

Les maîtres de Poste et le transport public en France 1700-1850

Patrick Marchand

De 1700 à 1850, les transports publics connaissent un formidable développement alors même que l'état des techniques, dépendant de la force de traction animale, n'évolue pas ou peu. En témoignent la croissance continue des échanges épistolaires, l'augmentation du trafic des marchandises et des voyageurs, la multiplication des entreprises de transport, notamment dans la première moitié du XIX^e siècle. Dans le paysage du transport public, les maîtres de Poste ont joué un rôle de premier plan, bénéficiant des faveurs de l'État et d'une conjoncture économique favorable. Comment les maîtres de Poste, dont la fonction n'a pas toujours été bien comprise par les historiens, se sont-ils maintenus et enrichis malgré les tempêtes politiques et les à-coups de la conjoncture économique ? On observera tout au long de cette enquête, une double continuité : celle d'une solidarité de raison entre les maîtres de Poste et l'État, celle d'une formidable ascension sociale qui repose sur le progrès agricole et le développement des échanges. À travers l'histoire des maîtres de Poste, c'est toute l'histoire du transport public qui est ici éclairée. Ignoré, ce domaine de l'histoire appelait une mise au point.

L'ancien régime du transport public présente un incroyable maquis. Cet enchevêtrement des institutions de transport, difficile à démêler, résulte des privilèges d'exploitation accordés à des particuliers ou à des corps par les souverains, seuls détenteurs du droit domaniale. Aussi, le droit du transport public est-il une véritable forêt de titres où seul le juge parvient à trouver son chemin. C'est à lui que l'on faisait appel pour régler les conflits et rétablir la concorde entre les transporteurs : les fermiers des coches, les messagers de l'Université, les messagers royaux, les entrepreneurs de diligences, les rouliers, les exploitants des litières, les loueurs de chevaux, les maîtres de Poste, les fermiers et sous-fermiers de la Poste aux lettres... tous béné-

ficièrent d'un droit d'exploitation circonscrit à un domaine géographique, limité à un type de fret et à une allure. L'État n'a jamais témoigné d'une réelle volonté de remettre de l'ordre dans ce domaine d'autant plus qu'il tirait de larges subsides des privilèges d'exploitation qu'il concédait.

La ferme générale des Postes, créée en 1672, apportera au roi des revenus réguliers et augmentés à chaque renouvellement du bail. La direction réelle de la Poste aux lettres, aux mains de quelques familles de riches financiers, permettra une réorganisation progressive du transport public et un nouveau partage du domaine. La ferme générale des Postes s'appropriait le transport exclusif des lettres et ne laissait aux messagers que le transport des personnes et des petits paquets. Les quelque 800 bureaux de Poste aux lettres (à ne pas confondre avec les Postes aux chevaux) qui existaient au début du XVIII^e siècle seront, à partir de 1720, gérés par des directeurs appointés par la ferme générale des Postes et non plus affermés.

Cette organisation ne brida pas pour autant l'initiative privée. L'apparition dans les années 1760 des petites postes établies par quelques entrepreneurs avisés, dans les plus grandes villes du royaume, témoigne des marchés épistolaires qu'il restait à conquérir sous Louis XV. Quant au transport des voyageurs, les plans d'amélioration proposés par des financiers en quête de gains se heurtaient à la résistance des privilégiés. Il fallut attendre Turgot pour que l'intérêt général l'emporte sur les intérêts privés. En 1775, l'association forcée des maîtres de Poste et des entrepreneurs de messagerie, les premiers fournissant les chevaux aux seconds, propriétaires des véhicules, permit d'une part une réduction de la concurrence, d'autre part une accélération des échanges.

La réforme de Turgot ne fit que conforter la domination des grandes entreprises sur le transport public de voyageurs, déjà effective depuis la fin du XVII^e siècle. Le mouvement de concentration s'accélère au XVIII^e siècle et culmine à la veille de la Révolution. Réunissant quelques grandes familles dont on retrouvera les noms jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, ces entreprises mobilisent un énorme capital d'exploitation tant en chevaux qu'en voitures et fourrages. L'importance des revenus qu'elles tirent de leur exploitation permet de payer au roi le prix du bail qui ne cesse d'augmenter au cours du XVIII^e siècle. Dans ce marché de la messagerie toujours précaire pour les petites entreprises, les monopoles étaient assurés de leur longévité malgré les réadjudications périodiques.

Ce sont ces grandes entreprises de messagerie qui, jouissant de cette rente de situation dans le domaine du transport de voyageurs, parvenaient à obtenir les marchés de transport des paquets de lettres (les dépêches) offerts par la ferme générale des postes. Les contrats passés aux uns et aux autres définissaient avec rigueur leurs droits, leurs devoirs et leurs obligations.

Sous l'Ancien Régime, les réseaux s'étoffaient mais laissent encore le sud de la France déprimé. La fréquence des échanges épistolaires reste limitée à deux ou trois services hebdomadaires. Même si l'état des chaussées s'améliore, la vitesse maximum est celle obtenue par les courriers de la poste aux lettres qui, exposés aux frimas et aux dangers de la route, transportent au galop les dépêches sur seulement quatre destinations : Strasbourg, Lyon, Bordeaux et Toulouse. Les délais d'acheminement des paquets de lettres, spectaculaires pour le XVIII^e siècle (Paris – Lyon en 56 heures) résultent de l'organisation des relais – la Poste aux chevaux – tenus par les maîtres de Poste qui mettent leurs chevaux à la disposition des courriers. Cette institution, dont Louis XI fut le créateur vers 1477, est d'essence stratégique.

Destinée d'abord au service du souverain, la Poste aux chevaux fut ouverte au public au début du XVI^e siècle, essentiellement aux voyageurs fortunés. Le réseau n'a cessé de se développer au gré des besoins de l'État et en réponse aux nécessités du commerce. La fonction de maître de Poste ne manquait pas d'attraits car elle conférait des privilèges fiscaux à son titulaire. Les conditions de son

recrutement étaient particulièrement rigoureuses. Tout aussi rigoureuse était la surveillance qui s'exerçait sur la qualité de leur service car le roi, pour des raisons politiques, ne pouvait laisser s'interrompre la chaîne de transmission de ses ordres aux intendants de province. Aussi les maîtres de Poste bénéficiaient-ils de toutes les attentions de la monarchie qui leur portait secours dès lors qu'ils menaçaient de démissionner en raison de difficultés d'exploitation de toute nature. Mais au royaume de France, tous les maîtres de Poste ne vivaient pas dans l'opulence comme on s'est plu à le croire. Le groupe n'est pas homogène quant aux situations de fortune. Certains sont nobles et riches. D'autres ne jouissent que d'un patrimoine modeste.

Les maîtres de Poste de Paris et des relais qui communiquent avec la capitale figurent sans conteste parmi les plus fortunés. Tous ont élaboré une stratégie familiale et patrimoniale qui inscrit durablement le nom au relais. Certaines familles ont régné sur les Postes aux chevaux durant plusieurs décennies, constituant ainsi ce que l'on a coutume d'appeler des dynasties. Animés d'un puissant esprit de famille, les maîtres de Poste forment un microcosme dont les membres sont solidaires, ne serait-ce que par des alliances matrimoniales judicieuses et par esprit de corps. Dans ces vastes bâtisses que sont les relais, les maîtres de Poste offrent aux voyageurs le gîte et le couvert et tirent un profit substantiel de l'hôtellerie. Mais c'est surtout l'exploitation d'un domaine agricole qui permet aux maîtres de Poste d'entretenir une cavalerie coûteuse. L'association de la ferme et de la Poste est le secret de leur réussite : les avoines et les fourrages produits par les maîtres de Poste étaient consommés par les chevaux de Poste, lesquels fournissaient le fumier nécessaire à l'engraissement des terres. Ce circuit vertueux et efficace n'était cependant pas exclusif du marché auquel les maîtres de Poste faisaient appel pour commercialiser les surplus.

Pivot de l'exploitation postale, le cheval est au centre d'un calcul économique qui révèle les qualités de gestionnaire du maître de Poste que celui-ci doit faire valoir. Une Poste aux chevaux est une entreprise familiale qui mobilise une main-d'œuvre spécialisée – les postillons – et un personnel domestique nombreux dans les grandes exploitations. Tout au

long du XVIII^e siècle, on observe une irrésistible ascension de ce groupe social, qui se mesure à l'aune des patrimoines fonciers qui se fortifient, de la mise en valeur de fermes qui deviennent de plus en plus importantes. Intermédiaires culturels entre la ville et la campagne, les maîtres de Poste vivent bourgeoisement et adoptent les manières de vivre des citadins.

1789 ne met pas véritablement un coup d'arrêt à cette ascension. Le gouvernement révolutionnaire supprime, certes les privilèges des maîtres de Poste, mais trouve une solution indemnitaire de remplacement. Le service de la poste aux chevaux est désorganisé dans cette conjoncture de guerre, d'inflation et de pénurie. Les maîtres de Poste qui avaient marqué leur fidélité au roi sont inquiétés davantage en raison de leur fonction que par une attitude contre-révolutionnaire. Certains d'entre eux ont su tirer parti des réformes. Ainsi, à la faveur de la libéralisation des messageries, une compagnie de maîtres de Poste obtient l'exploitation des messageries générales de France. L'extension du réseau des grands-courriers et la mise en place du service des malles-poste donnent de l'ouvrage aux maîtres de Poste de la République. Nombreux sont ceux qui se portent acquéreurs de biens nationaux. Sous la surface des événements, les maîtres de Poste poursuivent leur enrichissement et mettent en valeur leurs nouvelles propriétés foncières pour se livrer à des expériences agronomiques.

L'Empire ouvre une longue période de progrès. Les réseaux postaux se développent.

Les lignes de relais forment un quadrillage plus serré du territoire. Napoléon Bonaparte ressuscite le service des estafettes. Les malles-poste, dont le réseau s'adapte en fonction des exigences de la politique ou de considérations sociales et économiques, circulent de plus en plus vite sur les routes de France. Surtout, les maîtres de Poste atteignent un niveau de fortune et d'aisance rarement rencontré. Face à la concurrence des messageries, l'État soutient leur activité en leur octroyant une véritable rente messagère : l'indemnité dite des 25 c. Quand ils ne se laissent pas tenter par la messagerie, les maîtres de Poste peuvent tirer profit de la conduite des voitures publiques des concurrents. Jamais les exploitations agricoles n'ont été aussi importantes : elles couvrent désormais plusieurs centaines d'hectares. La figure du maître de Poste, pionnier de l'agronomie prend forme et trouve son modèle dans le premier d'entre tous, Claude Dailly, maître de Poste de Paris.

Cet âge d'or des maîtres de Poste prend fin avec l'avènement du chemin de fer. Ces notables aux champs, dont beaucoup avaient des responsabilités politiques à l'échelon local, voire national, firent preuve d'une grande pugnacité dans le combat qu'ils menèrent pour obtenir une indemnité en raison de la concurrence du chemin de fer. L'inéluctable fermeture des relais de Poste intervint officiellement en 1873 après trente années d'agonie. Elle met un terme à l'existence d'une population postale qui avait marqué le paysage du transport public et tenu le haut du pavé durant quatre siècles.