur chef. Un itinéraire leur était imposé, ce qui permettait le contrôle par le commis du Grand Maître. Le contrôle de leurs malles et de leurs passeports était effectué à chaque relais.

Ainsi le Roi, qui séjournait le plus souvent à Plessis-lès-Tours, avait rapidement des nouvelles de son royaume et notamment de ses armées qui contenaient la pression de Charles le Téméraire. Des liaisons permanentes étaient ainsi assurées entre Tours et Amiens (1464), Lyon (1481) avec prolongation sur la Suisse et l'Italie, Vierzon (1482), Avranches, Boulogne (et l'Angleterre) ...

Pour les destinations non desservies par des relais et qui restaient les plus nombreuses, Louis XI maintint les chevaucheurs de l'Ecurie placés sous les ordres du Grand Ecuyer. Ces chevaucheurs allaient de bout en bout de leurs missions. Ainsi, en 1480, un chevaucheur est dépêché en Bourgogne à la recherche de l'évêque d'Albi et, ne le trouvant pas, se lança à sa poursuite et ne le rejoignit qu'en Provence. Il y avait donc des chevaucheurs de l'Ecurie du Roi, qui allaient partout à la recherche de personnes pour leur remettre des plis ou des instructions, et des chevaucheurs de la Poste du Roi qui allaient et venaient sur une portion d'itinéraires précis; ils donnèrent naissance à ce qu'on appellera plus tard, les courriers, pour les premiers, et les maîtres de poste, pour les seconds.

En 1479, Louis XI créa un emploi de contrôleur des chevaucheurs pour surveiller les relais; il restait sous les ordres du Grand Ecuyer. Le premier contrôleur fut Robert Paon.

L'institution se développa et, à la mort de Louis XI, il y avait 234 courriers, appelés aussi courriers de Cabinet et chevaucheurs de relais. Ultérieurement, en 1487, Charles VIII en réduisit le nombre à 120 et érigea leurs emplois en offices.

2. Des chevaucheurs à la Poste Royale

A la fin du XV^{ème} siècle, les particuliers ne peuvent transmettre leur courrier que par des réseaux spécialisés: messagers de l'Université, messagers des villes, des corps constitués, messagers de métiers... mais, peu à peu, jusqu'à Henri IV, le réseau du Roi va évoluer vers ce qui sera en 1672, avec Louvois, une véritable poste aux lettres. C'est d'abord Louis XII qui, en 1507, autorise ses chevaucheurs de relais à louer des montures aux particuliers. C'est un fait acquis sous François Ier, celui-ci confirmant, les privilèges des Maîtres de poste, mais fixant aussi le tarif qu'ils peuvent percevoir pour les « courses des particuliers », c'est-à-dire la location des chevaux d'un relais à un autre, au prix de 15 sols tournois par relais.

Cette location de chevaux aux particuliers donna naissance aux Messageries royales, qui sont confirmées par Henri III en 1576. Ces Messageries royales (à ne pas confondre avec les Courriers du Roi ou Postes royales) étaient une charge vendue par le Roi, charge qui, bien entendu, pouvait être revendue par son titulaire. C'était là un moyen pour le Roi de se procurer de l'argent. Le messenger royal avait le privilège du transport des sacs de procédure, fort nombreux à cette époque de paperasserie, mais il était en cela, en concurrence avec les messagers de l'Université et ceux des corps constitués. Accessoirement, le messenger royal pouvait transporter le courrier privé, mais il ne pouvait ni circuler la nuit, ni utiliser les relais royaux, alors que le courrier du roi, transportant le courrier officiel, «courait la poste», c'est-à-dire circulait de jour et de nuit et au galop.

Jusqu'au télégraphe de Chappe, il faut retenir que le transport le plus rapide de la pensée a été le cheval. Ainsi, le Maître de poste prit rapidement une grande importance. Au début, on l'a vu ce n'était qu'un chevaucheur entre deux relais et un pourvoyeur de chevaux. Il ne tenait pas bureau. Mais, peu à peu, il le fit et on lui apporta des lettres à transporter. Le cheval utilisé était son cheval; mais c'était insuffisant, celui-ci pouvait être malade, ou en course; aussi certaines villes, pour améliorer le service, lui en prêtèrent, ou lui en louèrent. Dès ce moment là, le Maître de poste se distingue du chevaucheur proprement dit (ou courrier du Roi). Il a bientôt assez de chevaux pour en louer aux particuliers, pourvu que le service du Roi soit assuré. Et il le faisait d'autant plus facilement que le Roi ne le payait, ni assez, ni rapidement. C'est pourquoi, François Ier préféra composer, et, en 1527, prit une ordonnance donnant aux Maîtres de poste, le monopole de louer des chevaux de poste aux particuliers sur la route Paris-Lyon. En échange, et à titre gratuit, ils transportaient les plis du Roi et fournissaient des chevaux aux courriers royaux. Le trafic se développa si fort que les Maîtres de poste durent prendre des valets à leur service, valets qui devinrent les futurs postillons.

Au début, les Maîtres de poste se recrutèrent parmi les chevaucheurs, avec l'accord du Roi, mais leur nombre devint si grand qu'on laissa ce soin au Contrôleur général des Relais. Les Maîtres de Poste avaient aussi le rôle important de surveiller les allées et venues des voyageurs et des courriers et de les signaler aux autorités.

Les ordres du Roi devant arriver coûte que coûte, et dans les moindres délais, le Roi est amené à payer des gages aux chevaucheurs pour services exceptionnels et à imposer leurs passages aux provinces traversées. Ils devaient galoper jour et nuit, et il était demandé aux villes de leur ouvrir les portes quand ils se présentent pour entrer (ou sortir). Méfiantes, certaines villes préfèrent garder leurs portes fermées la nuit, et descendre un panier pour récupérer, du haut des remparts, le courrier destiné aux autorités de la ville, obligeant alors le chevaucheur à coucher le reste de la nuit dans une étable extérieure.

Pour assurer un bon transport du courrier, il fallait de bonnes routes. C'était vrai depuis longtemps pour la route Paris-Lyon qui était la plus fréquentée. Elle le resta avec Louis XII et les guerres d'Italie. Elle fut prolongée jusqu'à Marseille, puis Narbonne et Toulouse. On retrouvait ainsi les Stratae romaines. Sous François Ier, se développèrent la route Paris Boulogne-sur-Mer avec l'alliance anglaise, et la route Paris-Soleure avec le recrutement des mercenaires suisses.

En 1584, Henri III, malgré son désir de développer la poste, voulut aussi en limiter les frais à sa charge; il prit donc un arrêté limitant la poste royale à 252 relais et 13 passages de rivières, laissant les autres à la charge des villes traversées. Avec le temps, l'organisation de la poste s'améliorait mais le transport du courrier et les voyages restaient encore une affaire périlleuse.

3. Henri IV et la Poste

Durant cette période, l'Etat va prendre en main la réception, le transport et la distribution des lettres privées que Chevaucheurs et Maîtres de relais n'avaient pris jusqu'à présent que par complaisance. Mais « ce service public » va se trouver en vive concurrence avec tous les réseaux privés qui se développeront eux aussi tant est grand le besoin du public.

C'est le Contrôleur Général des Relais qui va organiser le louage des chevaux aux particuliers. Il pouvait exploiter lui-même ce véritable monopole ou le concéder. En outre, il fixera, avec l'accord, écrit ou tacite du Roi, les tarifs pour le transport du courrier privé. Pour assurer le service et surveiller les routes postales, le Contrôleur Général aura des courriers spéciaux à son service, à qui il confiera le transport des lettres des particuliers. Il en encaissera les taxes, mais assurera la charge du service. C'est ainsi qu'est née la Poste d'Etat pour les particuliers.

Au début, les courriers ne partaient que lorsque le volume des lettres justifiait la dépense. Mais, bientôt, avec le développement du service, les départs eurent lieu à heures fixes. Puis apparurent des commis dans les bureaux; ils encaissaient les taxes à l'arrivée, à leur profit propre, ce qui laisse supposer qu'ils avaient acheté leurs charges au Contrôleur Général. Et l'on vit bientôt dans les grandes villes, se différencier les fonctions: Maîtres de poste pour la fourniture des moyens de transport (essentiellement les chevaux); courriers pour le transport effectif des objets et des lettres; commis et distributeurs à pied pour les rapports avec le public; le Contrôleur Général ayant le contrôle et la responsabilité de l'ensemble vis à vis du Roi. Tout cela va lui assurer un avantage considérable sur les réseaux privés qui continuent à subsister et même à se développer.

Henri IV attachait tout de suite beaucoup d'importance à la mise à la disposition du public de la poste d'Etat, et nomma en 1595 à la tête du service, comme Contrôleur Général des Postes, Fouquet de la Varane, un de ses compagnons de guerre. Des relais existaient déjà depuis longtemps sur les grandes routes, partant en étoile autour de Paris, mais des régions entières restaient isolées: Massif Central, Bretagne. Henri IV prit donc l'édit du 8 Mai 1597

dans le souci d'améliorer le bien être général et aussi d'en tirer quelque profit. Il décida qu'il serait établi, par les villes et bourgades, tant sur les grands chemins que sur les traverses, des relais de chevaux pour voyager, tirer les voitures et labourer. Ils étaient distants les uns des autres de 6 à 8 lieues, et leurs baux, de 3 et 6 ans, cédés, au plus offrant. La location d'un cheval coûtait 20 sols tournois par jour, plus l'entretien. Pour éviter les vols, ces chevaux étaient marqués de la lettre H, de la fleur de lys et de la lettre du relais. Les emprunteurs devaient les restituer au relais préteur ou au relais suivant. Il était, bien entendu, interdit de les faire galoper, privilège réservé aux courriers du Roi.

Deux offices de Généraux des Maîtres des relais furent créés et tous deux furent achetés par le Maréchal de Biron. A la disgrâce de Biron (1602), les deux Généralats furent rattachés au Contrôleur Général des postes, Fouquet de la Varane, ce qui renforça encore sa puissance, reconnue par les lettres royales de 1608 qui le confirmèrent dans les attributions de Général des relais, de la poste aux chevaux et de la poste aux lettres. Le transport des plis des particuliers, par les courriers royaux, se faisait depuis longtemps, mais n'avait jamais été légalisé. Aussi Henri IV fit preuve de sagesse en signant l'édit de 1603 où il est explicitement admis que les courriers du roi peuvent acheminer la correspondance privée: c'était la création d'une véritable poste aux lettres d'Etat.

4. Les réformes de Louis XIII La création des Offices

En 1616, Pierre d'Almeras succède à Fouquet de la Varane en lui rachetant sa charge de Contrôleur général des postes. Comme conséquence au développement du trafic, à la création de bureaux et de courriers réguliers entre les principales villes du royaume, d'Almeras est amené, en 1627, à établir un tarif général de la poste aux lettres, alors que, jusque là, malgré les tentatives faites précédemment pour établir un tarif homogène, le prix était fixé après négociations entre porteurs, expéditeurs, ou destinataires, ce qui n'allait pas sans difficultés.

Il faut bien comprendre qu'à cette époque, il y avait pour le transport des correspondances:

- les Maîtres de poste, chargés de la fourniture des chevaux aux chevaucheurs, aux courriers, et aux particuliers ;
- la poste aux lettres avec ses courriers chargés du transport des lettres du Roi et du public en utilisant les chevaux des Maîtres de poste;
- les messagers de l'Université et les messagers royaux (pour les paquets) ;
- les messagers des villes;
- les fermiers des coches et carrosses de terre ou d'eau ;
- les loueurs de chevaux autorisés;
- les rouliers transporteurs de marchandises.

Tout cela s'enchevêtrait et une seule personne pouvait être à la fois propriétaire ou concessionnaire d'une ou plusieurs de ces exploitations différentes.

Jusque là, les Maîtres de relais n'avaient qu'un seul rôle: fournir des chevaux aux chevaucheurs de l'Ecurie du Roi, et s'ils avaient des chevaux disponibles en plus, les fournir aux particuliers contre une rémunération. Avec l'extension de la poste royale au public, ils vont étendre leur rôle à la fourniture des chevaux aux courriers transportant la correspondance du Roi et du public. Les chevaucheurs de l'Ecurie, qui ne dépendent pas du Contrôleur général des postes, mais du Grand Ecuyer, haut dignitaire du royaume, sont alors réservés au transport des plis royaux urgents ou secrets; la correspondance royale ordinaire et administrative étant prise en charge par les courriers royaux précédemment cités.

Dans ce système, le Contrôleur général des postes vend de gré à gré la charge de Maître de relais (devenu Maître de poste), à qui en a la capacité et est de bonnes moeurs. Le Maître de poste récupère sa mise en louant ses chevaux aux courriers et aux voyageurs, les courriers étant, quant à eux, rémunérés par le prix du port des lettres. Le Maître de poste est propriétaire de sa charge et présente son successeur, et l'emploi reste souvent dans la même famille. On cite la famille Lasselle qui assumait la charge de Maître de poste à Neufchatel en Bray de 1554 à 1856, pendant 3 siècles. Le Contrôleur général peut destituer le Maître de poste qui néglige son travail. Les Chevaucheurs et Maîtres de poste ont des privilèges: exemption d'impôts (20 livres sous Henri III), non saisie de leurs chevaux par la justice, dispense du logement des gens de guerre. Ils peuvent exercer un autre métier, parfois cultivateur et le plus souvent hôtelier.

Le pouvoir royal, qui s'était d'abord désintéressé de la chose, sauf à faire transporter rapidement son propre courrier par les chevaucheurs, en comprit l'intérêt pour le public, mais aussi pour celui des caisses de l'Etat. Alors qu'avec la charge de Contrôleur général, une fois vendue, le Trésor ne percevait plus rien, sauf de temps en temps, par une réévaluation; avec la création des Offices, on vend le droit d'exploiter pour une durée déterminée, et au besoin on les multiplie ce qui rapporte davantage au Trésor.

En 1629, Louis XIII lance sa première réforme. La charge de Contrôleur général est supprimée et remplacée par l'office de Surintendant général des postes. Libre au Surintendant d'exploiter lui-même, ou de vendre à d'autres, en tout ou en partie, ce droit d'exploiter. Bien sûr, il doit assurer, en priorité, le transport du courrier du Roi, même dans les traverses, et reçoit, à ce titre, 9 000 livres par an. Il nomme et destitue les courriers et leurs chefs, les Maîtres des courriers, et juge leurs différends (avec appel au Conseil du Roi),

Dès le début, on créa trois offices de Surintendant général et 19 offices de Maîtres des courriers. Ceux-ci devaient, à leurs frais, pourvoir leurs régions de bureaux avec des commis; en échange, ils gardaient le produit des

taxes.

Les frères d'Almeras étant tombés en disgrâce et n'ayant pas été admis à concourir, les 3 offices de surintendant furent achetés par une seule et même personne, Nicolas de Moy qui devint Surintendant général des postes. Celui-ci récupéra les sommes investies en vendant, à son tour, les offices de Maîtres de courriers et de loueurs de chevaux.

La réforme de 1630 était bassement financière. Elle donnait des revenus fixes au Roi et au Surintendant dans les ventes des offices, et des revenus variables avec le trafic aux Maîtres des courriers qui gardaient le montant des taxes perçues. Elle était mauvaise en ce sens que le Surintendant n'avait aucun intérêt à multiplier les taxes, les bureaux, à développer le trafic sur lequel il ne touchait rien, et même à défendre son service contre la concurrence d'autres entreprises.

Cette organisation fonctionna mal, et en 1632, Nicolas de Moy est remplacé par Arnould de Nouveau, qui allait devoir l'améliorer.

5. Mais les organismes privés résistent

La mise à la disposition du public du réseau postal royal ne fut pas vue d'un bon oeil par la noblesse et les marchands qui préféraient que les entreprises soient libres. Mais le développement du trafic fut tel que les entreprises privées de transport se développèrent parallèlement au réseau royal.

Il en fut ainsi des Messageries royales, créées par Henri III, à ne pas confondre avec les courriers royaux et les chevaucheurs. La Messagerie royale était une charge vendue par le roi et qui pouvait être revendue par son propriétaire. Les Messagers royaux avaient le privilège du transport des sacs de procédure, fort nombreux en ce temps de chicane. Ils pouvaient transporter les prisonniers, prévenus ou condamnés. Ils étaient, en cela, en concurrence avec les messagers de l'Université et les greffiers des Parlements. On se rend compte de la complexité de tous ces réseaux qui se superposaient, les uns aux autres. Les Messagers royaux débordèrent bien vite de leurs prérogatives et transportèrent aussi le courrier privé. Mais ils ne pouvaient circuler que de jour et ne pas courir la poste, c'est-à-dire aller au galop. Cela ne gênait pas les messagers de l'Université qui continuaient à progresser et qui transportaient également le courrier privé; de multiples procès les opposaient aux autres organisations, mêmes royales, mais ils les gagnaient toujours, soutenus en cela par le Parlement.

Les villes développent aussi leurs messagers communaux. Le Roi essaya bien de leur faire payer leurs charges et de les intégrer dans le réseau royal, mais les messagers communaux ne suivirent pas, et il faudra attendre le XVIIIème siècle pour que la Ferme générale des Postes absorbe peu à peu les messagers communaux.

Les villes sont d'ailleurs très sourcilieuses sur la défense de leurs libertés et donc sur l'indépendance de leur réseau postal. Il en est ainsi à Toulouse où l'organisation est, dès 1590, complète et bien réglée avec 14 messagers pour Paris, Lyon, Bordeaux et un Maître des messagers qui assure en même temps la fonction de commis et a le monopole de la distribution du courrier privé dans toute la ville. Le voyage Toulouse-Paris dure 15 jours, le courrier reste 8 jours à Paris, puis revient en 15 jours à Toulouse. Le courrier garde le montant des taxes pour lui, sous réserve d'un dixième versé au Maître des messagers. Les messagers doivent savoir lire et écrire, donner caution, prêter serment et porter l'écusson de la ville brodé sur leur manteau. Toutes les villes du Sud de la France avaient leurs messagers: Montpellier, Albi, Marseille, Toulouse...

A Lyon, ville commerçante importante, les marchands décident de créer une messagerie municipale (1611) qui fut confiée à Nicolas Seguin. Celui-ci ouvre un bureau où tous les messagers, de la ville ou de l'extérieur, doivent obligatoirement passer pour y remettre ou prendre leurs plis. Le pouvoir royal laisse faire car cela ne gêne pas le courrier du Roi, et d'ailleurs la contrainte n'aurait fait que dresser des villes prospères contre le Roi, sans profit pour les deux parties. D'autant plus que souvent, les différentes charges se retrouvaient dans une même personne: ainsi à Reims, on voit, en 1622, Jacques Nollin, messenger de la ville prendre également la charge de messenger royal, puis celle de maître de poste, enfin celle de maître des coches de la ligne de Paris.

Les messagers communaux qui relient souvent leur ville à la capitale, doublant ainsi les courriers royaux, transportent aussi des marchandises, tels ces messagers de Troyes, qui livrent à Paris, les fameuses andouillettes, déjà renommées, pour le prix de 10 deniers la douzaine. Le métier, bien que dangereux, est envié et, en 1606, quand le courrier de Troyes, Varollet, est assassiné dans l'exercice de ses fonctions, deux candidats se manifestent aussitôt pour lui succéder, son gendre et un archer; ce dernier est préféré sous réserve de dédommager la veuve et le gendre.

6. La Surintendance de Hierosme de Nouveau et les Maîtres des Courriers (1635-1665)

Par un édit de mai 1632, Arnould de Nouveau retrouva la nomination et la destitution des Maîtres des courriers. Mais il ne resta pas longtemps en fonction et céda la place à son fils Hiérosme.

Avec le développement du trafic, le réseau postal était une bonne affaire commerciale. Le pouvoir le savait et il avait besoin d'argent. C'est pourquoi il créa, non pas un, mais trois offices de Surintendant général, l'annuel, l'alternatif et le triennal, et bientôt un quatrième, le quadriennal (en 1645). Dans ce système, chacun des titulaires

avait le droit d'en exercer les fonctions, une année tous les 3 ans, puis avec le quadriennal, tous les 4 ans. Hierosme de Nouveau les acheta tous les quatre; ainsi, il restait toujours l'unique Surintendant général.

Les offices de Maîtres des courriers étaient d'une durée déterminée 7, 9, 12 ans. Ils étaient réévalués par le Trésor, en cours d'exécution, sous les motifs les plus divers. Hiérosme de Nouveau achetait tout, reconduction et réévaluation des offices, et les revendait avec bénéfice, soit en entier, soit par tiers ou par quart à l'image de la Surintendance. Le Trésor, toujours à court d'argent, multiplia les emplois de contrôleurs dans les bureaux, puis de contrôleurs peseurs-taxeurs de lettres. A chaque fois, Hiérosme de Nouveau achetait tous ces offices en bloc au Trésor, et les revendait fort cher aux Maîtres des courriers, ayant le privilège de racheter l'office des Maîtres de courriers récalcitrants, et de le revendre à une tierce personne avec tous les emplois soumis à l'autorité de ce Maître de courrier. En échange de leur bonne volonté, les Maîtres des courriers étaient autorisés à augmenter d'un quart les taxes qu'ils percevaient sur les utilisateurs du réseau postal.

Hiérosme de Nouveau devint très riche et très influent. Mais il restait un ami dévoué de Fouquet pour qui il intercepta des lettres de Colbert à Mazarin, ce qui lui valut l'inimitié de deux puissants ministres, le Tellier, ministre de la guerre, et Colbert lui-même, et provoqua sa disgrâce à la chute de Fouquet en 1661.

Ces sordides histoires d'argent prouvent au moins une chose, c'est que l'exploitation du réseau postal était très rémunératrice pour tous et en premier lieu pour le Roi qui, en 1663, supprima les offices, mais n'en remboursa pas le prix.

Pourtant la gestion des Postes ne fut pas mauvaise durant cette période. Hiérosme de Nouveau, qui avait autorité sur les courriers, mais aussi sur les Maîtres de poste, sut développer les chemins de traverse et étendit son monopole le plus loin qu'il put, faisant prendre des règlements par ses commis de Paris pour améliorer la qualité du service, et maint courrier fut emprisonné pour perte, vol ou spoliation de la correspondance. A ce titre, le Surintendant avait un pouvoir disciplinaire sur tous les employés du réseau postal avec appel au Conseil du Roi. Les Parlements protestèrent contre cet empiètement sur leurs prérogatives. Mais le Roi soutint son Surintendant. Ce dernier, en étendant son monopole, se heurta à tous ceux qui exploitaient un réseau postal particulier. En premier lieu aux messagers royaux, limités à une seule route, à une seule localité; détenant leur charge du Roi, ils ne purent résister et furent peu à peu absorbés par la Surintendance. Les messagers universitaires soutenus par la puissante Université que le Roi ménageait, résistèrent avec succès. Mais la lutte était inégale car leurs chevaux ne pouvaient marcher ou trotter que de jour, alors que les courriers de la Surintendance pouvaient galoper de jour et de nuit.

A côté des Maîtres des courriers subsistaient les Maîtres de poste, fournisseurs de chevaux. Les deux fonctions étaient souvent confondues dans la même personne qui avait acheté les deux charges.

Le Maître de poste avait le monopole de la location des chevaux courant la Poste. Il touchait 180 livres par an pour 2 courriers du Roi par semaine dans chaque sens; cela lui était payé par le Trésorier de la Généralité de la province traversée. Il recevait aussi, du Maître des courriers, 20 sols par cheval loué d'un relais à l'autre aux courriers de la poste. Il devait avoir une écurie bien fournie en chevaux frais, disponibles jour et nuit, et remplacer éventuellement un courrier défaillant en transportant lui-même la correspondance du Roi d'un relais à un autre. Les déplacements du Roi et de sa suite se faisaient en prélevant des chevaux sur les relais. Le Surintendant des postes, qui avait aussi le contrôle des relais, y pourvoyait en amenant sur place des renforts de chevaux, mais cela augmentait le travail du Maître de poste, et les plaintes affluèrent. Pourtant, le service se développait, et malgré le mauvais état des routes, il y avait déjà 600 relais en France en 1636.

La compétence du Surintendant s'étendait sur tout le territoire soumis au Roi, excepté sur les nouvelles conquêtes où le Roi nomma des Maîtres des courriers indépendants, comme Desplette en Haute et Basse Alsace (1636); Michel de Tamaris en Roussillon (1654); et 4 Maîtres des courriers différents en Flandre, Brabant, Cambrésis et Artois (1646). Les Maîtres des courriers de France et des provinces rattachées choisissaient eux-mêmes leur personnel: courriers et postillons.

Tout ce monde était rémunéré à partir des taxes perçues sur la correspondance et le transport des Personnes et des marchandises. Seuls avaient droit à la franchise: le Roi, les Secrétaires d'Etat, le Surintendant général des postes, les Intendants des Finances (arrêt royal de 1637). Pour les autres, il y avait 2 tarifs appliqués aux lettres; celui des Maîtres des courriers qui était en port dû, celui des messagers que l'expéditeur payait en indiquant le montant lui-même sur l'envoi.

Pour y mettre un peu d'ordre, un arrêt du Roi décida en 1644 qu'il y aurait 3 niveaux de taxes: le premier pour les lettres simples, le second pour les lettres d'un poids inférieur à une once, et le troisième pour celles égales ou supérieures à ce poids. Le tarif était modulé suivant la distance et acquitté par le destinataire au profit du bureau d'arrivée. Ce tarif mécontenta tout le monde; les expéditeurs qui voulaient continuer à payer le prix de leurs envois; les Maîtres des courriers qui l'estimaient insuffisant et surtaxaient; l'opinion publique qui le jugeait trop élevé et était scandalisée par l'enrichissement des Maîtres des courriers. Le Parlement de Paris, qui allait entrer en fronde contre le Roi, s'en émut, et celui-ci recula. Il fut admis, par le traité de Rueil du 11 mars 1649, que les notables seraient entendus pour la fixation des tarifs et, de fait, un tarif des Postes fut établi par le Parlement de Paris avec l'aide des marchands. C'était le premier exemple de la participation des usagers dans l'établissement des tarifs, et le Roi, pris entre les marchands et le Parlement d'une part, et les Maîtres des courriers d'autre part, confirma le tarif de 1644, en interdisant aux courriers de surtaxer les lettres.

Mais la fin des offices, et celle du Surintendant général des Postes, approchaient. Colbert était contre les offices. Dans sa lutte contre Fouquet, il visait surtout le clan des financiers douteux, notamment H. de Nouveau. Il lui fut facile de trouver des accusations contre le Surintendant général des postes, par exemple multiplication des offices

de Maîtres de poste, déviation des routes postales, ce qui ruinait les Maîtres de l'ancienne route au profit de ceux de la nouvelle, surtaxes abusives de la correspondance, etc... H. de Nouveau fut condamné par la Cour de justice à payer 300 000 livres au Trésor. Colbert voulait supprimer les offices sans en rembourser le prix. On trouva donc la combinaison suivante: les offices sont supprimés sans indemnités et transformés en commissions d'une durée de 12 ans jusqu'au 1er janvier 1674 pour le Surintendant général, ses Maîtres des courriers, et les Maîtres de poste. Pendant cette période, les Maîtres des courriers pouvaient racheter les messageries royales et les messageries de l'Université, ce qui était un nouveau pas vers l'unité des réseaux. H. de Nouveau, diminué dans sa fonction, dans ses revenus, atteint dans sa santé, mourut le 24 août 1665, laissant une succession difficile à sa veuve et à son gendre, le Comte de Motha. La Surintendance générale était vacante et Louvois intervint pour en combler le vide de 1665 à 1668, date de sa nomination officielle. Avec lui, une nouvelle période très importante va s'ouvrir pour le service postal. Mais, la gestion de H. de Nouveau, très critiquable sur le plan financier, fut néanmoins bénéfique sur le plan de son organisation, car H. de Nouveau et surtout ses collaborateurs furent de bons administrateurs. Durant ces trente années, le réseau postal s'est un peu plus unifié, s'est très étendu et a reçu une réglementation à peu près homogène. Louvois, avec ses deux principaux commis, Rouillé et Pajot, allaient continuer l'oeuvre commencée.

7- La France, centre de transit international

La France a, par sa position géographique, une situation privilégiée, et ce fut vrai au XVIIème siècle, puisque, d'une part, le Roi d'Espagne ne pouvait correspondre avec ses territoires des Flandres et d'Allemagne que par mer (ce qui était long et périlleux), ou par la France; et que, d'autre part, l'Angleterre se sentait naturellement tournée vers la France pour ses communications avec le Continent.

Entre l'Espagne et le Saint Empire, les relations sont indispensables, surtout pour Charles-Quint. Celui-ci demande à Francisque de Taxis, son Maître Général des Postes, d'organiser une ligne postale entre l'Espagne et le Nord de l'Europe, à travers la France, ce qui est réalisé en 1504. Les courriers de Charles-Quint la traversent avec leurs malles-poste et cela laisse le Roi de France indifférent.

Mais les choses changèrent pendant le conflit avec François 1er, et la route se déplace alors des Flandres vers Lyon et Gênes, avec embarquement à Barcelone. Le Maître Général, F. de Taxis, gère aussi, à la même époque, les liaisons postales de l'Alsace-Lorraine, de la Bourgogne, de la Franche-Comté qui sont alors terres d'Empire. C'est revivifier les routes de la Lotharingie au détriment des routes de l'Île de France.

Avec l'Italie, la route postale espagnole passait par le Sud de la France, par Bayonne et Narbonne. Mais, le Roi de France, Louis XIII, veut revenir à un trafic rémunérateur et important sur le plan politique. En 1630, il prend un édit créant deux postes de Maîtres des courriers français pour les lettres étrangères, l'un à Paris, l'autre à Lyon. Ces deux personnages ont tous pouvoirs pour tous les pays, sauf pour l'Angleterre et les Pays-Bas qui restent sous l'Administration directe du Surintendant général. Ils ont la compétence pour négocier directement des problèmes d'exploitation avec les Maîtres généraux des Pays étrangers.

H. de Nouveau mena, dans ce cadre, de difficiles négociations avec l'Angleterre. Le principe en était simple, mais le partage des revenus l'était moins, d'autant plus que chacun des Maîtres généraux traitaient pour son propre compte. Enfin, un accord fut signé avec l'Angleterre en 1638. Les discussions furent plus longues pour arriver à un accord, pour le courrier échangé entre l'Espagne et les Pays-Bas en transit avec la France, du fait de l'hostilité permanente entre les monarchies française et espagnole. Finalement, un traité fut signé en 1660 entre H. de Nouveau et les Maîtres généraux des Flandres et d'Espagne, par lequel le transport des dépêches closes entre ces deux derniers pays, se ferait, désormais, par des courriers uniquement français entre Irun et Bruxelles, contre rémunération, bien entendu. C'était un incontestable succès politique et financier à l'actif de H. de Nouveau.

La charge du bureau de Lyon pour les lettres étrangères échut à la famille Du Lieu qui avait déjà la charge de Maîtres des courriers du Lyonnais. De Lyon partaient deux routes postales importantes: l'une vers Venise (et l'Orient), l'autre vers Rome. Un accord, identique à celui de H. de Nouveau, fut signé par Du Lieu pour le transport, par le Sud de la France, de la correspondance échangée entre l'Espagne et l'Italie.

Tous ces accords restèrent en vigueur jusqu'à la fin du Premier Empire.

La Poste et la route

Les messagers parcouraient les routes à pied ou à cheval. L'état des routes, leur sécurité étaient pour eux d'une grande importance et se reflétaient sur la qualité de leur service. On s'en rendra compte en lisant cet extrait du livre de Jean Bonnerot sur l'esquisse de la vie des routes aux XVIème siècle.

« Cependant, ce manque de sécurité risquait d'interrompre toute circulation et de ruiner par contrecoup le commerce, danger autrement grave que le mauvais état des chemins. La tentation était grande pour les bandits de s'embusquer derrière une haie, à un passage difficile ou montueux, et de tomber sur le voyageur harassé, de le piller et de le tuer s'il fait mine de se défendre. Les attaques à main armée sont continuelles, et les crimes, faute d'une police des routes, demeurent impunis. Les Etats de Blois furent unanimes à demander, en 1576, la répression de ces brigandages:

le clergé signalait même que nombre d'assassinats étaient commis par des personnes masquées. L'ordonnance de Blois autorisa les populations des campagnes à sonner le tocsin pour « courir sus de telles gens ». Mais une réforme, inscrite dans l'article 196, et qui n'est que l'écho presque textuel d'un vœu du clergé, en déclarant pécuniairement responsables le seigneur et les habitants des villages voisins du lieu où le crime aura été commis, va enfin donner aux routes un commencement de sécurité. Seigneurs et habitants doivent, dès qu'ils ont connaissance « de meurtres ou voleries », poursuivre en toute diligence les malfaiteurs « pour les appréhender et constituer prisonniers ». S'ils leur échappent, ils sont tenus de faire diligente perquisition et remarque de la façon de leurs habits, armes, chevaux et du lieu de leur retraite », et d'en tenir procès-verbal. « Le tout sous peine aux dicts hauts justiciers de perdre les droits de leur justice et à leurs officiers de leurs estats et aux habitants desdits villages de grosses amendes... »

A défaut de police chargée de la surveillance des routes, on réglemente le port d'armes; celui-ci avait été d'abord permis aux seuls officiers du roi et gens nobles en novembre 1427. Les messagers pouvaient avoir une arme pour assurer leur sécurité et protéger les « plis » qu'ils étaient chargés de porter, mais ils avaient besoin d'une autorisation. En octobre 1532, une étrange exception était faite en faveur de l'épée et du poignard, mais en juillet 1546, le port d'armes était interdit à toutes personnes, gentilshommes ou autres; en novembre 1548, les permis accordés sont retirés et, jusqu'à la fin du siècle, les défenses se succèdent renouvelant ces prescriptions. Seuls, sans doute, les bandits de grand chemin n'étaient pas touchés par ces interdictions; du moins les disputes entre voyageurs à l'auberge ou sur la route étaient-elles moins fréquentes et mortelles, et Zinzerling semble confirmer cette bienheureuse quiétude. « On peut voyager en France avec plus de sûreté que partout ailleurs, ce qu'il faut peut être attribuer à la prohibition faite aux voyageurs de porter des armes à feu; les seuls auxquels elles sont permises sont les gens d'armes qu'on rencontre d'ordinaire deux à deux le long des chemins: grâce à leurs mousquets, ils peuvent mettre en déroute un nombre quadruple de brigands. »

Source : **“Les postiers”** de Louis Cumin