

LA POSTE AUX CHEVAUX

Le Moyen-Age est une période historique qui s'étend du V^{ème} Siècle au milieu du XV^{ème} Siècle.

Durant cette période, le cheval était un acteur important dans de nombreux domaines de la vie quotidienne de l'Homme, notamment pour l'envoi du courrier. En effet, c'est au Moyen-Age que fut créé « Un service de transmission des messages administratifs » dont le cheval eu rapidement le rôle principal.

De l'origine à Louis XI :

Au début de notre ère, l'empereur Auguste développe, dans ce qui deviendra la France, un service de transmission rapide des messages administratifs : le *Cursus Publicus*, basé sur la création de routes privilégiées, équipées de relais où des chevaux sont mis à la disposition de tabletiers¹ ou messagers.

A partir du XI^{ème} Siècle, de nouvelles voies royales sont ouvertes et le transport de l'information est fait par des hommes, à pied ou à cheval.



Message

Peu à peu, les messagers à pied disparaissent, leur travail étant difficile. Ceux-ci furent de plus en plus remplacés par les chevaucheurs, les messagers à cheval.

L'Edit de Doullens en 1464 interdisait sous peine de mort aux « Maîtres tenant chevaux pour le service du roi, de faire porter d'autres ordres que ceux du roi ». Les mesures s'assouplissent en 1495. Des lettres patentes de 1506 établissent des chevaucheurs dans les principaux passages et villes du royaume et il est admis qu'ils peuvent tenir hôtellerie et relais.

Naissance et développement de la Poste aux Chevaux :

Les premières traces d'un système de transmission des nouvelles sont relevées en Chine vers le XIII^{ème} avant notre ère.

La Poste aux Chevaux naîtra de la séparation du corps des chevaucheurs du roi en 2 services distincts. D'une part, certains de ces officiers vont continuer à assurer le transport des missives royales comme par le passé, pendant que

¹ Ouvrier spécialiste du travail de certains bois, du corozo, de l'os, de l'ivoire pour la fabrication des articles de jeu (damiers, échiquiers...)

d'autres se fixeront le long de routes privilégiées, et se chargeront de fournir des chevaux à leurs collègues restés mobiles. Ce type d'installation – qui donnera naissance aux relais – s'appelle à l'origine « Postes assises » et l'on comprend bien l'image.



Relais de poste

Au début de l'institution, certaines routes sont dotées provisoirement de postes assises parce que le roi a besoin d'une liaison rapide avec un point géographique déterminé. Lorsque l'intérêt disparaît, la ligne est supprimée pour être réformée ailleurs...

Le roi Louis XI fut le premier roi à s'aviser de la rapidité accrue de l'information, grâce à un tel système. Il utilisa donc cette rapidité, sans lui donner une forme très précise, dès 1477, époque à laquelle, il apprit la défaite de Charles le Téméraire à Morat. Comme un service plus élaboré demandait une surveillance accrue, en octobre 1479, Louis XI coiffa son double service d'un contrôleur des dits chevaucheurs pour avoir l'œil sur eux et sur les voyages qui leur étaient ordonnés de faire...

Les premières routes organisées partirent de Tours et fonctionnaient de jour comme de nuit.

Avant le XIX^{ème} Siècle, les coches ou diligences ne dépassaient pas la moyenne horaire d'un piéton ou d'un cheval au pas.

A partir de 1830, les diligences atteignirent presque la moyenne d'un cheval au trot, les malles-poste encore mieux.

Dès 1848, les malles-poste réussirent presque à atteindre la moyenne du cheval au galop.

- NB :
- Moyenne de marche d'un piéton non chargé : 6 km / heure.
 - Moyenne d'un cheval au pas : 3 à 4 km / heure.
 - Moyenne d'un cheval au trot : 10 à 11 km / heure.
 - Moyenne d'un cheval au galop : 16 à 18 km / heure.



Avant le XV^{ème} Siècle :

Tous les véhicules étaient construits pour le seul usage de leur propriétaire. En d'autres termes, jusqu'à la fin de la Renaissance, la voiture était exclusivement privée et réservée aux classes riches.

Dès le XV^{ème} Siècle, apparaissait un premier essai de transport public, mais combien timide. Le besoin, il est vrai, ne s'en faisait pas sentir. Trois catégories de gens seulement voyageaient :

- Les nobles, qui préféraient le cheval à la voiture,
- Les marchands, qui possédaient leurs propres chariots,
- Les pèlerins, qui se rendaient à pied au lieu choisi pour leurs dévotions : Jérusalem, St Jacques de Compostelle.

Le voyage d'agrément très répandu de nos jours, était alors inconnu.

A partir du XV^{ème} Siècle :

A partir du XV^{ème} Siècle, l'aisance grandit, la bourgeoisie commença à se déplacer pour les nécessités de son commerce d'argent.

Louis XI comprenant ce besoin nouveau et désireux aussi de favoriser les bourgeois et de diminuer la distance qui les séparait des nobles, organisa les Postes par édit donné à Luxies le 19 juin 1464.

On établit sur tous les grands chemins du royaume, de 4 lieues en 4 lieues, des dépôts de 4 ou 5 chevaux « propres » à la course et gouvernés par un maître des « chevaux-courants au service du Roi ». Ces chevaux en principe devaient servir aux courriers officiels, mais les bourgeois eurent liberté de s'en servir.

Lorsque la Poste Royale pu fournir aux voitures particulières les attelages nécessaires, apparue l'organisation qui devait tenir bon jusqu'à l'apparition du chemin de fer. Celle-ci était déplorable et subissait tous les contre-coups des troubles politiques et religieux. Les écuries des relais étaient périodiquement razziaées par les gens de guerre, les reîtres² et les scripants (soldats mercenaires enrôlés par les chefs de guerre) de tous les partis. La paix revenue, le désordre continua cependant à régner jusqu'à ce que les Déclarations du 30 juin 1681 et du 2 avril 1692 furent signées par Louis XIV. Ces déclarations permirent l'unification sur toutes les routes du royaume. Le transport en commun voyait enfin le jour !



Ecurie de relais

² Cavalier allemand

Avant 1673, les maîtres de poste achetaient leur charge. Après 1692, ils furent nommés directement par le roi, de sorte que le service des relais et voitures publiques devint en pratique un monopole d'Etat. Chacun conservait en théorie le droit de monter une entreprise de transport, mais celle-ci était presque immédiatement absorbée par la Ferme royale qui faisait de l'entrepreneur un fonctionnaire toujours révocable.

Le maître de poste était logé dans la maison de poste, toujours vaste et ordinairement aménagée en hôtellerie. De plus, le maître de poste était affranchi au paiement des tailles, exonéré d'impôts pour les terres qu'il possédait, exempt de tutelle, de curatelle et de guet et, enfin, non obligé de loger les soldats en déplacement ou en campagne, c'est-à-dire non astreint de leur livrer sa cave aux vins.



Maison de Poste vers 1900

A la fin du XVIII^{ème} siècle, il existait en France 1200 relais de poste, au long des 9500 km de routes alors desservies par les voitures publiques.

La plupart de ces relais existent encore, ça et là, vastes maisons en bordures des chemins ou des routes importantes, avec une porte cochère, souvent surmontée du cor de chasse symbolique, cour centrale pavée, avec les écuries et les cuisines au rez-de-chaussée, et au-dessus, ouvrant sur un balcon de bois, les chambres où on logeait « à pied et à cheval ». Peu de confort, mais les voyageurs à vastes perruques et redingotes de velours étaient, hors de chez eux, contents de peul.

Histoire du véhicule :

Les premières diligences qui apparaissent étaient encore très inconfortables, mais elles représentaient tout de même un type sérieux de véhicule public. Ce système avait été inauguré sous Louis XIII par les coches de terre, grandes charrettes bâchées où les voyageurs s'asseyaient sur des banquettes suspendues à des ridelles, de façon à amortir les chocs. Ce coche ne possédait ni ressort, ni suspension. Une amélioration sous Louis XIV avec la mise en service de **chaises de poste**, sorte de chaises suspendues par de formidables courroies au-dessus du train de roues.



Chaises de poste

Vers 1760, **les diligences** apparurent sous leur forme définitive. Ce sont des voitures monumentales transportant 16 voyageurs et compartimentées.

- A l'avant, le coupé avec 3 places de luxe et permettant de voir l'attelage et la route,
- Au centre, l'intérieur comportant 2 banquettes de 3 places chacune se faisant vis-à-vis,
- A l'arrière, la rotonde qui comprenait 2 places,
- Enfin l'impériale avec 3 places encore en plein vent – mais moins chère aussi – sur la partie antérieure du toit.

Dès le début des diligences, on prit la coutume pour monter les côtes, de faire descendre les voyageurs afin de soulager les équipages. Quand la montée était trop rude, les voyageurs étaient même priés de pousser aux roues (sauf pour ceux de première classe).

Cette voiture était le type normal de la diligence, celui qui persista jusqu'à l'apparition du rail et qu'on popularise l'imagerie et les estampes de 1780 à 1830.



Diligences

La diligence, voiture géante, avait un grave défaut : son manque de stabilité, très haute sur roue, exagérément alourdie à sa partie supérieure par les bagages, il lui arrivait de se renverser sur les routes pleines de trous, c'est-à-dire de perdre brusquement son centre de gravité placé trop haut et de se coucher avec fracas sur la chaussée. On sortait comme on pouvait et souvent en fort mauvais état. En montagne, ces accidents étaient parfois tragiques.

Au XVIII^{ème} Siècle, il y avait un autre danger des voyages en diligence, les attaques par des cavaliers masqués. Si les voyageurs ne résistaient pas et remettaient de bon gré leur portefeuille et leur bourse, ces bandits demeuraient en général de parfaits gentlemen, allant jusqu'à offrir la main aux dames pour les aider à descendre de voiture. Leur coup fait, ils remontaient à cheval et s'éloignaient au galop, après avoir coupé les traits de l'équipage, de façon à rendre toute poursuite impossible.



Attaque de diligence

L'attaque était du reste brutale et tragique, comme celle du courrier de Lyon, à l'époque du Directoire et à la suite de laquelle on exécuta un innocent nommé LESURQUE, condamné à cause d'une erreur commise par un témoin.

A côté de ces diligences massives circulaient, mais seulement à partir de 1793, **les malles-poste**, plus rapides sinon pittoresques.

Elles avaient un peu l'aspect qu'ont gardé jusqu'à nos jours les « paniers à salade » de la police : vaste caisse rectangulaire, géométrique, en fer, posé très bas à 45 cm du sol, sur des roues de moyen diamètre, et pourvue seulement sur le toit d'un léger cabriolet pour le conducteur.

A l'intérieur, outre la cabine aux sacs postaux, un coupé de 3 places était réservé pour la location aux particuliers, mais seulement pour les longues distances.

Ces malles circulaient grand train, à 4 chevaux et brûlaient les pavés avec un bruit de tonnerre qui s'entendait de loin.



Arrivée d'une diligence à un relais

Une troisième sorte de voiture publique – **le carabbas** – desservait dès le début du XVIII^{ème} Siècle la banlieue des villes importantes. C'était une caisse ordinaire de carrosse, à portières latérales, prolongée à l'avant et à l'arrière par de vastes cages d'osier tressé. On entassait là-dedans les gens tandis que leurs colis s'amoncelaient sur le toit. Ces carabbas partaient à heure fixe et arrivaient à destination à heure variable, selon l'état des chemins et le poids du chargement.

Enfin, les gens très riches qui aimaient se déplacer possédaient leur propre **berline** de voyage et se bornaient à demander des attelages aux relais de poste. Ces berlins variaient beaucoup de forme et de structure, l'une d'entre-elles était un « monument » énorme peint en vert, maintenu par de formidables ressorts au-dessus d'un train de 4 roues. Les roues arrière atteignaient en diamètre la hauteur d'un homme de grande taille. On grimpait là-dessus par un marchepied articulé de 3 ou 4 échelons. Il y avait place pour 6 ou 8 personnes dans cette berline, celles-ci étaient confortablement installées sur de profonds coussins en cuir.

Il fallait 4 chevaux robustes pour traîner ce mastodonte avec quelque rapidité. Sur le pavé, c'était terrible...

Les services des Postes, chargé du transport du courrier à travers la France, et celui des messageries, chargé du transport des personnes entre les villes françaises, ont une histoire commune. Prévu au départ pour le transport du courrier, le système du relais de Poste va s'étendre ensuite au transport des

personnes par les diligences. Il est constitué sous forme d'un monopole concédé par l'état à des entreprises privées. C'est Colbert, ministre de Louis XIV qui donnera l'un des premiers l'impulsion à l'essor du commerce et du transport par les routes, en se limitant plus à l'intérêt militaire des routes. Mais qu'en est-il de la vie des chevaux dans ce milieu du transport ?

Le travail des chevaux :

Les deux services font appel au même système des relais de « Poste à chevaux », établissements installés le long des itinéraires et qui mettent à disposition des chevaux pour couvrir la distance jusqu'au prochain relais. Les chevaux sont ensuite ramenés à leur point de départ. Le relais est généralement équipé d'une écurie, d'un atelier de maréchal ferrant et d'une auberge où l'on boit le « coup de l'étrier ». Une poste, c'est l'unité de distance, qui vaut environ 9 kilomètres et qui doit se parcourir par règlement en une heure maximum.



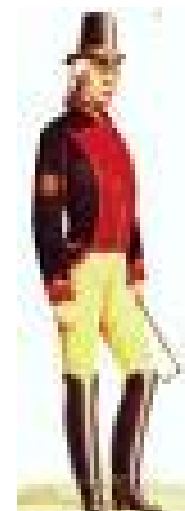
Relais de Poste

En fait, la vitesse moyenne des diligences varie dans le temps car l'état des routes s'améliore ainsi que la technologie des diligences (comme avec l'intervention du ressort de suspension).

Quand le service est bien organisé, le changement des chevaux aux relais ne prend que peu de temps. Les chevaux attendent harnachés devant le relais et les voyageurs n'ont parfois pas le temps de descendre au relais. Comme les chevaux sont changés fréquemment, le parcours se fait en grande partie au galop. Le bruit infernal du passage des attelages dans les villages et celui de leur arrivée dans les rues pavées de villes écarte précipitamment poules, chiens et piétons.

Dans les années 1830, les voitures sont des monstres pouvant peser à vide jusqu'à 4 tonnes. Ces diligences sont attaquées par les brigands et c'est parfois le cheval de tête qui est tué pour arrêter l'attelage.

Un ou deux des chevaux de l'attelage sont montés par un postillon, car c'est le seul moyen de tenir convenablement les chevaux afin d'assurer la sécurité du véhicule.



Un postillon

Avant cela, si le conducteur représente la compagnie, c'est le postillon monté sur l'un des chevaux qui a toute la puissance. C'est lui qui jette à sa guise la diligence dans l'ornière, qui la mène à grands coups de fouet, obliquant à gauche ou à droite sans s'embarrasser des ornières qui secoue la voiture. Le postillon, qui parcourt les routes dans la poussière de son attelage, est assoiffé en arrivant à l'étape, il a une réputation d'ivrogne.



Postillon sur l'un des chevaux

Le choix des chevaux :

Ce sont les races de trait tels que les Bretons, les Ardennais, et aussi les Percherons qui sont appréciés pour leur robe grise claire qui réduit les risques de collision à la tombée de la nuit.

Les chevaux sont généralement sujets aux réquisitions en cas de guerre. Le service des Postes y échappera sous Napoléon ce qui sauvera l'élevage français des pertes considérables dues aux guerres Napoléoniennes, pertes estimées à 500 000 chevaux, pour 800 000 soldats morts.

Leurs conditions de vie :

Au XIX^{ème} siècle en France, on continue à faire des voitures très lourdes qui fatiguent vite les chevaux, contrairement aux anglais qui cherchent à construire des voitures légères et solides pour soulager les chevaux. Souvent, des chevaux maigres et écorchés sont attelés à des voitures monstrueuses, surchargées de coffres et de valises. Pressés par la rentabilité et protégés par leur situation de monopole, les attelages sont conduits inconsidérément, et il leur arrive alors de se renverser, entraînant les chevaux avec eux.

Chute dans ravin



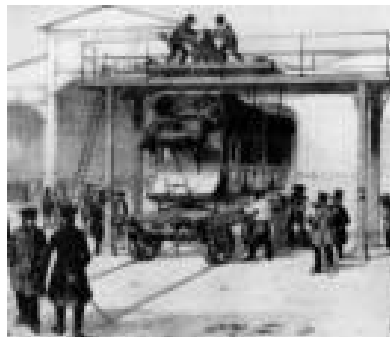
La mode de l'épilation de l'intérieur des oreilles est si répandue à l'époque qu'elle devra être expressément interdite par l'administration des Postes à cause du désagrément apporté au cheval et du danger représenté par un animal perturbé. L'usage de la bricole (harnais qui passe devant le poitrail) va disparaître au XIX^{ème} Siècle pour être remplacé par le collier, plus efficace pour la traction et plus confortable pour le cheval.

A l'arrivée au relais, si le cheval refuse de boire, on lui fait parfois avaler de force du sel dilué dans un peu d'eau. Si cela est inefficace au bout de deux heures, on lui fait ingurgiter un litre de vin ! Un cheval atteint de mauvaise vue n'est pas écarté mais attelé à côté du cheval qui porte le postillon.

Disparition des postes aux chevaux :

Le succès du chemin de fer va faire disparaître très rapidement une institution vieille de trois siècles, riche à son apogée en 1838 de 1500 relais, 20 000 chevaux et 500 postillons répartis à travers toute la France. L'élevage en subira le contrecoup, la demande en chevaux de trait légers, chevaux énergiques aux allures vives, disparaissant.

Même si la vitesse moyenne y compris les arrêts était passé de 4km/h à la fin du XVIII à 15km/h au milieu du XIX^{ème} siècle, le train roulait déjà à 30km/h. Pendant les années 1840, on installe même dans les gares des grues qui permettent de détacher la diligence de ses roues et de la poser sur un plateau de chemin de fer. Mais la grosse diligence voit sa fin vers les années 1875, quelques entreprises de diligence subsistant encore dans les zones non desservies par le rail.



Diligence montée sur rail

Le mois prochain :

Nous verrons l'histoire des chevaux et cavaliers arabes.

Liens utiles :

<http://www.laposte.fr/decouvre/histo01.htm>

<http://jomave.chez.tiscali.fr/poste.html>

<http://morez1900.free.fr/CPA/diligence.htm>

<http://www.herodote.net/histoire08102.htm>

http://membres.lycos.fr/chuchote/cheval/ut_diligence/ut_diligence.html

http://perso.wanadoo.fr/ondres/url2_6.html