

**Article : Les relais de la Poste aux chevaux et les Maîtres de Poste
en Bas-Languedoc**



Auteur (s) :Louis BATTESTI

Nombre de pages : 5

Année de parution : 1972



LES RELAIS DE LA POSTE AUX CHEVAUX ET LES MAITRES DE POSTE EN BAS LANGUÈDOC.

Il faut entendre par là les tenanciers des relais chargés de fournir aux courriers et aux messagers royaux, porteurs de dépêches, les chevaux nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Ils apparaissent dans le Bas Languedoc au XVI^e siècle, lorsque eut été établie la ligne du Lyonnais prolongée jusqu'à Marseille. Un mandement de 1538 précise qu'il doit être payé à un certain Bénigne SERRE 1565 livres pour payer les dix huit chevaucheurs d'écurie « tenant la poste de Lyon à Marseille ». Et ce mandement ajoute « y compris la traverse de Bagnols pour la poste de Languedoc ».
(1)

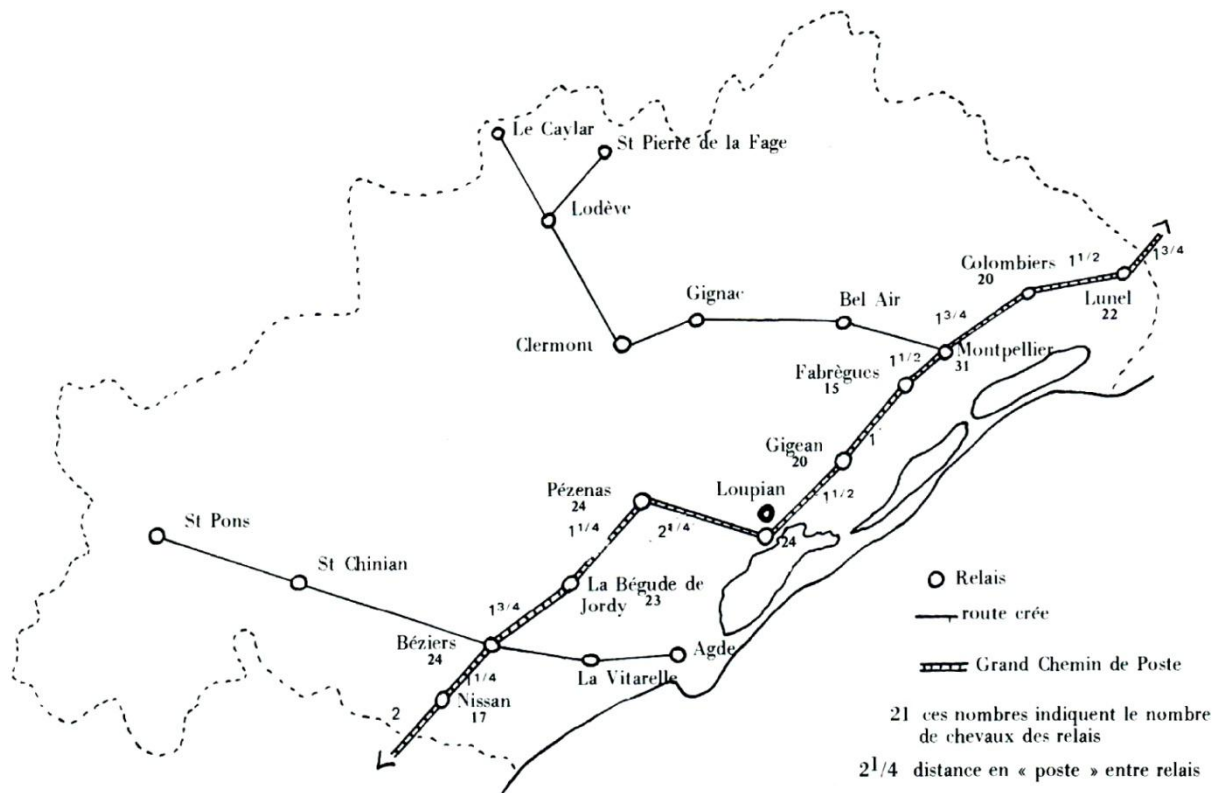
C'est là la première preuve matérielle de l'existence d'une organisation de relais de chevaux en Bas-Languedoc. Jusqu'où allait cette traverse ? E. Vaillé prétend probablement jusqu'à Narbonne et peut être jusqu'à Toulouse. E. Renard ajoute que les vues de François 1^{er} sur le Roussillon ne furent pas étrangères à l'organisation de cette route des postes qui dût lui rendre de grands services lors de la traversée du Bas Languedoc pour aller au siège de Perpignan en 1542. Cette création, et l'assurance d'un transport de courrier régulier, est confirmée par la correspondance de Monsieur de Fourquevaux, gouverneur de Narbonne, qui notait sur ses lettres la date d'arrivée et la voie suivie (2). Ses lettres prouvent ainsi l'existence d'une ligne de transport de Toulouse à Narbonne et de Montpellier à Narbonne. Ces correspondances ayant un caractère officiel empruntaient donc une ligne régulière jalonnée par des relais.

En 1594, sur les neuf lignes existant alors en France et dont les gages sont payés par le Roi il faut noter celle de Bagnols à Toulouse, en raccordement avec celle de Lyon à Marseille, par Nîmes, Montpellier, Narbonne, Carcassonne, Castelnaudary et Villefranche avec 26 postes ou relais. (3) Parmi ces relais se trouvent, sans aucun doute, ceux dont l'existence est connue par un procès verbal de la session des États de Languedoc, en date du 20 novembre 1610, qui cite dans les évêchés d'Agde, Béziers, Narbonne et Montpellier les relais de Nissan, Béziers, la Bégude de Jordy, Pézenas, Loupian, Gigean, Fabrègues, Montpellier, Colombiers et Lunel (4).

Ainsi se trouvaient déjà installés les relais de poste qui devaient subsister jusqu'en 1872.

En principe les maîtres de poste devaient entretenir les chevaux nécessaires à l'usage exclusif des messagers royaux. Il apparaît cependant que les titulaires de ces relais cherchèrent à s'assurer de meilleurs profits en louant leurs chevaux à d'autres qu'aux courriers du Roi.

Le premier rappel à l'ordre qui est connu, leur précise, à la date du 3 juin 1628, qu'ils sont « par exprès obligés de fournir toutes les semaines deux chevaux francs aux courriers ordinaires pour porter les dépêches du Roi et celles du public » (5). Ce document renseigne donc sur la périodicité du transport et aussi sur l'extension de l'usage des messagers pour les affaires privées. Une autre allusion à ces fournitures extraordinaires de chevaux apparaît en 1625, année où les courriers officiels d'Espagne en Italie, agissant au nom de leur souverain, et qui traversent la province de Languedoc, se plaignent de ne pouvoir trouver auprès des maîtres de postes « guide et chevaux ». On menaça ces négligents de leur retirer leur office. (6) En effet la charge de maître de poste était un office et à celui-ci étaient joints de nombreux privilèges dont les premiers connus sont donnés en novembre 1635. A cette date un édit d'exemption en faveur des maîtres de poste est signé. (7) Ils seront exempts de toutes « tailles et crues jointes, taillons et autres impositions ordinaires et extraordinaires, du logement des gens de guerre et de leurs contributions ». Ils pourront en outre tenir en ferme soixante arpents de terre à labours, et jouiront des privilèges des officiers de la Maison du Roi, le tout moyennant le paiement d'une taxe. L'édit de 1630, qui est en fait l'édit de la création de la Poste aux lettres donne aux maîtres de poste une nouvelle importance. Les maîtres des courriers siégeant dans un certain nombre de généralités reçoivent pouvoir de créer des bureaux de dépêches en « toutes villes, bourgs et bourgades... qui seront sur la route des postes où ils jugeront le bien ce notre service et commodité publique ».



Les maîtres de postes devinrent probablement les gérants de ces nouveaux bureaux pour le compte des maîtres des courriers : ainsi furent établis les bureaux de Béziers, Pézenas et Lunel pour le compte du maître des courriers établi à Montpellier (8). Cela ne dura point car le Roi créa, par suite de l'extension du service de la Poste aux lettres, de nouveaux offices dont les maîtres de postes ne purent assurer l'achat.

En 1636 le duc d'Halluin gouverneur de Languedoc imposa aux maîtres de la province un minimum de huit bons chevaux pour monter chaque semaine le courrier ordinaire et le 17 septembre de la même année le Parlement de Toulouse approuvait cette ordonnance. (9) Les maîtres de poste se plaignirent de ce nouvel état de fait et pour les aider les États de Languedoc leur allouèrent en 1646 une somme de 6 000 livres qui vint s'ajouter aux 3 060 livres que leur versait le Roi pour son service. (10)

Il est douteux cependant que ce service ait été assuré au mieux de l'intérêt des messagers. En 1655 le surintendant des Postes Hierosme de Nouveau réclama une fois encore l'entretien d'un nombre de chevaux minimum dans chaque relais. (11) Cette injonction resta sans effet, si bien que le Parlement de Toulouse, saisi par le Surintendant, condamna, le 30 août 1659, les maîtres de postes défailants à satisfaire leurs obligations sous peine de 4 000 livres d'amende et de répondre aux dommages et intérêts. De leur côté les États de Languedoc qui avaient déjà, en 1655, accordé l'autorisation au maître de poste de Bagnols d'inspecter les relais de la province pour le compte de Hierosme de Nouveau, (12) s'intéressaient eux-aussi à cette question et présentaient requête à l'intendant pour obliger les maîtres de postes à tenir leurs écuries mieux garnies.

Les maîtres de postes assurèrent plus tard qu'ils ne pouvaient couvrir les frais de leur service ; une déclaration du 30 juin 1681 leur accorda de nouveaux avantages : elle leur renouvelle l'exemption de toutes tailles sur leurs biens, leurs terres et leurs « industries » ; ils pourront tenir à ferme 100 arpents de terre à labours au lieu de 60 ou à leur choix tenir hostellerie. Cela ne leur suffit probablement pas car la même déclaration ajoute que si un relais ne peut être doté d'un titulaire les maîtres de relais voisins se partageront les privilèges du dit relais vacant à charge pour eux d'assurer le service.

Il faut à leur décharge préciser que les ennuis ne manquaient pas aux maîtres de postes. Ainsi le directeur des Postes de Montpellier donna l'ordre de faire porter le courrier ordinaire à un seul cheval, ce qui épargnait les 5 sols de « guides » alloués au postillon, ceci parce qu'il n'avait pas reçu lui-même satisfaction à une demande d'augmentation de gages de 100 livres par an. (13) Le fermier des postes de Languedoc avait fait établir des relais entre Bagnols et Montpellier pour ne pas avoir à utiliser les chevaux des maîtres des postes. (14) Dans ces deux conflits ce fut l'intervention de Louvois, surintendant général des Postes, qui fit cesser ces brimades qui portaient atteinte aux droits des maîtres de postes, et aussi à leurs revenus.

Les gages des maîtres de postes restaient cependant peu importants : ils recevaient 180 livres par an pour assurer deux fois la semaine le service d'un courrier, avec 90 livres de supplément par courrier supplémentaire quand celui-ci est permanent. (15)

Monsieur de Basville, intendant de Languedoc se plaint amèrement de cet état de choses : « Il n'y a rien de plus difficile que d'entretenir les postes en Languedoc parce qu' il n'y a point de chevaux et qu'il n'y a point de fourrage, et que les maîtres de postes ne sont pas exempts de la taille. Il est vrai que la province leur donne 120 livres pour leur tenir lieu d'exemption ». Il poursuit qu' il est difficile de trouver des maîtres de postes malgré la délivrance de brevets gratuits et que, de toute façon, si on refuse une augmentation de leurs gages, ils ne pourront satisfaire à leurs obligations. Les États refusent l'invité de l'intendant, puis en 1718 accordent l'augmentation souhaitée : en plus des 180 livres du Roi et des 120 livres de compensation de la taille chaque maître de poste recevra 120 livres de gratification. (16)

En réalité les 37 maîtres de postes de Languedoc se partagent à cette époque quelques 19 740 livres par an se décomposant ainsi : 11 970 payées par le Roi, 4 400 comme gratification ordinaire des États et 3 300 livres comme gratification extraordinaire ; ce qui donne, par an, une somme moyenne de 533 livres supérieure à celle avancée plus haut. (17)

Malgré cela les maîtres de postes eurent cependant de la peine à maintenir leurs obligations. On crut les aider en leur accordant le service des malles qui leur rapportait par an une somme de l'ordre de 400 livres ce qui paraît substantiel. Ils jugèrent plus rentable d'assurer les deux services, postes et malles, sans modifier le nombre de leurs chevaux ; le trafic augmentant sans cesse, ils ne furent plus à même d'y pourvoir. On confia alors le service des malles à un entrepreneur qui dut se déclarer incapable de l'assurer puisqu'on en revint au, service des maîtres de postes après de nouveaux arrangements financiers. (18) Le nombre de relais sur la grand route qui traversait ce qui devait devenir le département de l'Hérault n'avait pas augmenté. En 1786 on relevait les mêmes implantations dans « l'État des Postes du Royaume » que fit confectionner le duc de Polignac lors de sa prise en charge de la Poste aux Chevaux. (19)

De Narbonne à Nissan, il y avait une distance de 8 721 toises (16 918 mètres) ce qui représentait une distance importante à couvrir avec les mêmes chevaux. De Nissan à Béziers l'étape était de 4 835 toises (9 379 mètres) et de Béziers à la Bégude de Jordy on parcourait 6 960 toises (13 503 mètres). De ce relais à Pézenas la distance était de 5 277 toises (10 237 mètres). De Pézenas à Mèze, qui a remplacé Loupian en 1777, la distance était de 9 291 toises (18 124 mètres) aussi envisagea-t-on de créer un relais au lieu dit la Briffaude qui est une métairie située à peu près à mi-chemin ; ce relais aurait remplacé celui de Valmagne établi par le maître de poste de Loupian avant son transfert. La « poste », entendons par là l'unité de mesure utilisée pour le paiement étant de l'ordre de 4 000 toises (7,8 km), on constate que la distance entre relais est largement supérieure à cette moyenne. (20)

Le même état fait mention de la cavalerie entretenue dans chaque relais (21) (voir carte). Si l'on ne trouve pas d'état antérieur à cette date de 1786 on a cependant des témoignages qui permettent de constater les pertes qu'enregistraient parfois les maîtres de poste. En 1781, Azaïs, maître de poste de Mèze, signale la perte de onze chevaux ; ceux de Fabrègues et de Lunel signalent eux aussi la même année des pertes importantes causées par une épidémie de vertigot. (22) Parfois même, les usagers endommageaient les chevaux : le maître de poste de Nissan porta plainte contre l'avant-courrier de l'abbé de Béon qui avait mis hors de service un bidet de son écurie à coups de couteau de chasse : ceci se passait en 1776.

Aussi ne faut-il pas s'étonner du retard mis à l'ouverture de nouvelles routes par suite du manque de candidats aux fonctions de maître de poste. La route de Saint-Flour à Montpellier dont le Roi avait consenti l'établissement en 1784 n'avait pas été pourvue en 1789 et ce, malgré une gratification importante des États. (23)

Sous t'Empire aucune modification ne fut apportée à la carte des relais de postes de l'Hérault. Il faudra attendre la Monarchie de Juillet pour voir apparaître de nouvelles routes de poste : en 1840 une route était établie en direction de Millau, avec relais à partir de Montpellier à la baraque de Bel-Air, Gignac, Clermont, Lodève et le Caylar, qui devait être complétée en 1845 par le relais de Saint Pierre de la Fage. En même temps apparaît la route qui de Béziers par Saint-Chinian rejoint Saint-Pons-de-Thomières, ainsi que celle de Béziers à Agde par la Bitarelle (ou Vitarelle).

L'évolution de la Poste libérait alors les maîtres de postes qui devenaient alors des entrepreneurs de transport. Mais l'apparition dans le département des chemins de fer amenaient peu à peu leur disparition.

Clermont et Colombiers perdirent leurs relais en 1862. En 1865 le chemin de fer fit disparaître ceux d'Agde et de la Vitarelle ainsi que ceux de Fabrègues, Lunel, Mèze et Nissan ; bon nombre de ces relais existaient depuis plus de trois siècles.

Les relais « têtes de ligne » Montpellier et Béziers résistèrent encore quelques années car ils alimentaient les routes du Lodévois et du Saint-Ponais. (24) La mise en service des voies ferrées à destination de ces régions en 1872 sonna définitivement le glas des relais de Postes et de leurs titulaires, les maîtres de postes, tout comme la vapeur supplantait alors le cheval.

Louis BATTISTI.
Professeur au Lycée de Pézenas.

RÉFÉRENCES :

On a consulté :

- RENARD (E), « LES POSTES EN LANGUEDOC, de l'origine de la Province à 1789 », Toulouse 1935 – E. Privat Libraire Éditeur 14, Rue des Arts – 135 pages.
- VAILLE (E), « HISTOIRE GÉNÉRALE DES POSTES FRANÇAISES », Paris 1953 – Presses Universitaires de France – 6 tomes.
- Archives Départementales de l'Hérault (A. D. Hérault).

NOTES

- (1) Renard, page 18.
- (2) Abbé Douais, « Les messageries toulousaines pour Paris, Lyon et Bordeaux, 1898, cité par Renard.
- (3) Vaillé, Tome II, page 91.
- (4) Renard, page 42.
- (5) Vaillé, Tome II, page 171.
- (6) Vaillé, Tome II, page 371.
- (7) A.D. Hérault, B 4, F° 107.
- (8) Renard, page 59.
- (9) Vaillé, Tome III, page 203.
- (10) Vaillé, Tome III, page 196.
- (11) Vaillé, Tome III, page 202.
- (12) Vaillé, Tome III, page 210.
- (13) Vaillé, Tome IV, page, 148.
- (14) Vaillé, tome IV, page 205.
- (15) Vaillé, tome V, page 251.
- (16) A. D. Hérault, C 1916.
- (17) Vaillé, tome V, page 254.
- (18) Renard, page 98.
- (19) A. D. Hérault, C 1925.
- (20) A. D. Hérault, C 1926.
- (21) A. D. Hérault, C 1925.
- (22) A. D. Hérault, C 1924.
- (23) Renard, page 122.
- (24) Annuaires de l'Hérault 1818-1872, A. D. Hérault.

Année de parution : 1972

AU SOMMAIRE DU VOLUME 1972 n° 4



A. SOUTOU,

[Les templiers de Tiveret \(commune de Cabrières Hérault\) ;](#)

Louis BATTESTI,

[Les relais de la Poste aux chevaux et les Maîtres de Poste en Bas-Languedoc ;](#)

J. SERVIÈRES,

[Aux origines des chemins de fer dans l'Hérault - 1. Agde ou Pézenas : la querelle des tracés](#)

<https://www.etudesheraultaises.fr/>

 Etudes
Héraultaises

