

MILIEUX, POPULATION ET TERRITOIRES D'AUJOURD'HUI À HIER
Gouverner, administrer, organiser le territoire

Les routes de la poste à cheval, de 1632 à 1833

Anne Bretagnolle¹ et Nicolas Verdier², 2014

¹Université de Paris 1, UMR 8504 Géographie-Cités, ²UMR 8504 Géographie-Cités
2014

Le réseau des routes de la poste aux chevaux constitue le premier système de transport rapide de personnes organisé par la monarchie française dans les limites du territoire national. Les “ chaises de poste ” font partie des très rares attelages (en dehors de ceux liés au roi de France) à pouvoir se déplacer au galop sur les routes (documents 2, 3 et 4). La poste aux chevaux est constituée par un ensemble de relais tenus par des “ maîtres de poste ”, généralement aubergistes ou fermiers importants, qui détiennent un certain nombre de chevaux (une “ cavalerie ”) mis à la disposition du système en échange d’une rétribution. Le nombre de chevaux varie selon la période et l’importance de la route et fait partie des critères pour ouvrir ou fermer un relais. Néanmoins aucune statistique exhaustive n’existe sur ce point. Les relais sont donc en général composés d’un logis, d’un point d’eau, d’une forge, d’écuries et de granges (documents 4 et 5). Ils peuvent dans certains cas avoir été intégralement construits dans ce dessein (relais des Ormes aux limites de l’actuel département de la Vienne) (document 6), mais ce n’est pas le cas général. Des postillons conduisent les chevaux loués jusqu’au relais suivant puis les ramènent. Ce service n’est donc pas à confondre avec la poste aux lettres qui ne transporte que des lettres et qui regroupe l’ensemble des bureaux dans lesquels les usagers déposent ou retirent le courrier acheminé depuis le relais le plus proche, cela sachant que la Poste aux Lettres a sur certains itinéraires son propre système de relais. Il peut cependant exister une relation technique entre poste aux lettres et poste aux chevaux, lorsque la poste aux lettres fait voyager des ballots de courriers accompagnés d’une personne par les voitures de la Poste aux chevaux (BELLOC 1886 ; MARCHAND 2006).

Les routes de la poste à cheval apparaissent dès le 16^e s. et disparaissent en 1873. La distance entre chaque relais est exprimée en “ Poste ”. La valeur de cette “ Poste ” varie dans l’espace, en fonction de la

qualité des routes, et varie dans le temps, passant d’une moyenne d’environ 9.5 km en 1708 à environ 7,5 km en 1833. Le nombre de “ Postes ” entre les relais évolue aussi au cours du temps, puisqu’on observe une majorité de mesures d’une “ Poste ” en 1708 et deux “ Postes ” en 1833 (BRETAGNOLLE, VERDIER 2006). La distance moyenne à vol d’oiseau entre relais passe sur cette période de 12,2 à 14,3 km.

Si les transports liés à la Monarchie constituent l’essentiel des échanges au 17^e s., la part du transport de voyageurs croît ensuite très nettement. Outre le transport d’objets accompagnés et de personnes, la route de poste assure un rôle essentiel dans la diffusion de l’information et permet l’intégration de régions isolées dans des circuits d’échanges commerciaux régionaux, nationaux ou transnationaux.

Les sources permettant de reconstituer la liste des relais de la poste aux chevaux sont des cartes anciennes ou des livres (appelés Livres de Poste). Pour une dizaine de dates, échelonnées entre 1632 et 1833, ils ont été saisis sur un Système d’Information Géographique et reliés par des segments à vol d’oiseau, offrant ainsi une vision simplifiée mais utile du réseau français des routes de poste (BRETAGNOLLE, GIRAUD, VERDIER 2010 ; VERDIER 2007). Ces routes sont en effet pensées plus comme des itinéraires entre points, un peu à la façon des guides de pèlerinages médiévaux, que dans la matérialité des voies. La question est d’importance dans un système de transport qui doit acheminer coûte que coûte les voyageurs d’un lieu à un autre, quel que soit l’état des voies et la période de l’année. À une époque où le réseau viaire est bien plus dense qu’aujourd’hui, savoir précisément quelle voie était utilisée, en fonction des moments de l’année et de l’entretien effectué, reste difficile. Les statistiques routières des années 1820-1830 qui traitent les questions des lacunes et de l’état d’entretien montrent qu’encore à cette époque les grandes voies ne sont que rarement intégralement utilisables, malgré leur

classement dans telle ou telle catégorie (route royale, départementale...). Ce qu'offrent les Livres de Poste, c'est finalement une liste de points de passage obligés reliés par les meilleures voies disponibles au moment du transport.

Bibliographie

BELLOC 1886

Belloc A. - *Les postes françaises, recherches historiques sur leur origine, leur développement, leur législation*, Firmin Didot, Paris.

BRETAGNOLLE, GIRAUD, VERDIER 2010

Bretagnolle A., Giraud T., Verdier N. - Modéliser l'efficacité d'un réseau : le cas des routes de poste en France (1632, 1833), *L'Espace géographique*, 2/10 : 117-131.

BRETAGNOLLE, VERDIER 2006

Bretagnolle A., Verdier N. - La mesure postale, reflet des évolutions dans le rapport au temps et à la distance

au siècle des lumières, *Cahiers de métrologie*, 22-23 : 63-74.

COMBEAU 1999

Combeau Y. - *Le comte d'Argenson, ministre de Louis XV*, Mémoires de l'école des Chartes, 55, École des Chartes, Paris.

LEPETIT 1984

Lepetit B. - *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France (1740-1840)*, EHESS, Paris.

LEPETIT 1988

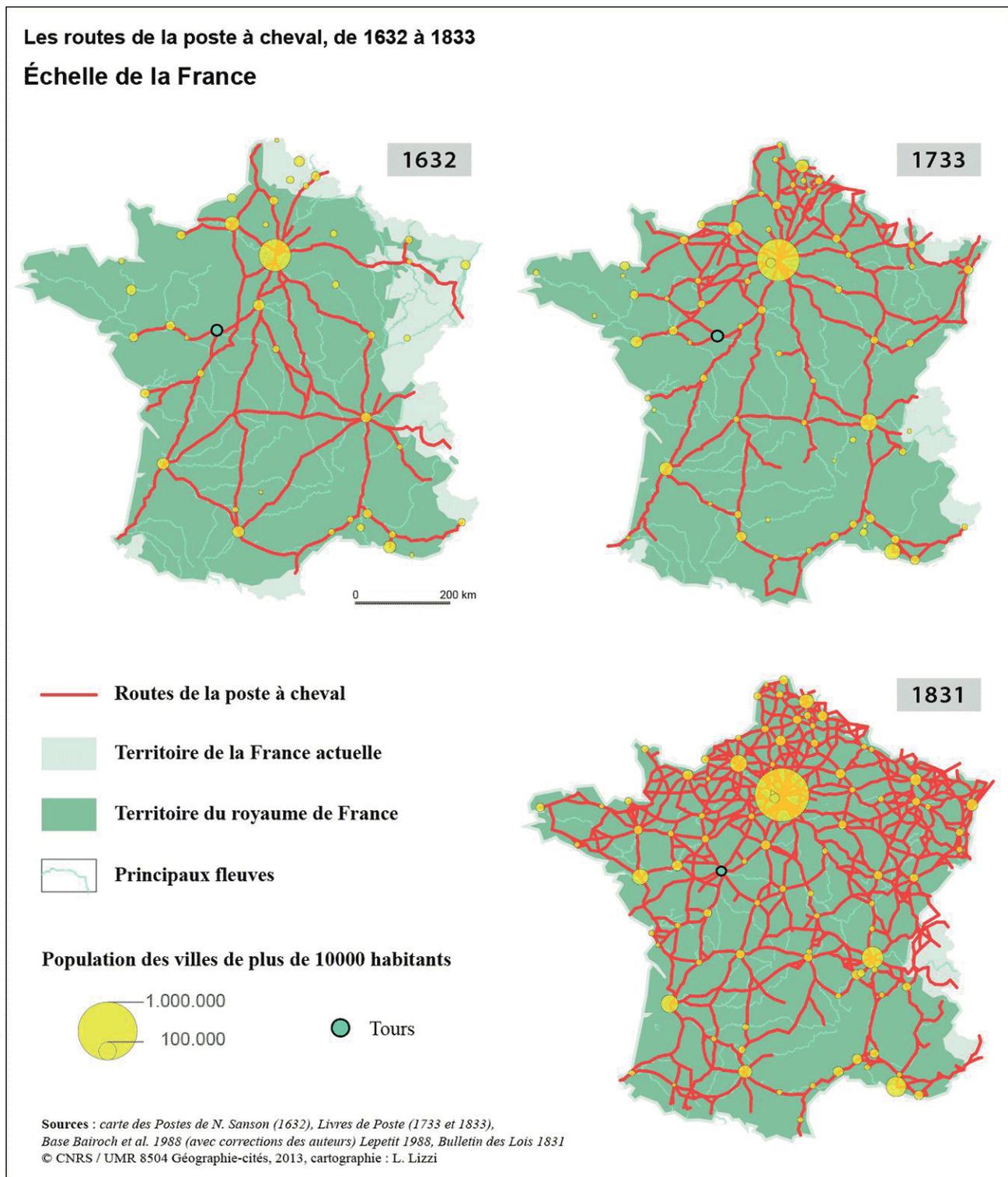
Lepetit B. - *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Albin Michel, Paris.

MARCHAND 2006

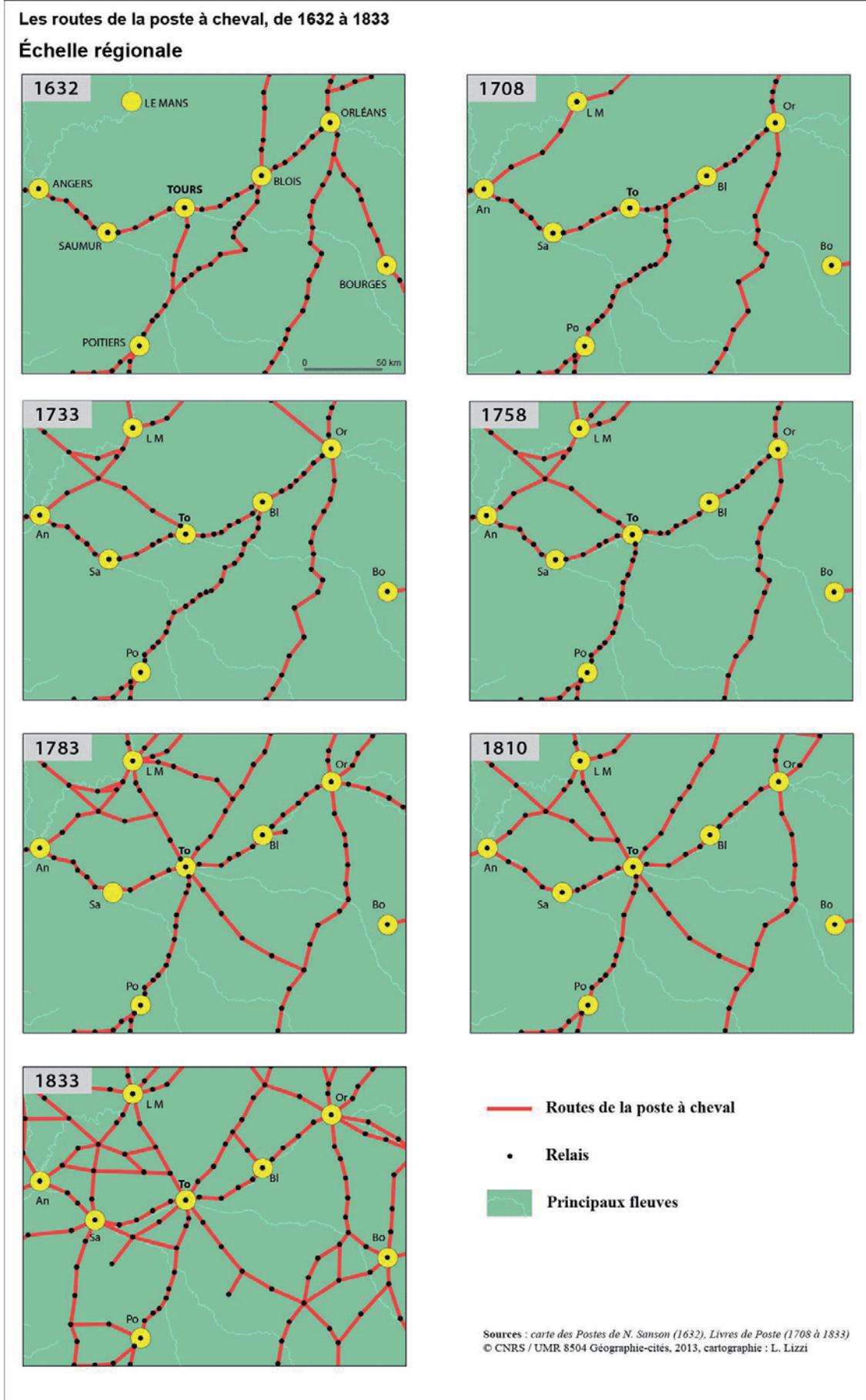
Marchand P. - *Le maître de poste et le messenger. Les transports publics en France au temps des chevaux*, Belin, Paris.

VERDIER 2007

Verdier N. - Le réseau technique est-il un impensé du 18^e siècle : le cas de la poste aux chevaux, *Flux*, 68 : 7-21.



Carte 1. L'évolution générale du système des routes de la Poste aux Chevaux sur le territoire français correspond à une mutation profonde dans l'organisation du territoire national, en lien avec une croissance forte du réseau. Deux phénomènes coexistent, le premier est celui d'une hiérarchisation de carrefours se situant le plus souvent dans les villes ; le second est une densification différenciée du réseau, plus forte dans le nord et dans le nord-est, plus faible dans le sud et le sud-ouest. Encore hésitante en 1632, puisque Paris est encore concurrencé par Lyon, voire par un agglomérat du Val de Loire (Chinon, Loches, Amboise, Plessis les Tours, Tours, Chenonceau, Blois...), dès 1733, c'est l'affirmation de la centralité parisienne, puis de celle de quelques grandes villes qui semble organiser le maillage des voies. L'organisation du territoire, qui sous-entend non seulement la gestion des nouvelles provinces, mais encore l'organisation des relations entre l'ensemble des capitales de provinces et Paris, est à l'origine de ce réseau de routes qui passe de 7 300 à 28 200 km pendant la période. Les centres importants y cumulent de nombreuses voies pour former des carrefours. Lors de cette mutation Tours est loin de s'imposer, puisque sa position relative dans le réseau ne s'améliore pas clairement par rapport au début du 17^e s. En revanche, le début du 19^e s. permet de voir que la situation de Tours a considérablement évolué. Du point de vue de la hiérarchie des carrefours, la ville est encore loin des niveaux atteints par Lyon ou Rouen, mais elle devance Nantes et égale Orléans ou Rennes. On note en outre que le maillage maintenant densifié de la Touraine se rattache en continuité avec celui qui s'étend depuis la Flandre.



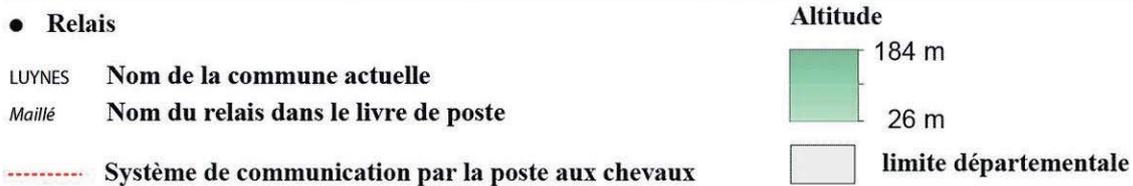
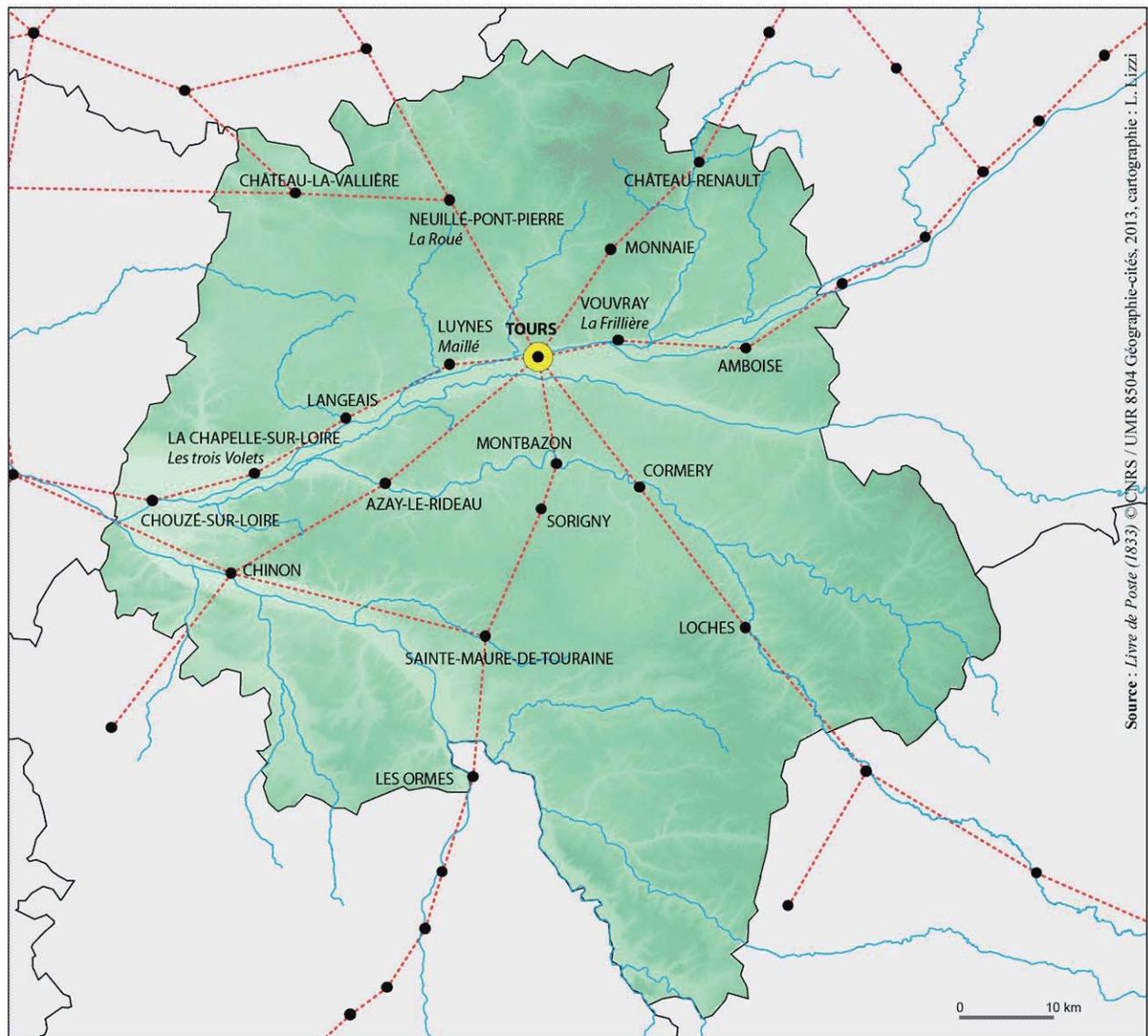
Carte 2.

Carte 2. À suivre le processus de croissance du réseau à l'échelle d'une vaste région autour de Tours, il est possible d'observer d'abord la lente diffusion d'un système de voies fortement connectées qui vient du nord, et ensuite la mise en place d'un carrefour tourangeau. Derrière les mutations qui s'opèrent durant les deux siècles qui courent de 1632 à 1833, il y a bien sûr des logiques nationales. Mais celles-ci se mêlent avec ce que Bernard Lepetit appelait " la logique du rapt " (1988 : 107) qui pousse les villes concurrentes à tout faire pour s'approprier tous les avantages possibles. L'obtention d'un relais, c'est en effet la garantie d'être au plus près de l'information, ce qui avantage tant le commerce que les élites politiques.

En 1632, le système des routes de la Poste aux Chevaux existant dans cette zone semble d'abord indiquer l'existence d'un réseau non hiérarchisé. Orléans, Blois, Tours, Poitiers, voire Bourges et Angers n'offrent pas de différences notables, et c'est peut-être là l'une des spécificités du Val de Loire du 17^e s., dans lequel une série de pôles semblent coexister sans que l'un ne l'emporte réellement sur les autres. Encore en 1708, cette faible hiérarchisation permet à Amboise d'accueillir un carrefour, alors que ni Tours, ni Blois n'en obtiennent un. Le glissement qui suit s'opère d'ailleurs contre Tours, puisque Blois réussit à capter l'une des voies vers l'Espagne à son profit, alors que Tours capte, de son côté, une route en direction de Rennes qui la place peut-être en tête de pont vers la Bretagne pour les villes en amont sur la Loire. Dès le milieu du 18^e s., Blois perd son avantage, pourtant ancien, de point de passage possible entre Paris et l'Espagne. Orléans paraît alors être la ville qui l'a emporté, cela même si Tours profite du déclassement de Blois pour obtenir une liaison directe avec Poitiers. C'est lorsque le système dense de voies commence à gagner le Maine par diffusion depuis la Normandie et l'Île-de-France que Tours obtient la mise en place d'un axe majeur entre Paris et l'Espagne. Il s'agit là d'une rupture dans les positions qui tourne au désavantage d'Orléans, qui, de carrefour majeur, passe au second plan derrière Tours, voire Le Mans. Les économies effectuées sous l'Empire montrent d'ailleurs le déclassement d'Orléans qui ne rattrapera une partie de son retard que sous la Restauration. Entre temps, Tours a en partie réussi à s'imposer comme l'un des carrefours majeurs de la région, mais se trouve déjà en concurrence avec l'un des autres points de passage sur la Loire, Saumur.

Les routes de la poste à cheval, de 1632 à 1833

Échelle départementale



Carte 3. En 1833, une vingtaine de localités du département de l'Indre-et-Loire constituent des relais pour le service de la poste aux chevaux. Certains sont anciennement implantés, d'autres sont récents, les relais variant au gré des fluctuations dans les itinéraires ou des ouvertures et fermetures de routes (la liste des relais depuis 1632 est proposée dans le document 1). Le choix des implantations obéit à deux logiques principales : elles correspondent à une ville importante (Tours, Chinon, Loches, Amboise...) ou à des étapes pour les changements de chevaux, environ tous les 10 km ou lors du franchissement d'une rivière ou d'un fleuve (Azay, Cormery, Montbazou...). Parfois les distances entre les relais sont plus courtes, pour assurer des gains de vitesse sur les routes les plus importantes (ici les deux routes historiques Paris-Bordeaux et Paris-Rennes, qui se croisent à Tours). Dans le deuxième tiers du 18^e s., l'écartement entre deux relais peut se réduire à moins de 10 km, avant d'augmenter ensuite du fait de l'amélioration du système technique des routes de poste dans son entier. En témoignent les progrès dans la construction des voies par les Ponts et Chaussées, visibles à travers l'Atlas Trudaine, les progrès des systèmes d'attelage et de suspension, voire des fers à cheval, ou la sélection des chevaux qui impose peu à peu la race du "postier breton". Outre ces logiques d'équipement en relais qui favorisent certains itinéraires, on note aussi l'émergence progressive de logiques favorisant certaines villes par rapport à d'autres. Ainsi, comme pour la plupart des villes importantes de l'époque, on voit se constituer une véritable étoile routière autour de Tours, qui devient un carrefour régional pour les échanges. Les voies ont été représentées sur la carte par des segments, tracés à vol d'oiseau, en pointillé. En effet, les sources nous renseignent sur les relais mais ne permettent pas de reconstituer le tracé des voies entre deux relais. Ces itinéraires sont d'ailleurs fluctuants, d'une année à une autre, voire d'une saison à une autre.

Nom de la commune actuelle	Nom du relais dans le livre de poste								
		1632	1708	1733	1758	1783	1810	1833	
AMBOISE									
AZAY-LE-RIDEAU									
BLERE									
CHAMBRAY-LES-TOURS	Les Carrez, Les Quarrés								
LA CHAPELLE-SUR-LOIRE	les trois Volets								
LA CHAPELLE-SUR-LOIRE	La Chapelle-Blanche								
CHATEAU-LA-VALLIERE									
CHATEAU-RENAULT									
CHINON									
CHOUZE-SUR-LOIRE	Chouzé								
CHOUZE-SUR-LOIRE	La Rivière								
CINQ-MARS-LA-PILE									
CIRAN	Ciran								
CORMERY									
CUSSAY	la Sigogne								
DRACHE	Beauvais								
EPEIGNE-LES-BOIS									
DESCARTES	La Haye								
LANGAIS	Planchoury								
LANGAIS									
LE LIEGE	Liege								
LIGUEIL									
LIMERAY	Chatier, Le Haut Chantier								
LOCHES									
LUSSAULT-SUR-LOIRE	Lussaut								
LUYNES	Maillé, Luynes								
LUYNES	La Grange d'Ave								
LA MEMBROLLE-SUR-CHOISILLE	Membrolle								
MONNAIE	Monnoye								
MONTBAZON									
MONTLOUIS-SUR-LOIRE									
MONTRESOR									
NEUILLE-PONT-PIERRE	La Rouë								
NOIZAY	Les Bordes								
SAINTE-CATHERINE-DE-FIERBOIS	Ste Catherine								
SAINTE-MAURE-DE-TOURAIN									
SAINT-QUENTIN-SUR-INDROIS									
SAINT-ROCH	Tremblay								
SORIGNY									
SOUVIGNE	Souvigné								
SUBLAINES	Sublaine								
TOURS									
VARENNES	Varennés								
VILLEDOMER	La Boissuière								
VOUVRAY	La Frielière, La Frillière								
	Total	18	18	20	18	18	18	18	

Document 1. Les relais de poste en Touraine de 1632 à 1833.



Document 2. Frontispice de L'indicateur fidèle ou Guide des voyageurs, qui enseigne toutes les routes royales et particulières de la France... de Michel, ingénieur-géographe du roy à l'Observatoire, et Desnos, ingénieur-géographe. Publié en 1764, il fut réédité plusieurs fois jusqu'en 1785.



Document 3. Assiette de faïence du 18^e s. à décor d'une brouette ou d'un char à quatre roues tiré par quatre chevaux attelés en file. Les deux conducteurs représentés sont probablement des employés de roulage ou de messagerie. La voiture est une sorte de char à banc qui fait penser au " panier à salade " utilisé par la poste aux chevaux pour son premier modèle de malle-poste. Le postillon, qui travaille dans un relais de poste est assis sur le cheval de tête. C'est lui qui ramènera les chevaux au relais précédent, une fois le relais suivant atteint (© Photo L'Adresse Musée de La Poste, Paris / La Poste).



Document 4. Malle-poste au relais, modèle 1805

Gravure en couleur, datée de 1817, de Victor-Jean Adam et Louis-Philippe-Alphonse Bichebois, d'après une œuvre de Jean-Antoine Duclaux. Elle représente une malle-poste, stationnant devant un relais qui porte, inscrite au dessus du portail, la mention " Poste aux chevaux ". On y aperçoit le postillon et divers domestiques du relais qui s'activent et changent les chevaux. La scène, animée de divers personnages, se passe dans un village ; la malle-poste est attelée à deux chevaux; des bottes de postillon gisent sur le sol à côté d'elle. Ces bottes sont faites de métal forgé. Elles protègent les jambes du postillon en cas d'accident, ou si le cheval s'effondre, mort de fatigue. Un postillon ramenant ses deux chevaux au relais arrive par la route située sur la droite (© Photo L'Adresse Musée de La Poste, Paris / La Poste).



Document 5. La cour d'un relais de poste. Huile sur toile, d'époque Premier Empire, représentant une malle-poste de 1805 dans la cour d'un relais de poste ; le postillon, en uniforme, est en train d'harnacher le cheval (© Photo L'Adresse Musée de La Poste, Paris / La Poste).



Document 6. Le relais des Ormes constitue un exemple particulièrement monumental de ce type d'établissement. Construit par le comte d'Argenson peu après le milieu du 18^e s., (COMBEAU 1999 : 419-452), il se trouve sur la route Paris-Bordeaux (route d'Espagne), aux confins de la Touraine et du Poitou (carte 3). Les bâtiments forment un vaste quadrilatère autour d'une cour avec un grand bassin. Un magnifique portail s'ouvre sur la route. À l'opposé, un autre portail conduit à un manège (http://www.laposteauxchevaux.com/La_Poste_aux_Chevaux/Accueil).