



les cahiers

pour *l'histoire de La Poste*

Gabrielle QUANTIN
Frédéric DESROCHES

D'une Révolution à l'autre
Maîtres de Poste et
réseau postal en Côte-d'Or
1789-1848

APOSTILLE

*Les idées émises dans cette recherche
n'engagent que les auteurs et ne sauraient en aucun cas
engager la responsabilité du Comité pour l'histoire de La Poste ou de La Poste, ni refléter leur position.*

Directrice de la publication : Dominique Blanchecotte

Directrice de la rédaction : Muriel Le Roux

Responsable de la collection : Benoît Oger

Comité de rédaction : Muriel Le Roux, Benoît Oger, Josiane Foynat, Sébastien Richez, Nicolas Verdier, Catherine Gorgeon

Comité de lecture : François Cadilhon, Éric Godelier, Philippe Guignet, Christine Lamarre,
Patrick Fridenson, Michel Margairaz, Dominique Barjot, Pascal Griset, Dominique Lorrain, Catherine Bertho-Lavenir.

Adresse du CHP :

Comité pour l'histoire de La Poste

44 boulevard de Vaugirard – Case postale C 606 – 75757 Paris Cedex 15

Tél. : 01 55 44 01 51

Illustration de couverture/Maquette : Imprimerie nationale

ISSN : 1287-4612 – Mai 2004



les cahiers *pour l'histoire de La Poste*

Gabrielle QUANTIN
Frédéric DESROCHES

D'une Révolution à l'autre Maîtres de Poste et réseau postal en Côte-d'Or 1789-1848

Ces études sont tirées de mémoires de maîtrise d'Histoire
soutenus respectivement à l'Université de Bourgogne sous la direction de Christine Lamarre et de Thomas Bouchet

Sommaire

Sommaire	5
Éditorial	9
Première partie – La Poste aux chevaux et ses maîtres de poste en Côte-d’Or sous la Révolution (1789-1799)	13
Introduction	15
Chapitre I – La Poste aux chevaux et ses maîtres de poste à la veille de la Révolution	19
Les routes en Bourgogne du nord à la fin de l’Ancien Régime	19
La répartition des relais de poste en Bourgogne du nord à la fin de l’Ancien Régime	22
Une situation conjoncturelle difficile	24
Chapitre II – Les gouvernements révolutionnaires et la Poste aux chevaux.	33
L’arsenal législatif	33
La réorganisation du réseau ?	43
Chapitre III – Le poids économique des maîtres de poste sous la Révolution.	47
Le groupe des maîtres de poste sous la Révolution	47
Exemples de maîtres de poste aisés et en faillite	50
Chapitre IV – L’implication politique des maîtres de poste pendant la Révolution.	55
Les élections et épurations de la période révolutionnaire	55
Seconde partie – Évolution et extension du réseau postal en Côte-d’Or (1815-1848).	65
Chapitre I – Le service des malles-poste	67
Une organisation unique	67

La ligne Paris-Besançon	77
La ligne Paris-Genève	79
La ligne Paris-Lyon	80
Chapitre II – Le monde des piétons administratifs	87
Les courriers, un réseau intermédiaire	87
Les piétons : un statut particulier	91
Transformation des réseaux de distribution	100
Chapitre III – L'avènement d'un système moderne de distribution	105
D'un bureau à l'autre	105
Facteurs de ville et facteurs ruraux	123
Les rattachements postaux et leur remise en cause	136
Vers un service journalier	142
Sources	153
Sources de la première partie	153
1. Archives départementales de la Côte-d'Or	153
2. Sources imprimées	157
3. Sources iconographiques	158
Sources de la deuxième partie	158
Bibliographie	165
Dictionnaires, Répertoires et autres guides	165
Histoire de la poste	165
Histoire du réseau routier et des routes de poste	168
Histoire de la Bourgogne et de Dijon	169
Ouvrages sur la Révolution	171
Ouvrages sur les sociétés populaires	172
Ouvrages sur les famille de maîtres de poste	173
Articles de revues	173
Le vocabulaire de la Poste	175
Liste des abréviations	177
Chroniques	179
Compte rendu de soutenance	179
Journée internationale de la Femme	180
Étudiants 2003/2004	181
Colloque, 10-12 juin 2004	182
Colloque international sur l'histoire des postes	183
Localisation	188
Informations, inscriptions et invitations	189

Bon de commande	190
Autres ouvrages publiés avec le concours du Comité :	191

Après un premier *Cahiers pour l'histoire de La Poste* consacré à la grève des PTT de 1974, le second prend pour thème une époque plus ancienne, celle de l'apogée des maîtres de poste entre la fin du XVIII^e siècle et les années 1840, et surtout un espace particulier, la Bourgogne septentrionale, qui avait déjà attiré l'attention de Pierre Nougaret, auteur d'une précieuse *Histoire de la poste en Bourgogne des origines à 1793*¹. À la différence aussi du premier volume, celui-ci confronte les recherches de deux étudiants, Gabrielle Quantin et Frédéric Desroches.

Les travaux présentent des préoccupations communes et des particularités. À la lecture, on constatera que la Poste, à cette époque de la naissance et du développement de la malle-poste, est fortement dépendante de la route, infrastructure qui ne se transforme que lentement et qui donne donc de fortes ressemblances aux deux réseaux, pré et post-révolutionnaires, avant que l'équipement en chemin de fer ne vienne transformer la donne. La Bourgogne, en dépit d'une dégradation passagère de ses routes, bénéficie pleinement, pendant toute cette période, d'une avance acquise sous l'Ancien Régime, lorsque les routes étaient administrées directement par la Province, qui a réalisé l'essentiel du réseau routier antérieur à la forte transformation autoroutière du siècle passé, avec les quarante sept routes et les belles étoiles routières urbaines destinées à multiplier les passages (notamment entre les bassins fluviaux de la Seine et du Rhône, sur les itinéraires de Paris à Lyon) et à retenir les marchandises passant par la Bourgogne. La Poste elle-même, sous l'Ancien Régime, est, en Bourgogne, organisée en accord par les bureaux de Versailles et la province qui choisissent les relais de poste et les surveillent. La grande affaire de toute l'époque fut le dilemme, sur le tracé d'un des itinéraires de Paris à Lyon, entre un passage par Autun, préconisé à la fin du XVIII^e siècle dans le cadre de la politique provinciale, et l'ancien tracé par Arnay-le-Duc et Saulieu, qui fut finalement retenu, au bénéfice du département de la Côte-d'Or, plus longuement traversé.

Les changements d'itinéraires, ou simplement de relais, sont plus nombreux durant la Restauration ; ils entraînent les résistances des conseils municipaux et des drames, révélateurs du poids économique reconnu à la Poste. Il est vrai que

1. Mémoires de l'Académie de Dijon, t. 113, 1960, 175 p.

l'époque est cruciale et qu'entre 1815 et 1848 le réseau postal s'enrichit et devient plus complexe, le système de distribution se met en place pour permettre de diffuser les courriers officiels partout et mettre fin à l'isolement rural. Si l'avance départementale se conserve bien, les débats ne manquent pas sur le financement du nouveau service, le partage des frais entre l'administration postale et les municipalités. Mais, dans la première moitié du XIX^e siècle, la Poste devient le principal animateur du territoire, unifiant l'espace et même le temps puisque, par nécessité de service, il a fallu substituer aux cadrans solaires et horloges donnant le « temps vrai », d'autres instruments de mesure indiquant un temps moyen uniforme pour le pays entier.

L'infrastructure ne serait rien sans les hommes. Les deux articles présentent sur le personnel des études de nature différente. Le texte de Gabrielle Quantin s'attache uniquement aux maîtres de poste, qui sont loin d'avoir une condition sociale uniforme en 1789 et qui s'affrontent à une situation nouvelle à laquelle ils durent s'adapter. Le plus difficile fut sans conteste la perte d'un statut privilégié qui entraîne de nombreux changements parmi les titulaires de relais ; mais les bouleversements économiques liés à la guerre, les réquisitions de fourrage et de chevaux, les difficultés pour s'approvisionner (même en bénéficiant de priorités) mènent les plus fragiles à quelques faillites. En outre, les maîtres de poste sont, pour un régime nouveau, des appuis essentiels par leur importance économique, par leur connaissance des mouvements de personnes, par leur rôle capital de propagateurs de nouvelles reconnu notamment durant la Grande Peur de l'été 1789. On dirait aujourd'hui qu'ils étaient des relais d'opinions, il était important de connaître leur attitude face aux bouleversements politiques. Gabrielle Quantin a montré que leur implication politique a été diverse, notable mais prudente et réelle seulement à l'échelon local. Ils ont été, pour la moitié d'entre eux, élus dans leur commune, quelques-uns ont été électeurs ; plus rares sont les témoignages d'implication forte, ou de poursuites contre eux. À travers les choix de ses maîtres de poste, le département de la Côte-d'Or appartient bien à la France patriote et républicaine. La monarchie restaurée a, elle aussi, le souci des opinions des employés des Postes, les enquêtes d'opinion précèdent des épurations lancées après 1815.

C'est un monde différent que Frédéric Desroches fait revivre à travers les personnels plus nombreux et de statuts variés des Postes du premier XIX^e siècle. Les règlements et plusieurs dossiers d'accidents lui permettent d'évoquer la vie difficile des postillons et des piétons notamment. Surtout on peut suivre le progressif développement de la Poste accéléré par la loi, prise à l'initiative de Jean Baptiste Charles Sapey, en 1829 qui se donne comme but une distribution journalière et universelle du courrier. Jusque-là, et comme sous l'Ancien Régime, une bonne partie du service était déléguée à des particuliers ou assurée, en sur-

charge, par les piétons des autres administrations ou services de l'État. La loi permet rapidement, en Côte-d'Or pour 79 % des lieux, de créer des dessertes quotidiennes à partir de 1832 (1863 pour l'ensemble du pays), et un réseau de boîtes aux lettres, peintes alors en noir, alimentées très largement par le courrier de nature professionnelle. La Poste, grâce aux documents comptables qu'elle a conservés, est un précieux témoin des dynamismes et des évolutions économiques d'alors.

Christine Lamarre

Professeure d'histoire moderne à l'Université de Bourgogne



Première partie

*La Poste aux chevaux
et ses maîtres de poste en Côte-d'Or
sous la Révolution (1789-1799)*

Introduction

Le terme de « Poste aux chevaux » est souvent confondu avec celui de la Poste aux lettres ou avec celui des messageries. Il faut dire que les manuels scolaires ne font guère de place à cette institution... Ainsi, la mémoire commune a oublié cette organisation qui constitua « la base du réseau rapide jusqu'aux chemins de fer ». Si la définition de la Poste aux chevaux est assez mal connue, le système en lui-même évoque beaucoup. Apparaissent alors tout un imaginaire et des témoignages fournissant la même représentation : une poursuite dans la nuit, dans un film de cape et d'épée, où le remplacement des chevaux est souvent l'occasion de combats dans les écuries ou sous les portes cochères... Vision très réductrice mais qui n'est pas dénuée d'intérêt puisque le relais de poste a servi plusieurs fois de cadre à des romans. Par exemple le roman de Henri de Lacretelle : *La Poste aux chevaux*¹. L'intrigue et le style de ce roman ne l'ont pas fait passer à la postérité du fait de leur banalité, mais ce roman est intéressant puisqu'il utilise tous les ressorts dramatiques du relais de poste. Lacretelle met en scène le relais d'Orbes, sur la route de poste de Paris à Nantes. Les différentes parties du relais (auberge, écuries, granges, jardin, cellier...) permettent à l'auteur de créer autant d'ambiances singulières. L'action est facilitée par l'afflux des voyageurs, quelquefois de haut rang, les rapports du maître de poste avec ses postillons. Le statut de notable et la richesse d'Étienne Clermont, le maître de poste de Lacretelle, introduisent l'argent comme motif et les sentiments de cupidité, d'avarice donnent du relief à ses personnages. Henri de Lacretelle décrit ainsi la maison de poste du relais d'Orbes : « Elle avait été bâtie dans le milieu du XVIII^e siècle, par un grand-père d'Étienne. La cour était carrée et les voitures y entraient, pour relayer, par deux portes séparées par une grille. Les écuries assez grandes pour contenir soixante chevaux, étaient dans le corps de bâtiment à gauche ; au milieu, les greniers et à droite, mais à plus de deux cents mètres de distance des chevaux, le logement des maîtres. » Balzac utilise également ce thème dans « Les scènes de la vie provinciales » de *La comédie humaine* avec sa nouvelle intitulée *Ursule Mirouët*. Il offre là un long portrait du maître de la Poste aux chevaux de Nemours, Minoret-Levrault, qui est un des héritiers qui convoitent l'héritage de la jeune Ursule. Si l'action se déroule en

1. H. de Lacretelle, *La Poste aux chevaux*, Paris, Librairies nouvelles, 1861.

1830 environ, les allusions à la période révolutionnaire sont nombreuses. Enfin, le thème de la Poste aux chevaux a été introduit dans un domaine peut-être plus proche des pratiques culturelles actuelles. Joëlle Savey a en effet écrit une bande dessinée au titre tout aussi évocateur que celui du roman de Henri de Lacretelle. Cette bande dessinée en quatre volumes s'appelle *Le Postillon*. Elle a malheureusement cessé d'être éditée. Le déroulement de l'histoire se situe principalement sous le Premier Empire. On rencontre le héros, Jasmin Bourrache, postillon à la fin des guerres napoléoniennes, en 1814. Au deuxième tome, il se rappelle sa jeunesse, lorsqu'il était tambour dans la 75^e demi-brigade de ligne, suivant Bonaparte dans l'aventure égyptienne. L'action du tome III se déroule pendant les Cent-Jours. La série se termine sous le règne de Louis-Philippe. Là encore, les ressorts dramatiques de la Poste aux chevaux sont utilisés pleinement. La bande dessinée est entièrement rythmée par les voyages de Jasmin Bourrache. Même à l'arrêt, dans les relais de poste, on s'active toujours : il faut changer les chevaux, c'est là aussi que l'on apprend les nouvelles. Cette œuvre donne une bonne représentation de la Poste aux chevaux, l'auteur semble bien documenté.

Les maîtres de poste doivent fournir les chevaux nécessaires aux différents utilisateurs de ce service, en donnant priorité aux courriers officiels. Pour conduire les clients, le maître de poste emploie des postillons, en général, un pour quatre à cinq chevaux. Ils servent de guides jusqu'au relais suivant et ramènent ensuite les chevaux. Maurice Bruzeau décrit avec plus de précision le rôle des maîtres de poste² et le système : « Les maîtres de Poste [...] sont en effet tenus de fournir en priorité absolue des chevaux aux courriers du roi. Ceux-ci, comme jadis, ont obligation de galoper bride abattue. Ensuite, dans l'ordre des priorités, viennent sur les grands axes routiers les voitures affectées à la Poste aux lettres. Les chevaux doivent également aller au galop et le temps imparti aux changements de monture est exactement minuté [...]. La Poste aux chevaux avait [...] pour mission de transporter, outre le courrier, les voyageurs et leurs bagages. Les chevaux n'avaient pas le droit au galop : le pas et le trot étaient seuls autorisés. Les haltes aux heures des repas étaient longues, les nuits se passaient à l'auberge et pendant ce temps la voiture de la Poste aux lettres filait : il n'y avait souvent qu'un seul voyageur autorisé à prendre place sur le siège avant du fourgon de la Poste aux lettres et il payait fort cher la possibilité d'utiliser ce transport rapide que la légende enfantine a traduit sous la charmante expression des « bottes de sept lieues ». Ces maîtres de poste sont des personnages singuliers puisque sur eux pèse la viabilité du réseau rapide de l'époque. Importante responsabilité qui est compensée par une situation avantageuse sous l'Ancien Régime. Ils bénéficient en effet, en plus de leurs gages, de nombreux

2. M. Bruzeau, Introduction de *La poste devant la Révolution*, Paris, éditions du Musée de la Poste, 1989, p. 9.

privilèges dont le plus important est celui de ne pas payer la taille et ils sont souvent propriétaires de terres ou aubergistes, l'un n'excluant pas l'autre.

La création du Comité pour l'histoire de la Poste en 1995 a permis un regain d'intérêt pour l'histoire de la Poste aux chevaux et de ses maîtres de poste. Ainsi, plusieurs mémoires de maîtrise sur les maîtres de poste ont été soutenus : *Les maîtres de poste en Guyenne à la fin du XVIII^e siècle : 1770-1789*, de Julien Maillet, *Les maîtres de poste dans le Calvados entre 1750 et 1830, ascension sociale et innovation agricole*, de Raphaël Tutoy. Et, plus récemment, la thèse de doctorat de Patrick Marchand (soutenue le 6 mars 2004) qui comble les lacunes de l'histoire des maîtres de poste³.

Pour l'histoire des maîtres de poste, la période de la Révolution française est vierge d'études particulières et l'analyse du groupe des maîtres de poste s'est faite le plus souvent dans la même direction : ascension sociale, généalogie, démographie, progrès agricole et la plupart du temps sur des périodes longues, c'est-à-dire de plusieurs générations. L'intérêt du sujet est double. D'une part, la nature royale de l'administration de la poste sous l'Ancien Régime, a pour conséquence, par la force des choses, son bouleversement en profondeur lors des événements révolutionnaires. Les nouveaux principes qui naissent en 1789 puis la réorganisation totale que commencent à mettre en place les Constituants et enfin les successifs changements de cap des années suivantes ne peuvent laisser indemne cette administration. D'autre part, sa fonction stratégique de diffusion des informations officielles et de la presse lui confère un rôle tout à fait central. Cette caractéristique est d'autant plus essentielle pendant cette période : la Révolution se déroulant principalement à Paris, la diffusion des nouvelles orientations politiques dans toute la France au fur et à mesure des événements est décisive. La capitale doit entraîner toute la province dans ses nouvelles voies. Du service des Postes dépend donc la bonne diffusion de la nouvelle politique du gouvernement et de son idéologie.

On peut également trouver un intérêt particulier à ce sujet lié aux limites géographiques de l'étude. Le département de la Côte-d'Or a été constitué en 1790 après le démantèlement de l'ancienne province de Bourgogne. Elle possédait encore, malgré les efforts de centralisation monarchique, des pouvoirs propres dus à sa situation de pays d'États, en particulier concernant la gestion de son territoire, de son réseau routier. Comment ce changement d'échelle de gestion du territoire va-t-il être ressenti ? Comment appréhender le passage d'une gestion provinciale à une gestion nationale ? Puis, la localisation du département de la Côte-d'Or à l'est de la France est tout à fait intéressante lorsque le pays est en guerre, avec l'Italie notamment. Sa situation devient alors hautement stratégique.

3. Voir en fin de volume le compte rendu de la soutenance de thèse de Patrick Marchand.

Concernant l'étude des maîtres de poste, l'intérêt du sujet est fortement conditionné par la rupture que constitue là encore la Révolution française. Les maîtres de poste sont des privilégiés et ce statut fait d'eux des personnages enviés et importants dans leur communauté. Lucien Bély dans son *Dictionnaire de l'Ancien Régime*⁴ les qualifie de « coqs de village », il les situe donc au faîte de la communauté rurale. Plus précisément, on peut dire que ce pouvoir est double. D'une part, ils bénéficiaient d'un pouvoir « symbolique », celui donné par la place de privilégié et d'un autre côté d'un pouvoir qu'on pourrait qualifier de « réel », c'est-à-dire celui émanant de leur poids économique – pour certains d'entre eux en tout cas. La Révolution remet en question cette position confortable. Comment les maîtres de poste vont-ils appréhender cette ère nouvelle ? Ces « coqs de village » vont-ils compenser la perte de leurs privilèges dans une société d'ordres par l'acquisition de fonctions politiques dans une société où l'homme est d'abord citoyen ? En d'autres termes, vont-ils acquérir cette nouvelle forme de pouvoir : le pouvoir politique ? Parallèlement, dans la tourmente économique qui secoue l'ensemble de la période, vont-ils réussir à conserver leur poids économique ? Toutes ces questions sont à placer dans une perspective plus large de rapport entre ce groupe et les pouvoirs en place sous cette période. Il est capital en effet de connaître l'attitude des autorités face à ce groupe dont dépend l'ensemble du réseau rapide de l'époque, car cette attitude peut faire évoluer le rôle et la place des maîtres de poste dans la société en général.

4. L. Bély [dir.], *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Paris, PUF, 1996.

La Poste aux chevaux et ses maîtres de poste à la veille de la Révolution

Les routes en Bourgogne du nord à la fin de l'Ancien Régime

Pour répondre à la centralisation du pouvoir, le réseau routier français forme une étoile autour de Paris, la Bourgogne est l'aboutissement d'une de ses branches⁵. Il existe plusieurs itinéraires reliant Paris à Dijon. Toutes ces routes sont dites, selon la nomenclature de l'époque, de première section⁶. Elles sont souvent les plus larges et les plus empruntées. En outre, la Bourgogne tient une place stratégique dans le réseau routier français, elle relie trois couloirs fluviaux. Son réseau routier est conçu pour drainer les flux qui la traversent. Un réseau dense et équilibré est le moyen le plus sûr de faire profiter la province des échanges commerciaux et d'accélérer son développement économique. Les élus et les ingénieurs des chemins l'avaient bien compris.

Depuis 1742, pour les liaisons entre Paris et Dijon, l'itinéraire par Sens, Auxerre et Montbard a été délaissé. La nouvelle route passe désormais par Auxerre, Rouvray et Vitteaux. Les relais de poste de cette route, en Bourgogne, sont Auxerre, Saint-Bris, Vermenton, Précy-le-Sec, Lucy-le-Bois, Cussy-les-Forges, *Rouvray*⁷, *La Maison Neuve*, *Vitteaux*, *La Chaleur*, *Pont-de-Pany*, *La Cude* et *Dijon*.

Un autre trajet est possible par Troyes et Châtillon-sur-Seine. C'est un itinéraire très ancien qui figure déjà dans les guides routiers du XVI^e siècle. Il suit la vallée de la haute Seine. Ce n'est qu'à partir de 1776 que la route est montée en poste de bout en bout. En Bourgogne, les relais de cette route sont Bar-sur-Seine, Mussy-l'Évêque, *Châtillon-sur-Seine*, *Saint-Marc-sur-Seine*, *Chanceaux*, *Saint-Seine-l'Abbaye*, *Val-Suzon* et *Dijon*. Le choix de cet itinéraire par les diligences en 1775 représenta un gain de quatre jours sur le trajet Paris-Dijon. On passa ainsi de sept à trois jours en été et de huit à trois jours et demi en hiver.

Sans être une route de première classe, la route qui passe à Montbard est un itinéraire assez emprunté pour aller de Paris à Dijon à partir du moment où Montbard est relié à Chanceaux par une traverse. Avant Montbard, la route suit la vallée de l'Armançon. Les relais qui la ponctuent sont Joigny, Esnon, Saint-Florentin, Tonnerre, Ancy-le-Franc, Aisy, *Montbard*, *Villeneuve-les-Convers*. À

5. L'étude porte sur l'ensemble de la Bourgogne septentrionale, au nord d'une ligne Autun/Chalon-sur-Saône. Cette démarche est en adéquation avec la cartographie de l'époque, qui est celle de la province de Bourgogne.

6. Terme employé à l'époque pour désigner les routes partant de Paris et desservant directement une grande ville de province.

7. Les noms en italique indiquent que les relais sont situés dans le département de la Côte-d'Or.

partir de là, elle récupère l'itinéraire Troyes — Châtillon-sur-Seine — Dijon. Notons une autre possibilité de parcours par la traverse *Montbard, Semur-en-Auxois, La Maison Neuve*. Cette traverse se prolonge au nord de Montbard vers Châtillon-sur-Seine par *Coulmier-le-Sec*.

Deux routes reliant Paris à Lyon traversent également la province bourguignonne. Celles-ci relèvent plutôt d'une logique nationale puisqu'elles ne passent pas par Dijon, elles sont en fait ce que Pierre Nougaret qualifie de liaisons entre deux ports d'embarquement. Les voyageurs étaient en effet d'abord conduits par des coches d'eau sur la Seine puis sur l'Yonne. C'est seulement à Auxerre qu'ils prenaient « la diligence par terre » qui les menait jusqu'à Chalon, où les attendait une seconde coche d'eau allant jusqu'à Lyon. Cette route est une route de « première classe ». D'Auxerre, il n'existe qu'un seul itinéraire passant par les relais de Saint-Bris, Vermenton, Précly-le-Sec, Lucy-le-Bois, Cussy-les-Forges, *Rouvray*. À partir de là, il bifurque vers *Saulieu* en passant par *La Roche-en-Brénil*. Ces deux endroits ont des relais de Poste aux chevaux. À Saulieu, deux routes sont possibles pour rejoindre Chalon. Ces « deux lignes à peu près parallèles »⁸ avec leurs deux villes porte-drapeau, Arnay-le-Duc et Autun, sont à l'origine de la plus forte concurrence postale de la fin du XVIII^e siècle. Les utilisateurs du Paris-Lyon avaient donc le choix entre la route passant par les relais du *Maupas*, d'*Arnay-le-Duc*, d'*Ivry*, de *La Rochepot* et de Chagny ou celle passant par ceux de Chissey-en-Morvan, Autun, Saint-Émiland, Saint-Léger. Les deux aboutissent à Chalon-sur-Saône.

Les routes décrites trouvent leur raison d'être dans la construction autour de Paris d'un réseau en étoile, mais les autres routes bourguignonnes ont leur logique propre, elles participent à la couverture de l'espace provincial. Dans cette logique-ci, la ville de Dijon est le centre d'un réseau rayonnant.

Cet exposé des différentes routes de poste traversant la Bourgogne du nord amène à s'interroger sur la viabilité de ce réseau. D'abord la Bourgogne du nord est bien reliée à Paris par plusieurs itinéraires. Ensuite Dijon joue à plein son rôle de capitale provinciale. Six routes importantes rayonnent en effet autour d'elle. Pour avoir une idée plus précise de ce rôle de carrefour de Dijon à la fin du XVIII^e siècle, R. Gauchat a fourni une carte intitulée « le carrefour routier de Dijon avant la Révolution »⁹. À chacune de ces routes importantes correspond une porte d'entrée dans la ville. La porte Guillaume à l'ouest de Dijon débouche sur les routes royales n^{os} 2 et 12 (vers Rouvray et Châtillon-sur-Seine), la porte Saint-Nicolas sur les routes n^{os} 21 et 2 (vers Langres et Gray) partant vers le nord et l'est. Au sud — sud-est, la porte Saint-Pierre permet d'accéder aux routes n^{os} 12 (vers Besançon) et 19. Enfin, la porte d'Ouche donne au sud — sud-ouest sur la route n^o 21 (vers Beaune). La situation de carrefour routier apparaît également sur cette carte par « le grand chemin de ceinture » qui relie entre elles,

8. C 346 : expression du subdélégué de Chalon-sur-Saône.

9. R. Gauchat, « Le carrefour routier de Dijon avant la Révolution », dans les *Mémoires de la commission des antiquités de Côte-d'Or*, tome XXIII, 1947-1953, p.343-358.

par l'extérieur, les différentes routes arrivant à Dijon. Il évite ainsi de passer par le centre de la ville. On peut conclure avec Pierre de Saint-Jacob que « l'étoile dijonnaise est, à la Révolution, remarquable d'équilibre et de rayonnement »¹⁰.

L'ensemble du réseau de la Bourgogne du nord couvre bien l'espace provincial à deux exceptions soulignées par Pierre de Saint-Jacob : « Il subsistait deux taches blanches dans la carte : au nord, la quadrilatère Châtillon, Chanceaux, Is-sur-Tille, Beneuvre ; au centre, le bloc de l'Arrière-Côte et du Pays Bas, encore maintenant assez pauvre. » Si la densité du maillage est un indice de l'efficacité du réseau routier d'une région, la qualité des matériaux utilisés l'est aussi. Une carte d'Émiland Gauthey¹¹, datée de 1789, représente le réseau routier du duché, indique en légende les deux types de revêtements qui sont utilisés en Bourgogne. En fait, au niveau national, il existe trois grands types de matériaux. Le plus solide, mais également le plus onéreux, le pavé, est totalement absent de Bourgogne, excepté dans les rues de certaines villes. On ne le rencontre que sur certaines routes autour de Paris, sur des distances courtes. Dans tous les autres cas, on a recours à la technique « d'empierrement ou de cailloutis » dont la solidité n'était souvent qu'« aléatoire »¹². Enfin, le « terrain naturel » qui correspond sur la carte de Gauthey aux routes en sable est très fragile. Il en existe encore en Bourgogne du nord, mais elles ne perdurent que sur des traverses.

Concernant les seules routes de poste, elles sont toutes terminées en 1789, à quelques exceptions près. Globalement, l'effort de la province pour se doter d'un réseau dense et en bon état est tout à fait réussi. Pour preuve, la quasi-totalité des projets de rénovation des routes en Bourgogne prévus au XVIII^e siècle a été exécutée. Comme cela apparaît sur la carte de l'ingénieur Émiland Gauthey, les routes de poste de Bourgogne sont toutes dotées de terrassements, même s'ils sont élémentaires. Le colloque sur Gauthey, publié en 1993, contient quelques calculs intéressants à ce propos¹³ : « Pour ce qui concerne les revêtements en pierreaille, « les 4/5 sont déjà finies et réduits à l'état d'entretien » : c'est du moins ce qu'affirme en 1785 l'auteur des *Éclaircissements à prendre*¹⁴ [...]. En réalité pour la Bourgogne sans le Mâconnais, les enquêtes Necker de 1777, Joly de Fleury de 1781 et La Millière de 1782 fournissent une portion moins optimiste : d'après elles, le programme routier serait réalisé à 73 % et non à 80 %. Quoi qu'il en soit, la Bourgogne se trouve clairement dans la France des projets exécutés à plus de 56 %, au nord d'une ligne Alençon-Lyon-Grenoble. »

De ce point de vue, les gouvernements révolutionnaires bénéficieront de l'énorme travail fourni sous les dernières années de l'Ancien Régime. Ils pourront asseoir leur politique routière en Bourgogne avec toutes les facilités que leur offre un réseau déjà dense et entretenu.

10. P. de Saint-Jacob, « Le réseau routier bourguignon au XVIII^e siècle », dans les *Annales de Bourgogne*, tome XVIII, 1956, p. 253-263.

11. C 3861 : carte du duché représentant les routes de première et de deuxième classe en 1789, dessinée par Émiland Gauthey.

12. G. Arbellot, B. Lepetit, J. Bertrand [dir.], *Atlas de la Révolution française*, tome I, « Routes et communications », Paris, éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1987.

13. A. Coste, A. Picon, F. Sidot [dir.], *Un ingénieur des Lumières Émiland Gauthey*, Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 1993, note n° 11.

14. *Éclaircissements nécessaires à prendre sur le projet d'une nouvelle administration des chemins*, sans signature (Bourgogne), 1785, Archives nationales, F14 182 B.

La répartition des relais de poste en Bourgogne du nord à la fin de l'Ancien Régime

Il ne suffit pas que le réseau routier soit dense et bien entretenu pour que la Poste aux chevaux fonctionne au mieux, il faut également des relais de poste bien répartis. Toutes les informations nécessaires sur cette distribution des relais sont données par l'enquête de 1786 ordonnée par le duc de Polignac¹⁵ qui a été reprise par Pierre Nougaret dans son *Histoire de la Poste en Bourgogne des origines à 1793*¹⁶. Ne sont pris en compte ici que les relais qui se trouveront dans le futur département de la Côte-d'Or. En 1786, avant les décisions du duc de Polignac¹⁷, ils sont au nombre de trente et un et le semis de ces relais de poste est assez dense. Qu'en est-il de leur positionnement les uns par rapport aux autres ?

La carte établie à partir de l'enquête de 1786 nous révèle à première vue que les relais du futur département de la Côte-d'Or sont bien répartis, du moins en théorie car tous les relais ne sont pas en état de service ce qui apparaîtra dans la partie consacrée à la conjoncture.

À cette étude des distances entre relais de poste s'applique un vocabulaire particulier. L'unité employée est la « poste »*¹⁸. Elle équivaut environ à deux lieues¹⁹, c'est-à-dire huit kilomètres. Mais plus qu'une mesure de distance, la Poste s'apparente plutôt à ce que les géographes appellent une « distance-temps ». Elle rend compte du temps de trajet plutôt que de sa longueur au sol. Une poste correspond à une heure de trajet environ. La difficulté du chemin, principalement liée au relief, entre en ligne de compte. Cette remarque est d'autant plus importante que la *poste* est aussi l'unité de base sur laquelle s'appliquent les tarifs. Les utilisateurs paient aux maîtres de poste x livres par cheval employé et par poste parcourue.

Pour analyser la répartition des relais de poste sur les routes, il faut connaître le relief, car plus la route rencontre d'obstacles, plus le maillage des relais doit être serré. Il existe en Bourgogne du nord des reliefs très marqués qui gênent la circulation et qui obligent à diminuer l'écart entre les relais ou en tout cas à dédommager financièrement leurs propriétaires qui usent leurs chevaux sur ces pentes fortes. Les cartes comme les itinéraires ou les récits de voyage de l'époque font apparaître plusieurs passages très périlleux. Ces accidents qui contredisent la circulation sont bien visibles sur la carte des ingénieurs Pourcher et Gauthey représentant le duché de Bourgogne en 1784²⁰. C'est un atout de cette carte que de préciser avec autant de détails l'aspect du relief. Si l'on suit les routes de poste de la future Côte-d'Or, on constate qu'elles croisent en plusieurs endroits des reliefs très marqués. Le tracé des routes évite en général les reliefs ou même, il profite du passage dessiné par l'hydrographie. C'est par exemple le cas de la route de poste de Châtillon-sur-Seine à Dijon, qui suit dans sa partie Châtillon

15. C. 346 : grande enquête postale de 1786.

16. P. Nougaret, *Histoire de la poste...*, *op. cit.*, en note 5.

17. Le duc de Polignac ne semble pas avoir laissé un bon souvenir. Dans *Ursule Mirouët*, on apprend en effet qu'un type de cheval a gardé le nom du duc : « Qu'est-ce qu'il a ? » répond le conducteur. Tape donc sur Polignac ! Tous les mauvais chevaux se nomment Polignac. » H. de Balzac, *Ursule Mirouët*, Paris, Édition du Seuil, 1965, p. 461.

18. Le signe * apposé à un mot signifie que la définition de ce mot se trouve en fin de volume dans le « Vocabulaire de la poste ».

19. M. Lachiver, *Dictionnaire du monde rural. Les mots du passé*, Paris, Fayard, 1997, p. 1033 ; lieue de poste : 2 000 toises, c'est-à-dire 3,898 km.

20. B. M. de Dijon : carte du duché de Bourgogne dessinée par Pourcher et conçue par Gauthey, 1784.

— Saint-Marc le cours de la Seine. Mais en plusieurs endroits, la confrontation de la route et du relief est inévitable. Ces passages difficiles se situent à Chanceaux, Val-Suzon, Saint-Seine-l'Abbaye. Au sud-ouest du futur département, la même situation apparaît entre Précý-sous-Thil et Rouvray, Saulieu et Rouvray, Saulieu et le Maupas et enfin à La Rochepot. Un autre type de source renseigne de façon plus imagée. L. Denis dans le *Conducteur français*²¹ décrit ainsi l'arrivée à Val-Suzon : « La côte y est terriblement rapide. [...] ce hameau, situé au milieu d'un vallon profond, bordé de montagnes couvertes de bois et couronnées de rochers affreux qui s'élèvent à pic au-dessus des arbres, [...] la côte qui est taillée à pic [...] Regardant à gauche, c'est un précipice. » La description du passage de Saint-Seine-l'Abbaye est moins prolixe puisque l'auteur dit simplement : « Saint-Seine que l'on découvre en plein dans le vallon [...] »²². Les deux relais de Saint-Seine et Val-Suzon sont effectivement très rapprochés (10 km). La Rochepot est également proche d'Ivry (environ 12 km), mais ce n'est pas le cas pour la région de Saulieu, les relais y sont assez espacés, malgré le relief. Au total, les passages difficiles semblent bien négociés, les relais correctement répartis. En fait, lorsque les trajets sont trop difficiles, le gouvernement attribue un nombre de postes supérieur à ce qu'aurait donné simplement l'équivalence « 2 lieues au sol = 1 poste ». C'est une manière de dédommager financièrement les maîtres de poste qui tiennent ces relais difficiles et d'assurer leur meilleur fonctionnement.

Les chevaux lancés au galop ne peuvent rester à cette allure que sur de petites distances. Or, il apparaît sur la carte que les distances entre Montbard et Coulmier-le-Sec (20 km), entre Montbard et Semur-en-Auxois (18 km), entre Nuits et Beaune (16 km), entre Vitteaux et La Maison Neuve (18 km) sont bien plus longues que la moyenne. Si les distances trop longues nuisent à la rapidité des communications, elles fatiguent aussi énormément les chevaux et le capital des maîtres de poste se dévalorise au fur et à mesure des courses. Dans ce cas, il est permis aux maîtres de poste d'avoir recours au « troisième cheval » pour que leur entreprise soit rentable. La définition de ce terme est donnée par Pierre Nougaret²³ : « On appelait « troisième cheval » le droit d'un maître de poste de se faire payer une indemnité pour trois chevaux, au lieu de deux normaux, à cause du grand éloignement de la poste suivante ou de la route très dure. Il fallait une ordonnance spéciale reproduite sur le « livre de poste ». Cela ne voulait pas dire qu'on mettait réellement trois montures à la disposition du client. C'est le « fantastique troisième cheval qu'on paye toujours et qu'on ne voit jamais. »

En conclusion, le réseau du futur département de la Côte-d'Or, malgré ces quelques réclamations, est équilibré. Il a profité à plein de l'énorme effort de développement des routes de poste de la fin du XVIII^e siècle. La formidable diminution des temps d'acheminement du courrier et des voyages en général est une

21. L. Denis, *Le Conducteur français...*, tome XXXIII, Route de Troyes à Châtillon, Paris, chez Sorin, p. 108.

22. *Ibid.*, p. 104.

23. P. Nougaret, *Histoire de la poste...*, *op. cit.*, note n° 5, p. 161.

preuve de cette efficacité. Si Dijon était en effet à sept jours de Paris en été et huit en hiver avant les grandes réorganisations de 1775, à la veille de la Révolution, il ne faut plus que trois jours en été et trois jours et demi en hiver²⁴. Mais si cette présentation des infrastructures de la Poste aux chevaux fait apparaître un réseau développé, dense et équilibré, son efficacité ne peut être réellement appréciée qu'en prenant en compte la conjoncture.

Une situation conjoncturelle difficile

Les variations conjoncturelles sont surtout pénibles pour les maîtres de poste qui ne possèdent pas assez de terres pour nourrir leurs chevaux et doivent se fournir sur le marché où les prix, en période de crise, sont extrêmement élevés. À cela s'ajoutent les pertes de chevaux, qui lorsqu'elles sont trop importantes, lors d'épizooties par exemple, peuvent remettre en cause l'équilibre économique d'un relais, puisque ces animaux sont le capital de l'exploitation. La gestion d'un relais peut au-delà des privilèges de la place devenir incertaine.

La pénurie de fourrages

La situation difficile qui apparaît au travers des témoignages des subdélégués dans la grande enquête postale de 1786 s'inscrit dans la période de malaise économique commencée avec le règne de Louis XVI. Les années suivantes sont pires encore puisque l'économie entre dans ce qu'Ernest Labrousse qualifie de « cycle révolutionnaire » (entre 1787 et 1791)²⁵. Ces crises de « type ancien », c'est-à-dire dominées par les aléas de l'agriculture, dont les prix varient en sens inverse de la production, naissent d'accidents météorologiques. Leur effet principal est de faire monter les prix des denrées agricoles d'abord. Or, les maîtres de poste ont besoin de beaucoup de fourrages et d'avoine pour nourrir leurs chevaux. Souvent, ils possèdent des prés ou des terres, mais ces propriétés ne sont pas toujours suffisantes. À partir de là, ils entrent dans une des catégories les plus touchées par la crise, les acheteurs. À ce problème général de cherté s'ajoute l'inégalité des situations. La Bourgogne du nord est faite de terroirs très différents qui n'assurent pas les mêmes rendements de production, ni la même qualité.

Le duc de Polignac fait donc de l'approvisionnement une des priorités de son enquête de 1786, il s'adresse ainsi à l'intendant Amelot²⁶ : « La rareté et la cherté des fourrages forcent quelques maîtres de poste à se retirer, à éloigner les sujets qui auraient pu se présenter pour leur succéder. Je sens que pour soutenir le service dans des circonstances qui le rendent aussi difficile il sera peut être nécessaire d'engager sa Majesté à accorder des secours extraordinaires, mais ne voulant les demander qu'en connaissance de cause, je vous serai obligé de me

24. *Ibid.*, p. 35.

25. E. Labrousse, *La crise de l'économie française à la fin de l'Ancien Régime et au début de la Révolution*, Paris, PUF, 1943.

26. C 346 : Grande enquête postale de 1786, lettre du duc de Polignac à l'intendant Amelot datée du 31 décembre 1785.

faire part de vos observations, pour que je puisse les mettre sous les yeux du Roy, et vous faire connaître les intentions de sa Majesté. »

D'après cette enquête, on peut établir une typologie des relais de poste touchés par la disette et la cherté des fourrages. Le subdélégué de la région d'Arnay-le-Duc écrit que la disette des fourrages ne se fait pas assez ressentir pour que le service de la Poste en souffre. Les fourrages y sont de très bonne qualité et abondants, ce qui rend les chevaux très vifs – sans doute évite-t-il de critiquer les établissements de sa subdélégation à cause de la concurrence avec Autun. Dans la région d'Auxonne, pourtant bien fournie en prairies, François Lerat, maître de la poste de cette ville, ne peut donner à ses chevaux qu'une ration de dix livres. Sans doute est-il victime de l'inondation des prairies, phénomène fréquent sur les bords de la Saône. C'est en tout cas ce que laisse penser la remarque d'Arthur Young, en voyage en Bourgogne²⁷ : « Jusqu'à Auxonne, le paysage est gracieux. Traversé la Saône à Auxonne ; c'est une belle rivière qui arrose une vallée couverte de prairies, avec une superbe verdure ; des communaux où paissent de grands troupeaux de bétail sont inondés ; les meules sont sous l'eau. »

La situation de la subdélégation de Beaune n'est pas plus avantageuse. Jean-Baptiste Peyre, maître de poste de Beaune, se plaint du manque d'avoine. Il est d'ailleurs obligé d'acheter de grosses quantités de foin à son plus gros créancier, le comte de Vogüé. Il signe, devant notaire, le 26 juillet 1788, une promesse de paiement de 2 400 livres qu'il doit au comte pour une livraison de foin datant de 1787²⁸. À La Rochepot, Jean-Baptiste Pautot, doit faire face à un pays stérile et sans aucune ressource. Dans la subdélégation de Châtillon-sur-Seine, Coulmier-le-Sec connaît les mêmes difficultés. Dans celle de Dijon, les situations sont très hétérogènes. Lebrun, le maître de poste de Dijon ne souffre pas du manque de fourrages, il en fait profiter son frère, maître de poste à La Cude, en l'approvisionnant. À Arc-sur-Tille, à Genlis, à Saint-Seine-l'Abbaye ou Val-Suzon, des terres fertiles produisent assez pour nourrir les chevaux. Par contre, les relais de Pont-de-Pany, Norges et des Baraques sont pénalisés par un environnement maigre et stérile. Quant à ceux de Mirebeau et de Nuits, ils sont sur le point d'être abandonnés par leurs propriétaires tellement leur situation est difficile. Le terroir est beaucoup plus avantageux dans la subdélégation de Seurre. Dans celle de Saulieu, les fourrages sont rares mais la richesse des maîtres de poste pallie ce manque. Seule la veuve Desvoyes, maîtresse de poste au Maupas, a des difficultés pour se fournir, car elle est peu aisée. Pour finir, la région de Vitteaux semble correctement approvisionnée.

La moitié des relais souffre donc de la disette de fourrages et de leur cherté. Cette situation laisse d'autant plus mal présager de la santé de la Poste aux chevaux en Bourgogne du nord à la veille de la Révolution, que les années qui suivent 1786 sont pires. Si les récoltes de 1782, 1784 et 1786 sont en effet médiocres,

27. A. Young, *Voyages en France (1787-1789)*, traduction d'Henri Sée, Paris, Armand Colin, 1976, tome premier « journal de voyages », à la date du 30 juillet 1789, p. 358.

28. 32 F 249 : Fond Vogüé, faillite du maître de poste de Beaune.

celle de 1788 sera désastreuse. La courbe des prix du blé est révélatrice de cette situation catastrophique de l'économie dans ces dernières années d'Ancien Régime. Pour les maîtres de poste, le problème de l'approvisionnement se double d'autres difficultés liées de façon plus spécifique à leur activité qui constituent autant de facteurs aggravants.

Les pertes de chevaux

Les chevaux sont des animaux très chers, ils sont une partie du capital des maîtres de poste et leur outil de travail. La perte de plusieurs d'entre eux peut vite devenir un obstacle au bon fonctionnement de la poste. Or, en cette fin d'Ancien Régime, ces animaux sont mis à rude épreuve par le manque de fourrages et d'avoine, les épizooties et autres maladies, mais également par les voyages de certains nobles proches du roi qui utilisent massivement les chevaux de relais.

L'enquête postale de 1786 regorge de témoignages de subdélégués qui rapportent des pertes de chevaux liées à ces voyages, mais ces pertes sont indemnisées et on peut penser que le nombre en est toujours surévalué. Souvent aussi, les maîtres de poste réclament une partie de leurs indemnités qui ne leur ont pas encore été payées. Le dernier voyage dont il est question dans l'enquête est celui des Dames de France. Cinq maîtres de poste réclament à cette occasion des indemnités pour pertes de chevaux. À Beaune, Peyre se plaint de n'avoir reçu que 168 livres, à La Rochepot, Jean-Baptiste Pautot dit avoir perdu son meilleur mallier* et n'avoir reçu que 123 livres. À Ivry, pour le service de treize chevaux, le maître de poste n'a reçu que 134 livres. Mais les cas les plus significatifs de la lourdeur de ce service pour la cour sont ceux de Châtillon et Saint-Marc-sur-Seine. Pierre Leclerc et Laurent Michaud évaluent à 1 500 livres chacun le prix de ce que leur ont coûté ces relais pour les Dames de France. Autre indice du fardeau que représente ces relais pour la cour : le subdélégué de Dijon, ayant décrit la situation difficile du maître de poste de Genlis, préconise qu'il soit dispensé de fournir des chevaux pour le passage de la cour. Ce service aurait sans doute achevé son entreprise.

D'autres pertes de chevaux sont mentionnées. À Auxonne, François Lerat dit avoir perdu plusieurs chevaux à cause des inondations. Joseph Desvarenes, à Seurre, et Jean Bailly à Corberon réclament des secours, l'un affirme qu'il a perdu beaucoup, l'autre qu'un de ses malliers* et un de ses bricoliers* sont morts récemment. Mais là encore, certains sont plus touchés que d'autres. Le maître de poste de Beaune prétend ainsi avoir perdu quarante-huit chevaux en 1785 et encore quatre depuis le début de l'année 1786 et n'avoir reçu que mille livres de dédommagement !

Entre 1785 et 1789, les demandes d'indemnité pour perte de chevaux sont nombreuses²⁹ et ces animaux sont très surveillés par les vétérinaires. En février 1786, on a exigé que les chevaux du maître de poste du Maupas, atteints de la morve³⁰, soient abattus. Pour éviter la contagion, il est ordonné également que les écuries soient visitées et purgées. En avril, la présence de la maladie au Maupas est démentie par « l'artiste-vétérinaire ». Ces précautions prises pour éviter la propagation de la maladie aux autres relais montrent le souci de protéger le système de la Poste aux chevaux, pour qu'il reste, quoi qu'il arrive, efficace.

Au total, entre difficultés d'approvisionnement, retard dans les indemnités et pertes de chevaux, la majorité des maîtres de poste se trouve touchée par cette conjoncture difficile. Les subdélégués préconisent une aide financière exceptionnelle et urgente pour douze relais. La conjoncture a déjà forcé certains maîtres de poste à chercher quelqu'un pour reprendre leur brevet, d'autres, ruinés, ont démissionné. Autant de faits qui mettent en danger l'efficacité de la Poste aux chevaux s'il ne se trouve personne pour prendre la place laissée vacante.

Les relais menacés de fermeture

La démission d'un maître de poste n'est pas une catastrophe en soi pour le réseau, simplement il lui faut rapidement un remplaçant. De même, si celui-ci présente aux voyageurs de mauvais chevaux en nombre très restreint, ce n'est grave que s'il se trouve sur une route parcourue par les courriers du roi, les malles de la Poste aux lettres ; mais s'il se trouve sur une traverse, la mauvaise santé de son relais n'altère pas le service de la Poste dans sa totalité.

Le relais de Coulmier-le-Sec illustre ce dernier cas de figure. Le maître de poste, François Trémisot, n'a que quatre chevaux qui sont en plus dans un très mauvais état. Un seul postillon travaille dans ce relais. Le subdélégué de Châtillon-sur-Seine précise qu'il ne pourra remplir le service pour les Dames de France. Il ne semble d'ailleurs pas espérer d'amélioration. Le territoire autour du relais est en effet fort ingrat et la route très peu passante. Il n'hésite pas à écrire que cette place ne rapporte rien. Trouver un remplaçant pour Trémisot serait difficile, à moins de trouver un riche bourgeois que l'exemption de la taille attirerait. Mais, dans ce cas précis, étant donné la localisation du relais de Coulmier-le-Sec, sur la route de traverse de Châtillon-sur-Seine à Montbard, les répercussions sur l'efficacité du service ne sont pas dramatiques.

Non loin de Coulmier-le-Sec, le relais de Villeneuve-les-Converts pose plus de problèmes, car il met en péril la santé des chevaux du relais voisin, Montbard. Sans cette étape intermédiaire entre Montbard et Chanceaux, Jean Brissonet doit en effet faire parcourir quatre postes à ses chevaux. Dans l'enquête

29. C 347 : postes et messageries, indemnités pour pertes de chevaux.

30. A. Rey et J. Rey Deboue [...], *Le petit Robert*, Paris, 1991, p. 1231. Morve : la morve est une maladie grave et contagieuse des équidés, due à un bacille spécifique, transmissible à l'homme et caractérisé par un jetage purulent.

de 1786, il demande que soit créé un relais à Saint-Georges pour remplacer celui de Villeneuve-les-Converts. Celui-ci est en effet fermé depuis 1784. Son maître de poste, Tortochaux, criblé de dettes, a dû abandonner sa fonction, ses chevaux étaient en si mauvais état qu'ils ne pouvaient plus faire le service³¹. Personne ne l'ayant remplacé, les maîtres de poste de Chanceaux et Montbard sont contraints d'assurer le service à sa place en faisant payer aux clients un troisième cheval. Un transfert à Lucenay-le-Duc ayant échoué, le duc de Polignac écrit en 1786 : « Puisqu'il n'est pas possible de remonter la Poste à La Villeneuve [...] je suis déterminé à supprimer la communication de Chanceaux à Montbard. »

La menace ne semble pas avoir été exécutée. Dans ces conditions, même si ce n'est qu'une traverse, la fermeture du relais de La Villeneuve est un gros défaut du réseau des relais de poste en Bourgogne puisqu'elle contribue à user par de trop longues distances les chevaux des deux autres relais voisins, qui, eux, sont très actifs : Montbard et Chanceaux.

Plus grave encore est la situation de la route qui va de Dijon à Gray. Les maîtres de poste d'Arc-sur-Tille et d'Essertenne démissionnent en janvier 1786 laissant Michaud, titulaire du relais de Mirebeau, assurer seul les liaisons jusqu'à Dijon dans un sens et jusqu'à Gray de l'autre. Cette situation qui « écrase ses chevaux » provoque un incident grave que Pierre Nougaret décrit ainsi³² : « Le 19 janvier, le sieur Leroux, accoucheur dijonnais, est appelé en toute hâte au château de Mantoche (entre Gray et Essertenne) où la fille de M. de Mantoche est « en travail d'enfant ». Le postillon de Dijon l'accompagne durant plus de vingt kilomètres jusqu'à Mirebeau. Là, Michaud se révèle incapable de fournir des chevaux ayant loué les siens « pour un charroi ». Le postillon refuse d'aller plus loin et le praticien doit emprunter des montures à Jovin, aubergiste de « L'Écu de France », le cas « demandant la plus grande célérité ». Michaud, mal inspiré puisqu'il était en faute, porte plainte contre Jovin devant l'intendant et obtient... un blâme. » Michaud meurt en mars, insolvable. Jovin se présente pour reprendre le brevet ainsi qu'un autre nommé Brard. Mais devant la multiplication des difficultés, c'est la route entière qui est supprimée par le duc de Polignac en octobre 1786³³. Le carrefour routier dijonnais a perdu une de ses ramifications. Le cas est unique. Si d'autres maîtres de poste sont dans des situations financières critiques lorsqu'ils démissionnent, un remplaçant se propose. Dans ce cas, le système de la Poste aux chevaux en souffre moins.

Les maîtres de poste à la veille de la Révolution : tentative de typologie

Le tableau ci-dessous est établi grâce à l'enquête postale de 1786 et des registres de taille et de capitation. Tous les maîtres de poste du tableau n'apparaissent pas dans la typologie, il existe trop peu de renseignements sur certains pour pouvoir les inclure.

31. P. Nougaret, *Histoire de la poste...*, *op. cit.*, note 5, p. 161.

32. *Ibid.*, p. 124.

33. C 348 : Mirebeau.

Document n° 1 : Tableau des relais de poste, de leurs titulaires et du nombre de chevaux possédés par chacun :

Relais de poste	Nom du maître de poste	Nombre de chevaux
Arc-sur-Tille	Péllissonnier	?
Arnay-le-Duc	Bénigne Maugras	18
Auxonne	François Lerat	11
Beaune	Jean-Baptiste Peyre	30
Chanceaux	Antoine Madrolle	18
Châtillon-sur-Seine	Pierre Leclerc	11
Corberon	Jean Bailly	?
Coulmier-le-Sec	François Trémisot	4
Dijon	Louis Lebrun	30
Genlis	Guillaume Dugled	17
Ivry	Pautot	20
La Chaleur	François Rameau	16
La Cude	Louis Hannier-Lebrun	16
La Maison Neuve	Veuve Ronneau	16
La Roche-en-Brénil	Antoine Robert	16
La Rochepot	Louis Vieillard	18
Le Maupas	Veuve Desvoves	18
Les Baraques	Veuve Sébillotte	28
Mirebeau	Michaud	3
Montbard	Jean Brissonnet	9
Norges	Péllissonnier	13
Nuits	Gagnerot	28
Pont-de-Pany	Péllissonnier	16
Rouvray	Jean Bizouard	18
Saint-Marc-sur-Seine	Laurent Michaud	12
Saint-Seine-l'Abbaye	Louis Petrot	13
Saulieu	Pierre Armand Berger	18
Semur-en-Auxois	Jacques Simonnot	7
Seurre	Joseph Desvarenes	8
Til-Châtel	Hyacinte Roy	?
Val-Suzon	Edme Chaussier	18
Vitteaux	Pierre Champy-Sirurges	16

L'hétérogénéité est la principale caractéristique du groupe des maîtres de poste de Bourgogne du nord et elle a plusieurs explications. La typologie des maîtres de poste du futur département de la Côte-d'Or vise surtout à mesurer la viabilité économique du personnel de la Poste aux chevaux qui est un gage de stabilité et d'efficacité pour le système.

Le premier groupe est formé des maîtres de poste qui n'ont aucun problème d'argent et qui ont, en outre, la charge d'un relais avantageusement situé. Ils ont aussi une très bonne appréciation de la part du subdélégué. Ils sont au nombre de huit. Dans cette catégorie entrent les maîtres de poste d'Arnay-le-Duc, de Dijon, de La Cude, des Baraques de Gevrey, de Saulieu, La Maison Neuve, La Roche-en-Brénil et La Chaleur. Tous les maîtres de poste qui ont la charge d'un relais situé à un grand carrefour font partie de cette élite écono-

mique. Évidemment, Louis Lebrun tient le relais le plus avantageux mais Pierre Armand Berger, titulaire du relais de Saulieu, qui se trouve aux confins des routes vers Arnay-le-Duc, Autun et La Maison Neuve profite aussi de cette position de carrefour. Ces titulaires possèdent la plupart du temps un nombre de chevaux important ou en tout cas au-dessus de la moyenne. Celle-ci se situe autour de seize chevaux pour l'ensemble de la zone géographique de l'étude. Le maximum est atteint par le relais de Dijon dans les écuries duquel il y a trente chevaux. Cette moyenne est très supérieure à celle de la région malouine (moins de neuf) et à celle du Calvados (douze environ en 1791)³⁴. Seul le maître de poste de La Chaleur possède un nombre de chevaux inférieur à cette moyenne ; il n'a en effet que quinze chevaux. Il est montré dans plusieurs études que la richesse du maître de poste est considérée comme une preuve de capacité, il faut en effet que le titulaire puisse avoir assez d'argent pour entretenir le relais, même dans des périodes difficiles.

Le deuxième groupe est celui des maîtres de poste aisés, mais situés en des endroits peu passants. On imagine l'attrait que représente un brevet, même dans ces relais peu fréquentés, puisque leur titulaire était alors exempté de taille. Au nombre de quatre : il s'agit ici des maîtres de poste de Corberon, Châtillon-sur-Seine, Saint-Marc-sur-Seine et Val-Suzon. Ces derniers ont un nombre de chevaux inférieur à ceux du premier groupe, exception faite de celui de Val-Suzon qui en possède tout de même dix-huit. Leurs activités sont diversifiées. Ainsi, Edme Chaussier exploite une ferme qui lui permet de nourrir ses chevaux. Il tient également une « grosse auberge nouvellement bâtie ». À Châtillon-sur-Seine, Pierre Leclerc, possède également des fermes, amodie des prés et tient le « Cerf-Volant », auberge très fréquentée et très rentable. Si la situation de Laurent Michaud à Saint-Marc-sur-Seine est confortable aussi, celle de Jean Bailly à Corberon, l'est plus encore. L'enquête postale montre qu'il exploite une grosse ferme et des bois, mais les habitants lui ont contesté ses privilèges³⁵. Ils soutiennent qu'il fait valoir 218 arpents³⁶ de terres labourables et soixante arpents (équivalant à vingt et un hectares) qu'il a amodiés, qu'il possède vingt-quatre vaches et un taureau. En plus, il perçoit les impôts de la communauté : dîmes sur les vins, sur les grains et deux jours de corvée par habitant. Dans la mesure où son troupeau est « séparé »³⁷, n'aurait-il pas réussi à s'approprier les privilèges du seigneur du village ? On lui donne aussi des bois à hauteur d'une valeur de 20 000 livres et un arpent de bois dont il se sert pour son chauffage. Même en prenant en compte les exagérations inhérentes à ce genre de source, la richesse de Jean Bailly ne fait pas de doute. Puisqu'on le trouve dans le registre de taille de 1788, il possède plus de cent arpents de terres. On le qualifie de « maître de poste et fermier ». Il doit une somme de soixante-seize livres cinq sols pour la taille et quatorze livres six sols pour la capitation³⁸. Les quatre maîtres de poste

34. R. Tutoy, *Les maîtres de poste dans le Calvados entre 1760 et 1830*.

Ascension sociale et innovation agricole, mémoire de maîtrise sous la direction de J.-M. Moriceau, histoire, université de Caen, 2001.

35. C 347 : procès entre Jean Bailly et les habitants de Corberon, 1785 et 1786.

36. M. Lachiver, *Dictionnaire du monde rural. Les mots du passé*, Paris, Fayard, 1997, p. 103. Arpent : correspond à la superficie qu'un attelage pouvait labourer en un jour. De dimensions variables, on peut estimer qu'il vaut en moyenne 35 ares. Ici, Jean Bailly possède 218 arpents de terres donc environ 7 630 ares soit 76 hectares.

37. *Ibid.*, p. 1648. Troupeau à part : droit qu'avait le seigneur de faire paître ses bêtes en dehors du troupeau de la communauté des habitants.

38. C 7069 : Registres de la taille et capitation de Corberon, recette de Nuits, 1788.

de ce groupe sont très bien notés. Jean Bailly est dit « intelligent », Laurent Michaud « honnête ». Quant à Edme Chaussier, le subdélégué admire son entreprise. Au total, ce groupe ne rencontre aucun problème, puisque les relais sont entretenus grâce à une richesse largement suffisante étant donné le niveau de fréquentation.

Quatre maîtres de poste entrent dans le troisième groupe de la typologie et leur fortune ne leur permet pas d'entretenir correctement leur relais. Il s'agit de Pierre Champy, Péliissonnier, François Trémisot et la veuve Desvoyes, respectivement titulaires des relais de Vitteaux, Norges, Coulmier-le-Sec et Le Mau-pas. Le nombre de chevaux disponibles pour le service de la poste permet d'évaluer le degré de difficulté de ces maîtres de poste. Selon la loi, le nombre minimum de chevaux est de six. Or, François Trémisot n'en a que quatre, le subdélégué ajoute qu'il fait lui-même le service de postillon.

Tous ces maîtres de poste sont dans des situations très difficiles et François Trémisot est sans doute le plus à plaindre. En plus de se trouver dans une région stérile, il n'a quasiment pas de clients, cette route, qui n'est qu'une traverse, est déserte. Le subdélégué avoue que « cette place ne rapporte rien ». Qui plus est, François Trémisot ne possède aucune propriété. Sa situation personnelle est difficile mais n'a finalement que peu de conséquence sur la qualité du service étant donné que cette route n'est pas fréquentée. Pour la veuve Desvoyes et Pierre Champy, la situation est différente, car leur relais n'est pas mal placée, mais leur fortune n'est pas suffisante pour entretenir le nombre de chevaux nécessaire. Ce dernier, qui a succédé à son beau-frère, doit remédier aux erreurs de celui-ci. Il a en effet laissé l'établissement « dans le plus grand délabrement ». Notons que cette situation ne l'empêche pas d'être très bien noté : il est dit intelligent et de bonne conduite. La veuve Desvoyes pâtit également de son prédécesseur : son mari ne lui a laissé que des dettes. De même, Péliissonnier, à Norges, est endetté. Il fait faillite en 1786. La route où se situe son relais est très peu fréquentée par les courriers. La seule période d'affluence, lors du passage des officiers, deux fois par an, n'a pas suffi à sauver son affaire. Pour tous ces maîtres de poste, il existe des raisons valables à leurs difficultés, ce qui n'est pas forcément le cas pour ceux du dernier groupe de la typologie.

Avec ces maîtres de poste, les failles du système sont abordées, soit parce que les titulaires sont en faillite malgré un relais bien fréquenté, soit parce qu'ils doivent pallier la disparition du relais voisin au leur, en couvrant des distances bien trop importantes, cet état de fait les ruinant souvent. Les maîtres de poste de Beaune et Nuits illustrent le premier cas de figure. Tous deux tiennent des relais bien positionnés dans le réseau. Ils possèdent d'ailleurs un nombre important de chevaux : trente pour Beaune et vingt-huit pour Nuits. Mais leur situation financière est catastrophique. Ainsi, Gagnerot est sur le point de vendre son bre-

vet. En fait, Guy Sébillotte lui a confisqué ses chevaux pour dettes³⁹. La plainte de Gagnerot n'aura pas d'écho et son créancier, Guy Sébillotte reprendra finalement son relais. Quant à Jean-Baptiste Peire, qui manque de fourrages et a perdu beaucoup de chevaux, il est contraint d'emprunter. À la veille de la Révolution, il est en faillite⁴⁰. Enfin, il faut aborder le cas des maîtres de poste victimes de la disparition du relais voisin du leur. Le cas le plus dramatique déjà mentionné plus haut, est celui de Michaud, à Mirebeau. Il devait en effet emmener ses chevaux jusqu'à Dijon et Gray à cause des démissions successives des maîtres de poste d'Arc-sur-Tille et Essertennes. Les conséquences furent énormes puisque la route fut fermée la même année. Sans aller aussi loin, les situations des relais de Montbard et Chanceaux ressemblent à celle de Mirebeau. Jean Brissonnet et Antoine Madrolle subissent tous les deux la vacance de la poste de Villeneuve-les-Convers. Le subdélégué de Montbard décrit le découragement de Jean Brissonnet qui voit son capital (ses chevaux) perdre sa valeur au fur et à mesure des courses vers Chanceaux.

Au total, si les gouvernements révolutionnaires peuvent compter sur un réseau dense et de bonne qualité, la conjoncture a déjà favorisé la fragilisation de certains établissements. Si douze maîtres de poste semblent aptes à supporter la crise, neuf autres se trouvent déjà dans des situations très difficiles. Cette remarque laisse mal présager de la santé des relais de poste pendant la période révolutionnaire étant donné que les conditions économiques seront encore plus difficiles.

39. C 347 : Plainte de Gagnerot, maître de poste de Nuits contre Sébillotte, 1787.

40. 32 F 249 : Fond de Vogüé, faillite du maître de poste de Beaune, 1783-1807.

Les gouvernements révolutionnaires et la Poste aux chevaux

L'arsenal législatif

En tant qu'organisation stratégique, la Poste aux chevaux fait l'objet d'une surveillance attentive et constante de la part des différents gouvernements de la période révolutionnaire. En conséquence, elle a une place de choix dans le travail législatif des différentes assemblées et pour la période 1789-1799, quarante-trois lois lui sont consacrées⁴¹. Quels thèmes sont récurrents ?

La continuité administrative ?

L'arrivée au pouvoir de la Constituante ne marqua pas réellement de solution de rupture avec l'Ancien Régime⁴². Le système de la Ferme est en effet maintenu jusqu'à la fin du bail en cours, celui de Jean-Baptiste Poinson ; ce bail n'expire que le premier janvier 1792. La Constituante modifie seulement l'armature de l'institution postale en réunifiant la Poste aux chevaux, la Poste aux lettres et les messageries mais elles sont gérées séparément. L'assemblée législative ne remet pas en cause l'organisation en Ferme.

Les véritables changements de structure sont l'œuvre de la Convention. En premier lieu, elle change superficiellement l'organisation de l'administration des Postes. En germinal an II, les ministres sont remplacés par des commissions, l'une d'entre elles, la « Commission des transports, postes et messageries », composée de trois membres, a en charge la Poste aux chevaux, la Poste aux lettres et les messageries. La commission s'occupe aussi des transports de toute nature et en particulier des charrois militaires. On sent ici peser le contexte de guerre qui soumet le domaine civil au militaire. Cette commission fut supprimée le 11 prairial an III, les Commissions du mouvement des armées et celle des revenus nationaux se partageront ensuite ses attributions.

L'innovation réelle n'arrive qu'avec la loi du 23 juillet 1793. La Convention a, pour la première fois, mis le service des Postes en régie. L'État gère directement l'administration postale. La Poste aux lettres, la Poste aux chevaux et les messageries sont réunies au sein d'une même administration : l'Agence nationale des Postes. Les agents de cette administration sont nommés et recrutés par l'État. Neuf administrateurs, élus par l'Assemblée, sur la présentation du

41. J.-B. Duvergier, *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements et avis du conseil d'état depuis 1788 jusqu'à 1830*, Paris, A. Guyot et scribe, libraire-éditeur, 1835.

42. E. Vaillé, *Histoire des Postes depuis la révolution*, Paris, PUF, collection « Que sais-je ? », 1947, chapitre « Histoire des postes françaises pendant la période révolutionnaire et l'exploitation directe par l'État », p. 8-29.

Conseil exécutif, avaient la direction de l'administration. Cette nouveauté pose dès la fin du XVIII^e siècle, une question très contemporaine : le service des Postes doit-il être une source de revenu pour l'État ou bien doit-il d'abord répondre aux préoccupations du plus grand nombre ?

Le choix par la Convention de la mise en régie ne signifie pas pour autant qu'elle ait pris le parti de l'intérêt général. Plusieurs éléments font penser qu'il s'agissait sans doute plus d'une volonté conjoncturelle que d'un choix idéologique. D'abord, rapidement, on décida du retour au système précédent. Ensuite, le contexte de guerre, tant intérieure qu'extérieure, nécessite que le service soit tout à fait efficace. La mise en régie peut donc s'apparenter à une mesure de défense nationale. La gestion directe de l'État permet une meilleure coordination, la suppression des intermédiaires accroît la rapidité des décisions, enfin, la nomination du personnel permet normalement que la base comme le sommet partage plus ou moins les mêmes convictions. Mais au total, même si la mise en régie ne découle pas forcément d'un choix idéologique, la Convention a ouvert la voie à un système encore en cours actuellement.

La gestion directe par l'État fut de courte durée. La loi de Finances du 9 vendémiaire an IV montre que la notion d'intérêt général est vite sacrifiée lorsque les caisses de l'État sont vides. Alors que les Messageries sont laissées à l'exploitation privée contre une redevance d'1/10 du revenu des places, les autres services de la Poste sont de nouveau afferchés.

La Poste aux chevaux est réorganisée par la loi du 19 frimaire an VII⁴³. L'administration en place est remplacée par un conseil d'administration composé du commissaire du Directoire exécutif, « qui le sera également près la Poste aux lettres, et de trois inspecteurs principaux, ayant tous voix délibérative »⁴⁴. Les maîtres de poste conservent leur monopole du transport d'un relais à un autre⁴⁵. Ils doivent assurer le service des malles pour trois francs vingt-cinq centimes par poste (guides compris) s'il s'agit d'une malle montante et descendante – c'est-à-dire que la malle passe dans les deux sens -, et contre trois francs soixante-quinze centimes s'il n'y avait qu'une seule malle⁴⁶. La Côte-d'Or profite du passage des malles de Paris à Lyon par Auxerre et de celles de Paris à Besançon par Dijon. Les maîtres de poste reçoivent désormais des gages qui dépendent du nombre de chevaux qu'ils possèdent pour le service de la Poste. Ils s'élèvent à quarante francs par an pour chacun des cinq premiers chevaux, à trente francs pour les cinq suivants et à vingt francs au-delà – le nombre maximum de chevaux pris en compte étant de quinze⁴⁷. Les maîtres de poste peuvent percevoir 450 francs au maximum par année. Il faut attendre la fin du Consulat pour que le rattachement à l'État soit définitif et l'exploitation est placée sous la dépendance du ministre des Finances (28 ventôse an XII)⁴⁸.

43. J.-B. Duvergier, *Collection...*, *op. cit.*, en note 44, Loi sur la Poste aux chevaux, 19 frimaire an VII, p. 88-90.

44. *Ibid.*, article 15, p. 89.

45. *Ibid.*, article 2, p. 88.

46. *Ibid.*, article 8, p. 89.

47. *Ibid.*, article 12, p. 89.

48. E. Vaillé, *Histoire des Postes...*, *op. cit.*, en note 45, p. 31-32.

Au total, on ne peut pas dire que les gouvernements révolutionnaires aient mené une politique postale très différente de leurs homologues de l'Ancien Régime. Au-delà de deux grandes réformes, l'abolition des privilèges et le principe de l'élection pour certains fonctionnaires (les directeurs de la Poste aux lettres ou les courriers), fruits de la nouvelle idéologie, les éléments de continuité dominent. C'est également la thèse de François Burdeau, qui dans son chapitre « La consécration des évolutions antérieures », considère que la Poste n'a pas subi de révolution sous notre période d'étude⁴⁹. Seule la Convention a apporté une nouveauté importante : la mise en régie de l'exploitation postale, mais elle n'a pas su ni pu l'imposer définitivement. Ces conclusions s'opposent à celles de Maurice Bruzeau qui écrit dans l'introduction de *La Poste devant la Révolution*⁵⁰ : « Lorsque, par décret des 12 et 19 octobre 1790, Arboulin de Richebourg devient président du directoire des Postes, assisté de quatre administrateurs, ces cinq hommes vont inaugurer en quelque sorte l'organisation d'une Poste, sinon moderne, en tout cas en rupture avec un très long archaïsme. Pourtant la fin du bail de la Ferme des Postes ne viendra à échéance qu'en 1791 ; en fait, c'est seulement l'année suivante que l'application des grands principes édictés en 1789 pourra être mise à exécution. » Plus qu'une période de « révolution postale », la révolution a plutôt été l'instigatrice de bouleversements futurs.

Le groupe des maîtres de poste : un groupe protégé et très surveillé

- Les indemnités

En classant les lois selon leur thème principal, on remarque qu'un groupe l'emporte largement sur les autres. Les textes concernant les indemnités à verser aux maîtres de poste sont en effet légion. Le premier décret d'importance dans ce domaine est très précoce puisqu'il est daté d'avril 1790 et il est confirmé par lettre patente du roi le 5 mai 1790⁵¹. C'est un des articles fondamentaux de la période puisqu'il confirme l'abolition des privilèges des maîtres de poste, tout en leur offrant une compensation financière : « En indemnité des privilèges supprimés, il sera accordé, à compter du jour où ces privilèges ont cessé, une gratification de trente livres par cheval entretenu pour le service de la Poste, à chacun des maîtres de poste, d'après le nombre de chevaux fixé tous les ans pour chaque relais ; les vérifications et inspections faites par à cet effet par les municipalités, suivant le nombre de chevaux qui aura été réglé, sur les états présentés par l'intendant et les conseils des Postes, et arrêté par chaque législature. »

Cette loi est le fruit de la dynamique révolutionnaire puisqu'elle est la conséquence directe de la nuit du 4 août 1789. Il s'agit ici d'une mesure qui tend à mettre en conformité la réglementation administrative et la nouvelle idéologie. Non seulement les privilèges des maîtres de poste étaient contraires à l'égalité

49. F. Burdeau, *Histoire de l'administration française*, Paris, Montchrestien, 1994 (2^e édition), p. 70.

50. M. Bruzeau, *La Poste devant la Révolution*, Paris, éditions du Musée de la Poste, 1989, p. 11.

51. *Op. cit.*, en note n° 44, tome I, 25 avril-5 mai 1790 (lettres patentes), décret concernant le service des maîtres de poste et indemnité des privilèges dont ils jouissaient, article premier, p. 155.

entre individus mais en plus, ils étaient un frein à la liberté du commerce. Cette abolition des privilèges des maîtres de poste répond également à de nombreux cahiers de doléances⁵². Les communautés devaient en effet supporter la surcharge fiscale découlant des exemptions faites aux maîtres de poste. Raphaël Tutoy a mis en lumière un exemple de cette surcharge fiscale pour les communautés⁵³. À Isigny, quatre maîtres de poste habitent le village. Or, à eux quatre, ils devraient payer près de la moitié de la somme totale due pour la taille, les habitants sont donc surimposés.

L'abolition des privilèges ne se fit pas sans heurts pour le groupe des maîtres de poste. Si le personnel des Postes aux lettres et messageries ne fit pas d'opposition, les maîtres de poste menacèrent de quitter leur emploi si les législateurs ne trouvaient pas une compensation. Les exemptions étaient l'attrait principal de leur fonction, les revenus n'étant, par ailleurs, que modestes. Le duc de Biron explique la légitimité des compensations à accorder au groupe des maîtres de poste⁵⁴ : « [...] si les privilèges accordés aux maîtres de poste étaient sans doute un abus, cet abus ne peut être confondu avec ceux qui n'étaient pas comme celui-là le prix et la condition d'un service. »

Il fallait que ce groupe soit contenté puisque de lui dépendait le réseau de communication rapide. Cette préoccupation est constante pendant la période et encore accentuée par la situation de guerre à l'extérieur et à l'intérieur qui nécessite que le pouvoir central ait des informations rapides. La crise économique, la cherté des fourrages, la dépréciation de l'assignat et la disparition du numéraire sont autant de facteurs qui justifient les mesures incessantes d'indemnisation des maîtres de poste. Au total, vingt-quatre lois organisent les indemnités des maîtres de poste. On peut en distinguer deux grands types sous la Révolution.

Les premières organisent les versements de l'indemnité de trente livres par cheval : ainsi celles du 20 avril 1790, du 16 mars 1791, du 30 septembre 1792. La mise en pratique de cette loi pose de multiples problèmes. Les municipalités qui doivent fournir les certificats sont toujours en retard. Elles envoient quelquefois directement les certificats à l'administration des Postes plutôt qu'aux districts. Les plaintes des maîtres de poste sur les retards de paiement sont abondantes. Finalement, l'indemnité de trente livres par cheval est supprimée par le décret du 23 juillet 1793⁵⁵ : « L'indemnité annuelle de trente livres par tête de cheval, et tout autre accordée jusqu'à ce jour aux maîtres de poste, est supprimée : néanmoins, il pourra être accordé une indemnité particulière pour les cas extraordinaires, laquelle sera accordée par la législature, sur l'avis des corps administratifs. »

Ensuite, les indemnités prennent seulement en compte les difficultés d'ordre exceptionnelles. Il s'agit ici de versements pour compenser des dépenses extraordinaires dues soit à des pertes de chevaux, soit à des approvisionnements en

52. E. Vaillé, *Histoire générale des Postes françaises*, Paris, PUF, 1953, tome VI, p. 273.

53. R. Tutoy, *Les maîtres de poste dans le Calvados entre 1760 et 1830. Ascension sociale et innovation agricole*, op. cit.

54. Cité par E. Vaillé dans *Histoire des Postes françaises depuis la Révolution*, op. cit., 1947, p. 9.

55. J.-B. Duvergier, *Collection... op. cit.*, en note 44, tome VI, décret relatif à l'organisation des Postes et messageries en régie nationale, article 49, p. 39.

fourrages ou autres denrées utiles au bon fonctionnement des relais. On remarque ici qu'il n'y a pas de rupture entre la fin de l'Ancien Régime et la période révolutionnaire. Dans les deux cas, le pouvoir aide les maîtres de poste dans les périodes de crise économique.

- L'évolution des salaires

Les successifs changements apportés aux salaires des maîtres de poste ont également pour but de diminuer l'impact de la dépréciation de l'assignat et contrecarrer l'augmentation des prix des fourrages et des chevaux, trois phénomènes qui amputent les revenus des maîtres de poste. Durant notre période, ils sont modifiés plusieurs fois. Au fur et à mesure des aléas de la conjoncture économique, les prix des courses augmentent. La baisse des tarifs n'arrive qu'à la fin de la période. On remarque que malgré une période économique difficile en 1793, la hausse n'a pas été significative, à cause du maximum des prix décrété en septembre 1793.

Document n° 2 : Évolution des salaires des maîtres de poste pendant la période révolutionnaire (prix par poste et par cheval).

Tarif de base confirmé par les lois des :

25 avril 1790 : 25 sous

30 août 1792 : 1 livre 10 sous

29 mars 1793 : 2 livres

17 vendémiaire an II (8 octobre 1793) : 2 livres 5 sous

9 nivôse an III (29 décembre 1794) : 3 livres

17 nivôse an III (6 janvier 1795) : 4 livres

3 thermidor an III (21 juillet 1795) : 30 livres

3 fructidor an III (20 août 1795) : 20 livres

6 nivôse an IV (27 décembre 1795) : 30 sous en numéraire ou 150 livres en assignats

6 messidor an IV (24 juin 1796) : tarif maintenu

Il est intéressant de comparer le tableau des évolutions des salaires avec la courbe de l'évolution de la dépréciation de l'assignat. Les corrélations sont très marquées et le rehaussement des salaires est décidé après de fortes baisses de la valeur des assignats. On remarque par exemple que la première hausse intervient après la dépréciation du début de l'année 1792. En réponse à la chute vertigineuse qui fait passer l'assignat des deux tiers de sa valeur en octobre 1792 à moins de 25 % de celle-ci en août 1793, deux hausses de salaires ont lieu en mars 1793, puis en octobre de la même année. Plus l'assignat perd de la valeur, plus les salaires des maîtres de poste sont augmentés. Mais au fur et à mesure que la crise monétaire s'accroît, l'écart se creuse entre ces deux données. La période la plus dramatique est celle de 1795, les salaires sont multipliés par 7,5 entre janvier et juillet alors que les augmentations avaient été jusque-là inférieure à 100 %. Théotiste Gohier compare la valeur absolue du salaire de juillet 1795 par rapport à celle d'août 1792⁵⁶ : elle a été multipliée par 20. En dépit

56. T. Jamaux-Gohier, *La Poste aux chevaux dans la région malouine (1738-1870)*, op. cit., p. 68.

de cette augmentation spectaculaire, les maîtres de poste sont toujours perdants puisque cette augmentation est encore bien inférieure à celle de l'inflation sur la même période. La solution d'établir une correspondance entre prix en numéraire et prix en assignats (6 nivôse an IV) permet de limiter les conséquences de la dépréciation du numéraire, mais cette mesure reste encore insuffisante.

- Réquisitions et approvisionnement

Comme les maîtres de poste de Côte-d'Or se trouvent sur les routes qui mènent aux armées, les communications doivent être assurées avec le plus de diligence possible. Pour cela, les maîtres de poste peuvent être approvisionnés en fourrages et avoine par voie de réquisition⁵⁷. Les corps administratifs sont chargés de ces approvisionnements, après avoir dûment constaté par procès-verbal la quantité nécessaire. Ce sont les districts qui s'occupent de fournir les maîtres de poste (loi du 17 brumaire an II) grâce aux certificats des municipalités. Cette mesure ne s'applique pas sans difficultés. Nombreuses sont les plaintes de maîtres de poste qui disent manquer de nourriture pour leurs chevaux. Bénigne Maugras a par exemple fait une pétition pour pouvoir avoir des fourrages et de l'avoine. À raison de sept livres d'avoine par cheval et par jour, une livraison de quarante quintaux lui a été adressée. Pour subvenir aux besoins de ce maître de poste, pas moins de dix propriétaires ont été réquisitionnés. On imagine que le maître de poste devait être l'objet de rancunes tenaces.

Le remboursement de ces réquisitions pose aussi problème. Ayant reçu 170 quintaux de foin et 28 quintaux d'avoine entre fructidor an II et pluviôse an III, Bénigne Maugras demande à payer en argent les apports qu'on lui a fait en nature⁵⁸. Il insiste sur le fait que les propriétaires ne veulent pas vendre. Il veut sans doute profiter de la dépréciation de l'assignat pour s'en tirer à moindres frais. Mais le directoire de la commune d'Arnay-le-Duc lui donne l'ordre de payer en nature⁵⁹.

En outre, les maîtres de poste, qui sont aussi souvent cultivateurs, sont soupçonnés d'abuser du système des réquisitions, alors qu'ils ont des fourrages. Une affiche du représentant du peuple, Jean-Marie Calès met en garde contre l'acaparement⁶⁰ : « [...] les maîtres de poste, qui sont cultivateurs et aubergistes, distribuent à prix excessif, aux rouliers et aux voituriers, l'avoine de leur récolte [...] ». Les maîtres de poste pouvaient aussi obtenir par voie de réquisition des chevaux, mais tout comme pour les fourrages, la pénurie se fait ressentir. L'enquête sur les animaux ruraux de l'an III dépouillée par Octave Festy rend compte des difficultés. Il donne comme principal cause de l'enquête menée par la Commission de l'agriculture et des arts en l'an III « le dépérissement croissant et de plus en plus évident du troupeau national »⁶¹. Cependant, cette enquête a une limite, elle ne demande pas de comptabiliser les étalons, or la pénurie de ces reproducteurs occasionne de nombreuses plaintes et pour la Poste aux chevaux

57. J.-B. Duvergier, *op. cit.*, en note 44, tome VI, décret relatif aux indemnités des maîtres de poste, 17 vendémiaire an II, article 3, p. 215.

58. L. 1296 : Postes et messageries, lettre de Bénigne Maugras pour les administrateurs du district d'Arnay, 6 fructidor an III.

59. L. 1296 : Postes et messageries, lettre du district pour Bénigne Maugras, 13 fructidor an III.

60. L. 894 : Postes et messageries, affiche de l'arrêté du représentant du peuple, 28 vendémiaire an III.

61. O. Festy, *Les animaux ruraux de l'an III*, Paris, Hartmann, 1941, tome I, p. 7.

cet élément aurait été très intéressant. En fait, cet élément n'est pas précisé car le Comité de Salut Public avait ordonné (arrêté du 15 prairial an II) leur recensement et celui-ci était encore en cours. Un autre élément a diminué la valeur des résultats où en tout cas le nombre de réponses faites à cette enquête, les propriétaires de troupeaux avaient peur des réquisitions. Le procureur-syndic du district d'Arnay-le-Duc explique ainsi que deux cantons sur neuf ont donné une réponse. Les autres ont refusé « dans la crainte qu'ensuite de ce recensement l'on exercât la voie des réquisitions sur leurs bestiaux, inquiétude qu'il est aisé de pardonner aux gens de la campagne après tout ce qui s'est passé relativement aux réquisitions. » Seuls trois districts sur sept ont répondu en Côte-d'Or⁶² : ceux de Châtillon, Beaune et Semur-en-Auxois.

Document n° 3 : Résultats de l'enquête sur les animaux ruraux en l'an III pour le département de la Côte-d'Or (source : Octave Festy, *Les animaux ruraux de l'an III*, Paris, Hartmann, 1941, p. 170-174.)

	Chevaux	Juments	Poulains	Total
District de Beaune	1375	971	572	2918
District de Châtillon	1658	1576		3234
District de Semur-en-Auxois	1908	3169	2086	7163

Globalement, le nombre de chevaux disponible en Côte-d'Or est assez faible. Pourtant, Octave Festy indique que ce département, en dehors de la Normandie et de quelques autres, était « notable pour la production de chevaux »⁶³. On peut supposer qu'étant donné sa notoriété en matière de reproduction des équidés, il a été plus ponctionné que d'autres. Sa situation stratégique, puisqu'il est le lieu de passage des troupes, a dû accentuer le nombre et le poids des réquisitions. En outre, les passages de troupes devaient apporter nombre de maladies. Les chevaux de poste sont d'autant plus exposés que, faisant sans cesse des trajets, ils peuvent contaminer les relais voisins et handicaper tout le système de la Poste aux chevaux. Les observations jointes donnent plus de renseignements. Dans le district de Beaune, on se plaint de nombreuses maladies qu'il est impossible de soigner. Dans celui de Châtillon, les épizooties sont rares, toutefois les reproducteurs manquent et les artistes-vétérinaires sont trop peu nombreux. Dans le canton où se trouve le relais de Val-Suzon, l'auteur précise que « les chevaux réussissent mal ». Le manque de fourrages pour la nourriture des chevaux a dû également favoriser leur dépérissement. La conséquence de celui-ci est la montée des prix des chevaux et leur rareté. Plusieurs témoignages font part de ces difficultés. L'administration du district de Châtillon-sur-Seine explique que tous les chevaux qui pouvaient être réquisitionnés l'ont été. Tous les autres sont utiles à l'agriculture ou trop mauvais pour faire le service public. Or les besoins des relais sont très importants. Tous les districts manquent de chevaux, par exemple celui d'Arnay-le-Duc⁶⁴. À La Chaleur, le maître de poste

62. *Ibid.*, p. 55.

63. *Ibid.*, p. 313.

possède quinze chevaux dont cinq sont très vieux et un autre hors de service. Au Maupas, François Desvoyes a dix-huit chevaux, mais quatre sont incapables de faire le service et deux juments sont grosses si bien qu'il lui manque un mallier*, deux bricoliers* et un bidet*. À Arnay-le-Duc, Bénigne Maugras doit remplacer quatre chevaux. On se rend compte que les besoins en chevaux sont énormes, sans compter que l'armée nécessite également qu'on l'approvisionne.

- Exemption du devoir militaire et des réquisitions pour les armées

Un autre type de mesure tend à faire des maîtres de poste un groupe protégé. Ils ne peuvent pas être tirés de leur service pour prendre les armes pour la patrie. Le décret du 23 juillet 1793 les en dispense, comme d'ailleurs leurs postillons et les conducteurs de malles et diligences⁶⁵ : « Les maîtres de poste, les postillons en rang et ceux faisant la conduite des malles et diligences ne pourront être tirés de leur service, même sous prétexte de prendre les armes pour la patrie, à moins de cas extraordinaires qui seront déterminés par le Corps Législatif, cette disposition aura lieu pour un des fils d'un maître de poste qui serait mort, et dont la veuve continuerait le service. »

Comme l'approvisionnement par réquisition, cette mesure génère des conflits entre administrations supérieures et municipalités qui ne tiennent pas compte de ses mesures qu'elles trouvent sans doute inégalitaires, mais elles contreviennent à la loi du 29 août 1790 qui leur interdit de changer quoi que ce soit concernant le travail des maîtres de poste.

En outre, les relais ne doivent pas être dégarnis de leurs chevaux sous prétexte d'approvisionner l'armée. Là encore les municipalités ont désobéi. La loi était pourtant claire⁶⁶ : « Si les besoins de la guerre exigent qu'on se serve des provisions en fourrages et avoine des maîtres de poste, il leur en sera laissé au moins pour l'entretien de leur service pendant deux mois, à la charge de constater la qualité et la quantité de ce qui leur sera pris, et de rétablir la totalité en nature et de même qualité avant l'expiration d'un mois, à moins que les maîtres de poste à qui appartiendraient les fourrages ne préfèrent en recevoir le prix, qui, dans ce cas, sera fixé par experts respectivement choisis, et payés comptant. »

- Un contrôle permanent

Si leur fonction stratégique offre des compensations importantes en période de crise, elle les soumet également à un contrôle sévère. L'article premier dans le chapitre « Attribution des vérifications, contestations et plaintes sur le service des Postes aux lettres, des Postes aux chevaux et des messageries » du décret du 26-29 août 1790 permet de mieux comprendre les relations entre maîtres de poste et gouvernement : « Les assemblées et directoires de département et de district, les municipalités ni les tribunaux, ne pourront ordonner aucun changement dans le travail, la marche et l'organisation du service des Postes aux

64. L. 1494 : Postes et messageries, district de Châtillon, lettre du département de la Côte-d'Or, 7 frimaire an III.

65. J.-B. Duvergier, *op. cit.*, en note n° 44, tome VI, décret du 23 juillet 1793 relatif à l'organisation des postes et messagerie en régie nationale, titre IV « Service de la poste aux chevaux », article 71, p. 41.

66. *Ibid.*, article 72, p. 4.

lettres, des Postes aux chevaux et des messageries. Les demandes et les plaintes relatives à ces services seront adressées au pouvoir exécutif. »

La Poste aux chevaux est un domaine bien trop important pour que des pouvoirs intermédiaires s'en occupent. Les maîtres de poste sont directement reliés au plus haut et puissant organe de l'État. Quel que soit le gouvernement, les maîtres de poste se trouvent toujours sous une surveillance étroite. Cette situation stratégique se traduit aussi par des obligations. Les maîtres de poste doivent par exemple présenter leur démission six mois avant leur départ effectif, sinon, leur remplacement est fait à leur frais. L'administration peut ainsi trouver un remplaçant ou bien pratiquer l'adjudication au rabais du relais. Il n'existe pas de cas en Côte-d'Or, mais on trouve dans les archives postales du département des affiches concernant le relais de Pont-sur-Yonne⁶⁷. Pendant les périodes très difficiles de guerre tant intérieures qu'extérieures, on utilise les décrets pour forcer les maîtres de poste à rester à leur poste même s'ils sont démissionnaires depuis plus de six mois. Le décret du 17 vendémiaire an II (8 octobre 1793) les oblige ainsi à garder leur place pendant trois mois encore, à partir de cette date. À la fin de la Révolution, tout est fait pour les inciter à garder leur place. Le ministre des Finances écrit à l'administration centrale du département de la Côte-d'Or de tout entreprendre pour que les maîtres de poste de Rouvray, Nuits, Auxonne, Vitteaux et Époisses ne démissionnent pas⁶⁸.

Les maîtres de poste forment un groupe très exposé et stratégique du fait qu'ils connaissent, avant tout le monde, les informations. Le témoignage du subdélégué de Châtillon-sur-Seine est éloquent : « Les occupations extraordinaires qui nous sont survenues ne nous ont pas permis de vous informer plus tôt que dans la nuit du 28 au 29 du mois passé, la femme du maître de poste de Mussi, se rendit en notre ville avec ses enfants et ses effets personnels pour informer l'officier de la garde bourgeoise que les brigands qui étoient en nombre de quinze cent et qui avoient mis tout à feu et à sang à Chaource, venaient de se porter à Gyey et Neuville où ils faisoient les mêmes ravages, en assurant le tenir d'un postillon de la Poste de Bar-sur-Seyne qui avait couru et n'ayant pût passer à pour se rendre à Bar-sur-seyne étoit revenu à Mussi ; sur cet avis, l'officier garde fit battre la générale, sonner le toxin [...] L'on envoie des couriers en avant sur les routes de Mussi à Tonerre, ils reviennent entre deux ou trois du matin, font succéder le calme à l'agitation [...] »⁶⁹.

Lors de la fuite du roi, ils sont les yeux du gouvernement. Ainsi, le décret du 22 juin interdit aux maîtres de poste de Paris de fournir des chevaux. Il est vrai que les maîtres de poste peuvent, selon leurs idées politiques, favoriser ou non le départ des émigrés. En Côte-d'Or, le passage des tantes du roi, sorte de répétition générale avant le 21 juin, offre les deux cas de figure : Bénigne Maugras prévient le comité révolutionnaire de la ville d'Arnay-le-Duc⁷⁰, tandis qu'An-

67. L. 894 : Postes et messageries, affiche pour l'adjudication du relais de Pont-sur-Yonne, 11 thermidor an III.

68. L. 894 : Postes et messageries, lettres du ministre des finances aux administrateurs du département de la Côte d'Or, 10 et 20 brumaire an VII et 6 frimaire an VII.

69. C 1013 : Lettre du subdélégué de Châtillon sur la Grande peur, 7 août 1789.

doche Berger est accusé plus tard d'avoir été complice des tantes Adélaïde et Victoire de France⁷¹. Elles avaient en effet dormi dans son hôtel. Sans citer de source exacte, Massicot dit qu'Andoche Berger s'était montré très favorable aux tantes du roi⁷². Lors de la fuite du roi, les élus du conseil municipal de Dijon interdisent à Louis Lebrun de fournir des chevaux⁷³. Cet ordre intervient très tard dans la nuit, au moment où la nouvelle de la fuite du roi arrive dans la ville. Le 29 juin, il peut de nouveau travailler normalement. Il n'est donc pas étonnant que sous la Convention, les maîtres de poste, puisqu'ils sont des fonctionnaires non élus, doivent fournir un certificat de civisme. Ils prêtent aussi serment, comme tous les fonctionnaires (loi du 14 et 15 août 1792).

Les indemnités, qui sont un bel avantage, ne sont pas versées sans un contrôle sévère. Il faut que le maître de poste ait à disposition un nombre minimum de chevaux – nombre minimum qui est fixé par l'administration, suivant la localisation du relais. Les fausses déclarations sont donc durement punies. Le décret du 20 septembre 1799 établit les peines⁷⁴ : « Article premier : Tout maître de Poste aux chevaux qui supposera un plus grand nombre de chevaux que celui qu'il tient constamment disposés au service des relais, et qui recevra, en conséquence, des gages excédant les proportions qui se trouveront établies par la loi, sera condamné comme voleur de deniers publics, conformément à l'article 6, sixième section du titre premier, seconde partie du Code pénal. »

Comme la qualité du service dépend d'eux, les maîtres de poste sont obligés par le décret du 1^{er} prairial an VII de résider dans leur relais⁷⁵ : « Article premier : les maîtres de poste doivent résider à leurs relais, où leur présence est constamment nécessaire pour maintenir l'ordre, l'activité et la subordination dont ils répondent personnellement. Ils ne peuvent transférer leur relais d'un local à un autre dans la même commune, qu'avec l'autorisation préalable du conseil d'administration. » Il doivent aussi pouvoir fournir un postillon à toute heure de la nuit et laisser une lumière allumée pour signifier leur présence. Enfin, on peut noter que les maîtres de poste sont juridiquement responsables de leur personnel, comme c'était déjà le cas sous l'Ancien Régime. Par exemple, François Lerat, maître de poste à Auxonne, répond des agissements de son postillon Pierre Seurot qui aurait frappé avec une fourche Jean-Baptiste Biron, conducteur des diligences⁷⁶. Un autre exemple est fourni par le registre de la municipalité de Dijon⁷⁷. Le citoyen Vincent, postillon du maître de poste de Dijon, est accusé de ne pas répondre aux attentes des clients. Il est condamné par la municipalité à vingt-quatre heures de détention.

Un nouveau moyen de transport : la malle-poste

À l'actif de la Convention on peut ajouter la mise en circulation de nouveaux véhicules : les malles-poste. La loi des 23 et 24 juillet 1793, relative à l'or-

70. C. Guyot, *Un épisode révolutionnaire : l'arrestation des tantes du roi à Arnay-le-duc, 22 février-4 mars 1791*, Dijon, Imprimerie bourguignonne, 1928, p. 27.

71. S. Lambert, *Les auberges, les relais de poste et les restaurants à Saulieu au XIX^e siècle (1789-1816)*, mémoire de maîtrise, Dijon, histoire, 1998.

72. J.-B. Massicot, *Saulieu, son origine et son histoire jusqu'en 1792*, Res Universis, Paris, 1992, « Monographie des villes et villages de France », 946, p. 56.

73. L. 28 : registre de délibérations du conseil municipal de Dijon, 23 juin 4 heures et demie du matin, 4.

74. J.-B. Duvergier, *Collection...*, *op. cit.*, en note 44, tome XI, p. 339.

75. *Ibid.*, tome XI, p. 223.

76. L. 894 : Postes et messageries, le maire d'Auxonne reçoit la plainte de J.-B. Biron contre Pierre Seurot, postillon, 4 mai 1790.

77. L. 894 : postes et messageries, extrait du registre de la municipalité de Dijon, 18 décembre 1790.

ganisation des Postes et messageries en régie nationale, les met en place dans son chapitre II, intitulé « Service et régime de la Poste aux lettres »⁷⁸ : « Article 6 : Il sera établi un nombre suffisant de voitures pour le transport des lettres et dépêches, afin de les faire parvenir avec célérité dans tous les points de la République, et à toutes les communications avec l'étranger. Ce service ne pourra être fait par aucune voiture de messagerie. Article 7 : Les voitures seront de différentes formes et dimensions : celles des principales routes seront à quatre roues, et construites de manière à transporter à la fois les dépêches, le courrier et quatre voyageurs ; elles seront nommées *grandes malles-postes*. Article 8 : Les autres voitures qui seront appelées *petites malles-postes*, établies sur les communications moins importantes, seront à deux roues, et disposées de manière à contenir, indépendamment des dépêches et du courrier, un, deux ou trois voyageurs, suivant que l'expérience en fera connaître la nécessité. En attendant l'établissement du nouveau service, l'administration donnera, dans les brouettes actuellement existantes, des places aux voyageurs, au prix du tarif des *malles-postes*. Article 9 : Ces voitures rouleront seulement sur les grandes routes munies de relais ; partout ailleurs où il sera nécessaire de faire transporter des dépêches, le service sera rempli de la manière que l'administration jugera la plus expéditive, la plus sûre et la plus économique. Article 10 : les malles-postes, grandes et petites, feront au moins deux lieues à l'heure ; leur marche ne sera interrompue, ni jour ni nuit, que le temps nécessaire pour l'exécution du service. »

La réorganisation du réseau ?

D'une gestion provinciale à une gestion nationale

La province de Bourgogne qui était, à la fin de l'Ancien Régime, un pays d'États, avait la gestion complète de son réseau routier. Depuis 1785, cette prérogative en matière de voirie était devenue définitive, alors qu'avant, elle était reconduite tous les trois ans. Depuis 1721, la province bénéficiait aussi d'une indépendance totale pour organiser les corvées. Enfin, la province jugeait elle-même tous les conflits ayant lieu sur ses routes.

Avec l'arrivée de la Révolution, deux questions se posent. D'abord, quelle sera la pertinence du réseau de l'ancienne province de Bourgogne dans un cadre administratif très différent : le département de la Côte-d'Or ? Ce changement du cadre administratif mène également à revoir la typologie des routes sur l'ensemble du territoire. Il faut en effet que chaque département soit desservi. Ensuite, il s'agit de pallier la disparition de la corvée. Comment entretenir ces routes ? Dans la mesure où aucune étude du réseau routier local n'a été entreprise, il est difficile de répondre à ces questions.

78. J.-B. Duvergier, *op. cit.* En note 44, tome VI, 23 et 24 juillet 1793, décret relatif à l'organisation des postes et messageries en régie nationale, articles 6, 7, 8, 9 et 10, p. 37 et 38.

La Révolution est plutôt une période de latence que d'innovations durables dans ces domaines. Pour une classification moderne des routes, il faut attendre 1811. Pendant la Révolution, on adopte une classification selon les directions plutôt que selon la largeur des routes. Mais les routes ne semblent pas avoir reçu de numérotation définitive pendant cette période. Lorsque les départements envoient au pouvoir central des descriptifs de la situation des routes, ils choisissent eux-mêmes la numérotation.

En Côte-d'Or, le réseau des routes de poste n'a pas été bouleversé par la Révolution, contrairement à d'autres départements. En fait, le réseau de la Côte-d'Or était déjà structuré par les principales villes. Les élus ont en effet gardé pendant longtemps une conception urbaine des communications⁷⁹. Lorsque la Révolution créa les chefs-lieux de district et de département, la hiérarchie urbaine de la province fut respectée. Dijon, qui était la capitale provinciale devint le chef-lieu du département, Châtillon, Auxonne, Semur-en-Auxois, Is-sur-Tille, Beaune, Saint-Jean-de-Losne et Dijon devinrent les chefs-lieux de district. Or ces villes étaient déjà sur les grands itinéraires du réseau au nord de la province (sauf Is-sur-Tille et Saint-Jean-de-Losne). Cette dernière ville se plaint d'ailleurs que les courriers qui devaient venir de Beaune n'arrivent pas. Pour faciliter le service, elle demande la création d'un relais à Longeau « qui fait la moitié du chemin avec Dijon ». Cette réclamation n'eut jamais de suite, mais elle montre que la ville de Saint-Jean-de-Losne était un peu écartée du réseau. Quand une loi précisa que tous les chefs-lieux devaient être accessibles par la Poste, cette mesure ne créa aucun bouleversement. Toutes les grandes villes, ou presque, étaient déjà intégrées parfaitement. Ce ne fut pas le cas dans tous les départements où il fallut quelquefois créer des relais dans des villes ayant obtenu un rôle administratif, mais étant très isolées. Quand Mont-de-Marsan devint chef-lieu du nouveau département des Landes, en 1792, des travaux furent ordonnés pour que cette ville puisse recevoir son courrier par la Poste aux chevaux⁸⁰.

Au total, l'énorme effort du pouvoir royal pour développer son réseau routier à la fin du XVIII^e s'est concentré sur les grands axes reliant Paris à la province et ceux qui reliaient les grandes villes entre elles. Les réseaux régionaux ont été négligés, mais la Bourgogne fait exception. Grâce à son indépendance en matière de politique routière, elle a non seulement amélioré les itinéraires menant à la capitale mais, parallèlement, elle a su entretenir et développé un réseau de type régional propice au développement des échanges et du commerce.

79. C. Lamarre, *Le fait urbain dans l'ancienne France, Les petites villes de Bourgogne au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat d'État, Dijon, juin 1989, p. 262.

80. J. Maillet, *Les maîtres de poste en Guyenne à la fin du XVIII^e siècle (1770-1789)*, mémoire de maîtrise, direction de François Cadihon, université de Bordeaux III, octobre 2001.

Création et suppression de relais

À la fin de la Révolution, on compte trente et un relais de poste contre vingt-six en 1786. Outre la réouverture des relais d'Arnay-le-Duc, le Maupas et Ivry, deux relais sont créés : Ampilly-le-Haut et Époisses. Là encore, il est difficile de donner des dates exactes.

Le relais d'Ampilly-le-Haut a reçu l'approbation de l'administration générale des Postes en l'an V⁸¹. La demande émane de M. Jacquesson, inspecteur principal des Postes de Troyes et ses arguments sont fondés sur la trop grande distance entre Chanceaux et Saint-Marc-sur-Seine (12 180 toises) qui ruine les chevaux des deux maîtres de poste. En outre, la route y est mauvaise. Le relais d'Ampilly-le-Haut permet de rééquilibrer les étapes sur la route de Dijon à Châtillon-sur-Seine. À partir de l'an VI, le relais d'Ampilly-le-Haut apparaît dans les livres de poste. La distance de Saint-Marc à Ampilly-le-Haut est de deux postes tandis que celle d'Ampilly à Chanceaux est de trois postes. Sur ces deux trajets, il est accordé un troisième cheval, avec réciprocité, c'est-à-dire dans les deux sens.

Concernant le relais d'Époisses, sa création semble être antérieure à celle d'Ampilly-le-Haut puisque les livres de poste de l'an V mentionnent déjà son existence. Une lettre des élus au duc de Polignac, datée de janvier 1787, abordait déjà la question de cette création à Époisses, mais cette lettre n'éclaircissait pas les raisons de la création du relais d'Époisses pendant la Révolution. Néanmoins, et contrairement à la période de l'Ancien Régime, la création d'un relais ne lèse pas l'État en matière d'impôt et il est possible de penser que les réticences sont alors moins nombreuses pour en créer un. Ce relais est voisin de ceux de Semuren-Auxois et de Cussy-les-Forges, distants respectivement de trois et trois postes et demie. Il faut aussi mentionner la création d'un relais à Pierre-Écrite, en l'an VI ou VII, certes en dehors du département de la Côte-d'Or, mais qui facilite les trajets au départ de Saulieu vers Chissey.

Par ailleurs, la Révolution n'a pas été une grande période de suppression de relais. Sans doute étaient-ils trop utiles en ces temps de crise. Seuls les relais du Maupas et de Coulmier-le-Sec manquent sur les livres de poste de l'an VIII. Dans cette mesure, on peut dire que la période révolutionnaire a utilisé à plein le capital transmis par la province de Bourgogne et l'a même plutôt étendu. Contrairement à ce que cette période de crise laissait présager, le réseau des relais de poste en Côte-d'Or est resté complet. Et lorsque l'on consulte la statistique du département de la Côte-d'Or, datée de 1807, on se rend compte que les suppressions ont en fait eu lieu après la Révolution. Il n'y a plus que vingt-six relais en Côte-d'Or en 1807⁸² – Époisses, Arnay-le-Duc et Ivry n'existent plus.

81. L 894 : Postes et messageries pour le département de la Côte-d'Or, 2 germinal an V, Arrêté en forme d'avis pour l'établissement d'un relais à Ampilly-le-Haut pour partager la course entre Saint-Marc et Chanceaux.

82. 1 F 38 : Statistiques du département de la Côte-d'Or dressé par Vaillant, an VIII-1807, p. 350.

Globalement, au niveau national, on fait le même constat, si ce n'est que les gouvernements révolutionnaires ont développé les réseaux de la façade atlantique et des frontières de l'est⁸³.

83. G. Arbellot, B. Lepetit, J. Bertrand [dir.], *Atlas de la Révolution française*, « Routes et communications », tome I, Paris, éditions de l'École des Hautes Études en Sciences sociales, 1987, p. 16.

Le poids économique des maîtres de poste sous la Révolution

Le groupe des maîtres de poste sous la Révolution

Pour savoir si la perte des privilèges a été un facteur déterminant dans une éventuelle recomposition du personnel de la Poste aux chevaux, on peut comparer les titulaires de 1786 avec ceux du début de la période. Seuls six relais de poste ont un titulaire différent par rapport à 1786 : Ivry, La Chaleur, La Cude, Nuits, Saint-Seine-l'Abbaye et Saulieu. Mais à y regarder de plus près, ce ne sont souvent que des successions au sein de la même famille dues à des décès. Seuls les relais d'Ivry et de Nuits ne répondent pas à ce mode de transmission. Mais les causes du changement ne semblent pas dues aux événements révolutionnaires. Le nouveau maître de poste de Nuits est entré en fonction avant la Révolution suite à une affaire que nous avons décrite dans notre première partie. Le cas du relais d'Ivry est encore différent étant donné que ce relais, supprimé en 1786 par le duc de Polignac, n'a ouvert de nouveau qu'en 1789 ou 1790. Au total, on ne peut attribuer aucun changement de titulaire à la nuit du 4 août 1789, ni à la perte définitive des privilèges des maîtres de poste entérinée par lettre patente du 5 mai 1790. En revanche, les difficultés économiques de la période révolutionnaire ont eu raison de nombreux maîtres de poste, les démissions à la fin de la Révolution en sont la preuve.

La Révolution a-t-elle été la cause d'une rotation plus rapide du personnel ?

Sur cette période, quinze maîtres de poste sont remplacés, mais il reste difficile d'expliquer ces changements, sont-ils dus à des décès, des démissions, des rachats ? En tout cas, dans vingt et un cas (78 %), le relais n'a pas changé de propriétaire durant toute la période ou bien il s'est transmis à l'intérieur de la même famille. Ainsi, la stabilité est assurée dans la majeure partie des cas, malgré les difficultés.

La transmission héréditaire

La Révolution n'a pas remis en cause la transmission héréditaire de la charge de maître de poste. Lorsque les titulaires changent durant cette période, ils sont

le plus souvent remplacés par leur fils aîné. Si celui-ci n'est pas en âge de devenir maître de poste, la femme du défunt prend naturellement sa suite. Ce type de transmission à l'intérieur d'une même famille assure une grande stabilité au système de la Poste aux chevaux. Le pouvoir acceptait cette pratique sous l'Ancien Régime, il n'en est pas autrement sous la Révolution.

Sur quinze changements de titulaires connus pendant la Révolution, sept seulement se font en dehors de la famille du maître de poste sortant (Chanceaux, Dijon, La Chaleur, La Cude, Les Baraques, Nuit et Vitteaux). Pour le relais de Beaune, quand Jean-Baptiste Baillet remplace Jean-Baptiste Peire, il s'agit aussi d'une transmission familiale. La veuve Peire est en effet la femme Bailllet⁸⁴. Sans expliciter clairement quels liens familiaux unissent les deux titulaires, il a de grandes chances qu'ils soient parents. Pour certains établissements, la transmission familiale n'a jamais été la règle. Ainsi, le relais de poste de Dijon n'a jamais été la propriété d'une seule famille. Louis Lebrun qui est remplacé en 1792 par Henry Gaudriot avait succédé à Étienne Benoît, démissionnaire en 1781⁸⁵. Le milieu urbain serait-il facteur d'instabilité⁸⁶ ?

Les femmes prennent une place tout à fait particulière dans la transmission de cet héritage puisqu'elle assure l'interim entre le père et le fils. Dans cette mesure, il est intéressant de connaître le pourcentage de femmes maîtresses de poste par rapport au nombre total d'individus exerçant cette profession. Sur quarante-quatre titulaires différents pendant la Révolution, cinq seulement sont des femmes. Mais ce chiffre qui peut paraître très faible, traduit une féminisation plus importante que dans d'autres régions. Madeleine Fouché évalue à 5 % le nombre moyen de femmes parmi les maîtres de poste au niveau national, sur environ 3 000 cas⁸⁷. La Côte-d'Or se situe bien plus haut que cette moyenne sans que nous ne puissions l'expliquer.

Souvent, ces femmes sont les veuves des maîtres de poste et seule une femme ne fait pas partie de cette catégorie : la demoiselle Canot est parente avec le sieur Canot, riche négociant de Gevrey auquel la veuve Sébillotte avait affermé son brevet en 1786. Toutes les autres sont d'anciennes femmes de maîtres de poste. Marie Lecoœur, veuve Ronneau s'occupe ainsi du relais de La Maison Neuve depuis la mort de son mari Jean Ronneau en 1772. Son fils Jean-Baptiste étant trop jeune encore pour en assurer la charge. Mais elle n'en a que l'usufruit jusqu'à ce que son fils soit majeur, le testament de Jean Ronneau est tout à fait explicite à ce sujet⁸⁸.

Le cas le plus intéressant est celui de la veuve du maître de poste de Til-Châtel. Le 18 octobre 1791, Hyacinthe Roy meurt à quarante-deux ans, laissant le relais de poste à sa femme, Flore Anne Peuchot. Celle-ci épouse en deuxième noce Pierre Lenoir le 16 avril 1793⁸⁹ qui prend à son tour la charge de maître de poste. Mais ce dernier meurt le premier vendémiaire an III à l'âge de trente

84. C 350 : Lettre de la veuve Peire pour l'Intendant de Bourgogne, 12 février 1786. C'est une famille assez intéressante pour l'historien de la poste car les fils de la veuve Peire sont placés dans des emplois postaux : un de ses fils était directeur des messageries de Beaune, il s'est d'ailleurs enfui avec la caisse contenant 5 000 ou 6 000 livres. Son fils Jean-Baptiste est maître de la poste aux chevaux. Quand le fils Peire est destitué, un fils Baillet le remplace puis, en 1789, Antoine Baillet devient contrôleur des messageries.

85. P. Nougaret, *Histoire de la poste...*, *op. cit.*, note 1.

86. À Nantes, on retrouve le même phénomène, cf. Jeanne Leroy citée par P. Marchand, *Histoire de la poste, relais et maîtres de poste au XVIII^e siècle*, *op. cit.*, p. 45.

87. *Ibid.*

88. 4 E 122/108 : Succession Ronneau, testament de Jean Ronneau, 1772.

89. 2 E 638/3 : État civil de Til-Châtel, 16 avril 1793, mariage de Pierre Lenoir et Flore Anne Peuchot.

et un ans⁹⁰. Sa veuve reste seule pour s'occuper du relais jusqu'au 6 ventôse an III, jour auquel elle épouse en troisième noce Jean-Baptiste Chabeuf, âgé de vingt-quatre ans⁹¹. Dans les deux derniers contrats de mariage de Flore Anne Peuchot, il n'est pas fait mention du relais de poste. Les informations qui le concernent sont dans le contrat de mariage de Hyacinthe Roy et Flore Anne Peuchot, et ce contrat de mariage a été passé chez un notaire de Haute-Marne⁹². Il est concevable que Hyacinthe Roy laisse en héritage à sa femme le relais de Til-Châtel jusqu'à ce que leur enfant soit majeur pour en exercer lui-même la fonction de maître de poste. Entre-temps, ses maris successifs reçoivent le titre de maître de poste à sa place. Lorsque ceux-ci meurent, elle reprend la fonction et le titre de maîtresse de poste du relais de Til-Châtel. Les femmes exercent une espèce de « régence », elles assurent la transmission héréditaire, gage de stabilité pour la gestion du relais.

Les maîtres de poste de Côte-d'Or : un réseau familial

De nombreux liens familiaux ou matrimoniaux unissent les maîtres de poste. Par exemple, Louis Lebrun, maître de poste de Dijon, est le frère aîné de celui de La Cude⁹³, Edme Lebrun. Leur relais sont voisins et lors des périodes de difficultés d'approvisionnement, à la veille de la Révolution, Louis Lebrun fournissait des fourrages à son frère. Le même cas de figure concerne les relais d'Arnay-le-Duc et d'Ivry, les deux titulaires Bénigne et François Maugras sont frères⁹⁴. D'autres maîtres de poste possèdent le même nom de famille, comme Nicolas et Jean Péliissonnier, maîtres de poste à Pont-de-Pany et Norges ou encore Guy et Claude Simon Sébillotte, titulaires des relais de Nuits et Gevrey sont-ils également frères ? Il est impossible de l'affirmer avec certitude.

Outre ces liens de parenté directs, les maîtres de poste sont souvent liés entre eux par une politique matrimoniale visant l'endogamie. Il semble à ce sujet que les maîtres de poste de Côte-d'Or soient moins avancés dans leur processus d'ascension sociale que ceux du Calvados⁹⁵. Par exemple, le maître de poste de Châtillon-sur-Seine, Pierre Leclerc, a marié sa fille à Laurent Michaud exerçant la même profession que lui à Saint-Marc-sur-Seine, relais voisin de celui de Châtillon⁹⁶. Les familles Maugras d'Ivry et Bizouard de Rouvray sont également liées. François Maugras a épousé Joseph Hugot, fille de Claude Hugot et Anne Bizouard, elle-même fille du maître de poste de Rouvray, Maximilien Bizouard. On peut également citer le cas des Dugied de Genlis et des Péliissonnier de Norges⁹⁷. Ces deux familles allient deux composantes identiques avec d'un côté, une branche de notaires (les Péliissonnier de Blaisy-Bas et les Dugied de Longeault) et de l'autre, une branche de maîtres de poste (les Péliissonnier de Norges et les Dugied de Genlis). L'alliance de ces deux familles se concrétise par le

90. 2 E 638/3 : État civil de Til-Châtel, 1^{er} vendémiaire an III, décès de Pierre Lenoir.

91. 2 E 638/3 : État civil de Til-Châtel, 6 ventôse an III, mariage de Jean-Baptiste Chabeuf et Flore Anne Peuchot.

92. Ce contrat de mariage a été passé à Daumartin

93. P. Nougaret, *Histoire de la poste...*, *op. cit.*, note 5.

94. 5 MI 27 (R1) : État civil de Précý-sous-Thil, 30 avril 1781, mariage de François Maugras et de Joseph Hugot.

95. R. Tutoy, *op. cit.*, note 56.

96. P. Nougaret, *Histoire de la poste...*, *op. cit.*, note 5.

97. R. Marion, *À la recherche du temps passé*, octobre 1988.

mariage d'Adrien Dugied, fils de Guillaume Dugied, maître de poste de Genlis et d'Élisabeth Péliissonnier, fille de celui de Norges.

Exemples de maîtres de poste aisés et en faillite

- Jean-Baptiste Ronneau

Le maître de poste de la Maison Neuve, Jean-Baptiste Ronneau, est assez bien connu. Il a succédé à sa mère Marie Lecœur, veuve de Jean Ronneau, notaire royal à Précý-sous-Thil. Marie Lecœur avait racheté en 1774 le relais et l'auberge qu'elle vendit ensuite au fils de Marc-Antoine Chartraire (Guy), dont le père avait été à l'origine du tracé de la route de Rouvray. Elle acheta le tout pour 18 000 livres auquel elle ajouta 900 livres pour le vin⁹⁸. Jean-Baptiste Ronneau est né en 1768⁹⁹. Il est le seul garçon parmi trois filles, Élisabeth, Jeanne et Marie-Jeanne Ronneau. Il hérite du relais sans qu'on sache s'il a effectivement remplacé sa mère¹⁰⁰. Il épouse, en mai 1794, Marie Anne Charlotte Angély, originaire d'Époisses. De ce mariage naissent quatre enfants : Jean-Marie né le 1^{er} germinal an III, Françoise Caroline née le 23 thermidor an IV, Anne Virginie née le 20 germinal an VI et Anne Auguste Jean né le 24 frimaire an XIV¹⁰¹. Le 20 novembre 1807, les jumelles Anne Élisabeth et Anne Julie meurent quelques heures après leur naissance¹⁰². Le 29 novembre 1810, Anne Auguste meurt à son tour¹⁰³. C'est à la mort de la veuve Ronneau, Marie Lecœur, le 15 août 1814, à l'âge de 71 ans, que Jean-Baptiste Ronneau hérite. L'inventaire de toutes les propriétés possédées par la famille Ronneau donne une idée de sa fortune¹⁰⁴.

Les biens fonds de la famille sont divisés en trois grands domaines : les domaines de Chenault, du Brouillard et de Précý-sous-Thil. Le domaine de Chenault représente un capital de 80 010 francs, celui de Brouillard vaut 54 101 francs et celui de Précý-sous-Thil vaut 9 090 francs. L'ensemble de ces biens représente un patrimoine de 143 201 francs. Lors de la succession, ce patrimoine est divisé entre quatre héritiers : Étienne Rameau – il s'agit ici de l'ancien maître de poste de La Chaleur, qui a épousé Jeanne Ronneau, sœur de Jean-Baptiste –, Lazare Clergier, Auguste Godard et Jean-Baptiste Ronneau. Ce dernier récupère une part équivalente à la somme de 33 574 francs. Le tableau ci-dessous synthétise ce que possédait exactement Jean Ronneau et sa femme. On se rend compte que les possessions de la famille Ronneau sont diversifiées. À la culture céréalière s'ajoute celle du chanvre, il y a beaucoup de prés et de prairies, servant sans doute à l'approvisionnement du relais de poste en fourrages. Les denrées en nature sont également partagées. Outre les céréales (avoine, seigle, blé, orge), les fourrages, on trouve beaucoup de volailles (oies, chapons). Les domaines du Brouillard et de Chenault étant affermés, les revenus qu'en tirent les héritiers sont substantiels.

98. H. de Chazelle, *Histoire de Précý, Précý-sous-Thil*, chez l'auteur, 1963, p. 44 (d'après une minute du notaire Hugo, 15 janvier 1774).

99. 5 MI (R1) : État civil de Précý-sous-Thil, année 1768.

100. 4 E 122/108 : Chevalier, notaire à Précý, succession Ronneau.

101. 2 E 505/3 : Registres d'état civil de Précý-sous-Thil, an III-1806.

102. 2 E 505/3 : Registres d'état civil de Précý-sous-Thil, 1807-1822.

103. *Ibid.*

104. 4 E 122/108 : Chevalier, notaire à Précý, succession Ronneau, 20 mars 1814.

Document n° 4 : Inventaire des biens de Jean Ronneau et de Marie Lecœur en 1814 (source : 4 E 122/108)

Type de biens	Valeur estimée	
Domaine de Chenault		
Bâtiments		8 000
Prés et pâtures		27 046
Terres en sombres ¹⁰⁵		14 224
Terresensemencées de grains d'hiver en 1813		12 818
Terresensemencées de carémage ¹⁰⁶ en 1813		17 922
Total des biens du domaine de Chenault		80 010 francs
Domaine de Brouillard		
Bâtiments		3 000
Chenevières ¹⁰⁷		1 001
Prés		16 430
Terres en sombre		10 305
Terresensemencées de grains d'hiver en 1813		11 090
Terresensemencées de carémage en 1813		12 275
Total des biens du domaine de Brouillard		54 101 francs
Domaine de Précy-sous-Thil		
Bâtiments		4 000
Prés et chenevières		5 090
Total des biens du domaine de Précy-sous-Thil		9 090 francs
MONTANT TOTAL DE LA SUCCESSION		143 201 francs

Hormis cet héritage, Jean-Baptiste Ronneau a profité de la période révolutionnaire pour faire de nombreuses acquisitions et des échanges. Outre les achats de biens nationaux¹⁰⁸, les registres des actes du bureau de Saulieu attestent de l'activité de Jean-Baptiste Ronneau¹⁰⁹. Dans les différents registres – des vendeurs ou des acquéreurs –, on trouve le nom du maître de poste de La Maison Neuve inscrit vingt-cinq fois entre 1791 et l'an VIII ! Comme le remarque Henri de Chazelle, de nombreuses ventes sont la conséquence de spéculation sur les biens nationaux et les gros acheteurs ont souvent revendu en petits lots ceux qu'ils avaient achetés et ces opérations permettaient de gros bénéfices¹¹⁰. En tout, la valeur des acquisitions de terres de Jean-Baptiste Ronneau s'élève à 16 057 livres ! Si on additionne la valeur des acquisitions de biens nationaux, le total atteint 22 587 livres ! Les ventes représentent une valeur de 20 010 livres. Il effectue aussi trois échanges de terres avec Jean-Baptiste Delavault et Jacques Crépey. Étant donné que la famille Ronneau est riche et que les achats représentent des sommes importantes, il est possible de penser que les ventes de terres ne sont pas dues à des difficultés financières. Sans doute Jean-Baptiste Ronneau avait-il besoin de liquidités pour acheter ou alors tenta-t-il de rationaliser la géographie de ses terres ou d'améliorer la qualité de son patrimoine foncier. À sa mort, les revenus de ses immeubles sont de 4 212 francs¹¹¹. Le niveau de vie du fils de Jean-Baptiste Ronneau, maître de poste à La Maison Neuve, comme son père, est aussi élevé puisque le recensement nominatif de 1836 montre que son

105. M. Lachiver, *Dictionnaire du monde rural. Les mots du passé.*, Paris, Fayard, 1997, p. 1550, sombres : terres que l'on laisse reposer, jachères.

106. *Ibid.*, p. 367, carémages : Nom, dans l'Est, des semailles qu'on fait au printemps, principalement les orges et les avoines. Les grains semés s'appellent grains de carême. Nom de la sole qui porte ces grains.

107. D'après le *dictionnaire de Trévoux* : chenevière : « autrefois chanvrière, lieu semé de chénevis, pour faire venir du chanvre », tome II, p. 506.

108. Pendant la période 1791-an III, Jean-Baptiste Ronneau achète cinq lots de biens nationaux. La somme totale de ses acquisitions se monte à 6 530 livres. La majorité porte sur des terres et des prés. 1 Q368/1 : ventes de biens nationaux, Nan-sous-Thil, 9 juillet 1793.

109. 29 Q 5/1 : Bureau de Saulieu, tables des vendeurs, 1791-an III. Et 29 Q 5/2 : Bureau de Saulieu, tables des vendeurs, an III-an VIII.

110. H. de Chazelle, « La société populaire de Précy-sous-Thil, (1793-1795) », dans les *Annales de Bourgogne*, 1964, t. XXXVI, p. 210.

111. 3 Q 4 : Bureau d'Arnay, succession de Bénigne Maugras, 18 avril 1816.

ménage, en plus d'une femme et trois enfants, se compose de trois domestiques (Marie George, François Cordonnier et Françoise Laligant)¹¹².

- Étienne Rameau

Fils du maître de poste François Rameau, il est le maître de poste de Côte-d'Or qui a eu les plus lourdes responsabilités politiques pendant la période révolutionnaire. Il a succédé à son père, François, mort le 27 novembre 1781, à l'âge de soixante-huit ans¹¹³. La déclaration de succession d'Étienne Rameau prouve la richesse de ce maître de poste¹¹⁴. En plus d'une maison de maître, d'écuries, de terrains à La Chaleur, Étienne Rameau possède plusieurs autres domaines. Deux à La Chaleur, deux à Sombornon, deux à Beaune-La-Roche, un domaine à Geligny. Il possède aussi des bois, une autre maison de maître, un colombier, un moulin à eau. C'est un gros propriétaire, car les valeurs de ces domaines sont très élevées. Un de ses domaines de Sombornon vaut 53 600 francs, celui de Beaune-La-Roche en vaut 49 400, soit au total des biens de la succession s'élève à 288 686 francs !

Un maître de poste en faillite : Henri Gaudriot

Sur les listes électorales de l'an VI, Henri Gaudriot, maître de poste de Dijon, figurent parmi ceux pour lesquels il manque une condition pour voter. Il est en effet à cette date en faillite. Un dossier lui est consacré par le tribunal de commerce de Dijon qui recense l'ensemble des dettes actives et passives du maître de poste. Cette situation est quelque peu étonnante lorsqu'on sait que le relais de Dijon est le plus fréquenté du département. Tenant également auberge à l'enseigne de la Cloche, les revenus de Henri Gaudriot devaient être assez importants. Doit-on pour autant voir dans cette faillite une manifestation d'opposition au régime révolutionnaire ? Il est impossible de trancher, car les causes de son dépôt de bilan sont inconnues.

Charles Henri Gaudriot possède un patrimoine immobilier de grande valeur. L'Hôtel de la Cloche, rue de la Liberté, est estimé à 28 000 livres. Il possède une autre maison hors de la ville, estimée à 12 000 francs. Au total, avec les terres, les dettes actives en immeuble du maître de poste représente la somme de 46 600 livres. Ses dettes actives en mobilier s'élèvent à 34 360 livres. Il faut y ajouter les sommes énormes que lui doit la République pour indemnité : 13 300 livres et 136 006 livres en assignats. Ensuite sont notées toutes les dettes passives, hypothécaires ou non. Le total du passif de Henri Gaudriot est de 162 613 livres !

Les conséquences économiques de la Révolution pour les maîtres de poste ne sont pas les mêmes selon qu'ils sont riches ou non. La baisse du nombre de voyageurs, les prix excessifs des chevaux et des fourrages mettent à mal les relais déjà fragiles avant la Révolution. En revanche, les plus aisés ont des occasions inédites d'agrandir leur patrimoine, en particulier grâce à la vente des biens

112. 10 M 505 : Recensement nominatif, Précy-sous-Thil, 1836, ménage n° 148.

113. P. Charbon, P. Marchand, P. Rabier, B. Oger [dir.], *Le patrimoine de La Poste*, collection « Le Patrimoine des institutions économiques », Charenton-le-Pont, éditions Flohic, 1996, p. 68.

114. 33 Q 4/1 : Bureau de Sombornon, déclaration de succession d'Étienne Rameau, 21 janvier 1816.

d'Église et de ceux des émigrés. À ces inégalités économiques, il faut ajouter l'inégalité des chances en politique, puisque le système électoral institué par la Constituante est fondé sur la richesse pour les postes les plus importants.

L'implication politique des maîtres de poste pendant la Révolution

Les élections et épurations de la période révolutionnaire

Au niveau municipal, la participation des maîtres de poste à la vie politique de leur commune est assez importante. Sur toute la période, on compte en effet sept maîtres de poste différents qui deviennent maires ou président de l'administration de leur canton – fonction à peu près équivalente pour la fin de la période –, et cinq autres encore qui sont élus officiers municipaux ou notables. Quatre autres encore sont élus assesseurs du juge de paix. Au total, sur quarante et un maîtres de poste différents – les femmes sont exclues de ce calcul – pendant la période révolutionnaire, quinze d'entre eux ont eu, à un moment ou à un autre, des fonctions politiques au niveau local (36 %). Étant donné qu'il manque beaucoup de procès-verbaux d'élections, on estime que plus d'un maître de poste sur trois a pris des responsabilités politiques dans sa commune ou son canton.

Certains d'entre eux ont même fait plusieurs mandats ce qui signifie qu'ils sont appréciés par leur communauté. Étienne Rameau de La Chaleur est maire en 1790, puis président de l'administration de son canton en l'an IV. François Maugras d'Ivry est maire par deux fois à partir de 1792 ; en l'an IV, il devient président de l'administration de son canton. Joseph Desvarenes est par deux fois élu notable de Seurre, en 1790 et en 1792. Edme Chaussier est maire de Val-Suzon en 1790 puis notable en 1792. Enfin, Nicolas Péliissonnier est maire de Pont-de-Pany en 1790 puis juge de paix.

Plusieurs maîtres de poste sont élus électeurs et ils élisent ensuite les députés. Ils sont désignés par les assemblées primaires, on en compte neuf sur toute la période¹¹⁵. Enfin, il faut aborder l'échelon supérieur : les administrations de district et les administrations départementales. Un seul maître de poste de Côte-d'Or s'est hissé jusqu'à ce niveau de pouvoir. Il s'agit d'Étienne Rameau, maître de poste de La Chaleur au début de la Révolution. Il est d'abord élu en 1790 membre de l'administration du district d'Arnay-le-Duc. Le 11 septembre 1792, il est élu, à Châtillon-sur-Seine, membre du Conseil du département avec 279 voix sur 453¹¹⁶.

Des maîtres de poste élus sont démis de leur fonction, car on les a jugés trop extrémistes et d'autres sont proposés par les autorités pour occuper les places

115. Il s'agit de Claude Sébillotte de Gevrey (en 1790, an l'an III et en l'an VI), Étienne Rameau de La Chaleur (en 1790, 1791, 1792 et en l'an III), Edme Lebrun de La Cude (en l'an V), Jean-Baptiste Ronneau de La Maison Neuve (en l'an III et en l'an VI), François Maugras d'Ivry (en l'an VII), Guillaume Dugied (en l'an VII), Antoine Robert de La Roche-en-Brénil (en l'an III), Edme Chaussier de Val-Suzon (en 1791) et enfin Pierre Champy de Vitteaux (en l'an V).

116. L. 210/5 : Procès-verbal de l'assemblée électorale tenue à Châtillon-sur-Seine le 11 septembre 1792.

laissées vacantes par les épurations. Ainsi, François Maugras, maître de poste d'Ivry, fut victime des épurations de l'an III. Il fut forcé d'abandonner sa place de maire¹¹⁷. Jacques Mortureux, maître de poste de La Chaleur, fut également démis en l'an III de ses fonctions de notable¹¹⁸. En revanche, Claude Sébillotte figure par exemple dans le tableau, dressé par la société populaire et la municipalité de Gevrey, des personnes dignes d'exercer des fonctions publiques¹¹⁹. Après avoir donné son âge (44 ans), sa profession avant la Révolution (cultivateur) et après (officier municipal), après avoir commenté ses « bonnes mœurs », la société populaire de Gevrey conclut qu'il pourrait exercer des fonctions propres à l'achat de chevaux mais éventuellement d'autres fonctions. À Nuits, la société populaire et la municipalité proposent Guy Sébillotte, 48 ans, demeurant à Nuits, exerçant le métier de maître de poste avant la Révolution et d'aubergiste ensuite¹²⁰. La municipalité et la société populaire insistent sur son caractère « intègre, désintéressé », son « physique bien constitué ». Le fait qu'il ait donné pour différents dons patriotiques est aussi mis en valeur. En vendémiaire an III, il donne en effet 100 livres pour la construction d'un vaisseau de guerre¹²¹. Bien sûr, ce genre de source se heurte au problème du caractère « volontaire » de la souscription et souvent, ces « dons » sont plus ou moins forcés¹²². De même, Guy Sébillotte est un des premiers à donner (5 livres) lorsqu'il faut faire une souscription volontaire pour la construction d'un temple dédié à l'Être Suprême¹²³. Étienne Rameau fait parti aussi des maîtres de poste ayant la confiance du gouvernement post-thermidorien. Il est nommé, par le représentant du peuple Bernard, pour remplacer Marc-Antoine Sirurge démissionnaire (nommé par arrêté du 4 germinal an II)¹²⁴. Au total, le gouvernement de la « République bourgeoise » a des avis tranchés sur plusieurs maîtres de poste et au-delà des contingences économiques et des intérêts personnels, des maîtres de poste se sont engagés de façon forte dans la dynamique révolutionnaire.

Réseaux familiaux et réseaux de pouvoir

Il arrive que les liens des maîtres de poste avec des hommes de pouvoir soient très étroits. Par exemple François et Bénigne Maugras, sont les frères d'Antoine Maugras, élu plusieurs fois administrateur du district d'Arnay-le-Duc. Pierre Champy de Vitteaux est le beau-frère de Marc-Antoine Sirurge qui était le dernier maire de Vitteaux sous l'Ancien Régime¹²⁵. Son appartenance à la franc-maçonnerie en 1789 laisse présager de ses convictions avancées¹²⁶. Sous la Révolution, il fut élu député de la Côte-d'Or et il continua sa carrière pour devenir baron d'Empire en 1814. Les Champy de Vitteaux étaient également liés aux Chouard du même lieu qui réussirent une impressionnante ascension sociale et qui se construisirent une fortune grâce aux ventes des biens nationaux. La période révolutionnaire fut un véritable tremplin pour cette famille. On

117. L. 1382 : Épurations des autorités constituées du district de Beaune, canton d'Ivry, commune d'Ivry, 20 frimaire an III.

118. L. 1265/2 : Épurations des autorités constituées du district d'Arnay-le-Duc, canton de Sombernon, commune de La Chaleur, 6 nivôse an III.

119. L. 1622 : Tableau dressé par les sociétés populaires et les municipalités du district de Dijon des personnes dignes d'exercer des fonctions publiques, canton de Gevrey, commune de Gevrey, an II.

120. L. 1622 : Tableau dressé par les sociétés populaires et les municipalités du district de Dijon des personnes dignes d'exercer des fonctions publiques, canton de Nuits, commune de Nuits, an II.

121. L. 3023 : Liste des personnes qui voudront bien souscrire pour la construction d'un vaisseau de guerre, don de Guy Sébillotte, 18 vendémiaire an III.

122. L. 1622 : Tableau dressé par les sociétés populaires et les municipalités du district de Dijon des personnes dignes d'exercer des fonctions publiques, canton de Nuits, commune de Nuits, observation sur le cas de Guy Sébillotte, an II : il a une « fortune aisée ».

123. L. 3023 : Liste des personnes qui veulent souscrire pour la construction d'un temple dédié à l'Être Suprême, don de Guy Sébillotte, prairial an II.

124. L. 1622 : Police générale, épuration du district de Dijon, nomination d'Étienne Rameau pour la place d'administrateur du département, an II.

125. P. Champy, « Les Champy et les Chouard de Vitteaux ou l'ascension de deux familles bourgeoises. », dans *Nos Ancêtres et nous*, Lyon, 1990, n° 6, p. 5-9.

126. F. Hutinel et J.-B. Mathey, *Vitteaux et ses environs*, Paris, Res universis, 1990 (réimpression de l'édition de 1912), p. 423. Dans « le tableau des frères qui composent la Loge de l'Égalité à l'Orient de Vitteaux pour l'année 1782 », Marc-Antoine Sirurge est secrétaire en chef de la correspondance et maître.

127. R. Marion, *À la recherche du temps passé*, octobre 1988, et l'abbé Laboureau, « La famille Dugied », *Mémoire de l'Académie de Dijon*, 1934, tome IX, p. 92-116.

128. E. Budin, *Mon village Ivry-en-Montagne*, 1965.

129. E. dépôt 326 : Ivry, registre de délibérations du conseil municipal (14 février 1790-10 thermidor an II).

130. *Ibid.*

131. *Ibid.*

132. L. 930 : Procès-verbaux d'élections par chacune des compagnies de grenadiers de la garde nationale sédentaire des cantons, district de Beaune, canton d'Ivry.

retrouve ce type de liens indirects avec le pouvoir chez les familles Dugied de Genlis et Péliissonnier de Norges¹²⁷. Le rapprochement de ces deux familles est né du mariage d'Adrien Dugied (1732-1777) et d'Élisabeth Péliissonnier. Or, Marie Péliissonnier, mère du célèbre évêque constitutionnel de la Côte-d'Or, Jean-Baptiste Volfus (1734-1822), n'est autre que la cousine issue de germains d'Élisabeth Péliissonnier. Ces liens entre familles de maîtres de poste et personnalité du pouvoir ne permettent pas de connaître les positions politiques des maîtres de poste, mais cela permet en tout cas de connaître leur environnement politique.

François Maugras d'Ivry : l'investissement du champ politique

Le cas de ce maître de poste est intéressant car il s'implique de façon croissante dans la vie politique locale. Au fur et à mesure de la Révolution, il gravit les échelons et réussit à se construire une réputation sur la scène politique locale. Les premières élections à Ivry, au début du mois de février 1790, donne à François Maugras la place d'officier municipal¹²⁸. Mais lorsque les élections sont déclarées non conformes et effectuées de nouveau le 14 février 1790, il n'est cette fois pas élu. Malheureusement, les registres de délibérations d'Ivry ne commencent que le 14 février. On voit se profiler un cas de figure récurrent à Ivry, village où les différentes factions politiques s'affrontent pendant les élections, ce qui les rend souvent nulles. Finalement, ses débuts sont modestes puisqu'il est élu simple secrétaire-greffier, le 18 avril 1790, en remplacement de Jean Nicolas David devenu commandant de la garde nationale¹²⁹. Après avoir prêté serment, il signe « Maugras secrétaire-greffier ». Chaque article de délibération est signé par lui jusqu'au 19 décembre 1790¹³⁰. À cette date, il est en effet élu greffier du juge de paix. Parallèlement, il prend part à plusieurs autres tâches civiques. À la date du 29 avril 1791, on apprend qu'il était collecteur du don patriotique pour l'année 1790¹³¹. Il est également commandant en second de la garde nationale d'Ivry¹³², puis commandant en premier. C'est en décembre 1792 qu'il commence à occuper des fonctions plus stratégiques comme maire d'Ivry. Or, jusqu'à la constitution de l'an III, le maire a de très larges pouvoirs. En l'an II, son mandat est renouvelé.

Il est intéressant de suivre les différentes actions menées par le conseil municipal pendant l'année 1793. Elles sont tout à fait significatives du climat de « l'année terrible ». Le 3 février 1793, les municipalités se rassemblent pour compter l'argent qu'ont rapporté les quêtes faites pour les volontaires. La somme totale récoltée par les municipalités du canton est de 74 livres et 18 sols. Le 14 mars, il s'agit de désigner des volontaires suite à la levée des 300 000 hommes. Le conseil traque aussi les suspects. Le premier avril, le château d'Ivry est visité et les armes du lieu confisquées. François Maugras est nommé com-

missaire pour cette mission avec Jean Pannetier. On voit la municipalité attribuer des passeports, s'occuper du salaire des ouvriers et de la taxation du pain. C'est l'époque où se crée à Ivry un comité de surveillance et les réquisitions se multiplient. C'est également le moment de la déchristianisation et de l'application du nouveau calendrier républicain, non sans difficultés, puisque le 3 frimaire an II (23 novembre 1793) et le 16 ventôse (6 mars 1794), la municipalité se plaint de l'attitude des habitants qui chôment toujours le dimanche, sans respecter les décadi. À partir de là, ils seront décrétés suspects. Ensuite les élus mettent en place l'emprunt forcé (30 frimaire an II). Tout au long de cette période troublée (en frimaire an II, des révoltes ont lieu à Ivry, sans doute en raison de l'application du nouveau calendrier républicain), François Maugras exerce sa fonction avec diligence. L'épaisseur du registre des délibérations municipales sous son mandat traduit une activité intense.

Pendant cette période, François Maugras se voit attribuer diverses missions qui prouvent la confiance des habitants. Lorsque le bien commun est en jeu et qu'il faut aller faire des démarches pour obtenir l'établissement d'un marché à Ivry, il est nommé commissaire avec Jean Pannetier (12 mai 1793). Pour des missions plus délicates comme les réquisitions, il est également choisi plusieurs fois. Le 3 brumaire an II (24 octobre 1793), il est chargé de réquisitionner plusieurs chevaux. Cette mission lui incombe encore en germinal an II (avril 1794). Sans doute ses connaissances de maître de poste ont-elles été mises à contribution pour trouver des animaux sains et pouvoir les décrire avec précision. Lors de la déchristianisation, François Maugras enlève lui-même de l'Église les objets précieux (23 frimaire an II).

En l'an IV, les municipalités de commune n'existent plus. Elles ont été remplacées par une municipalité de canton où chaque commune est représentée par un agent et son adjoint qui siègent à l'assemblée cantonale. Émile Budin, en comparant les positionnements de chaque commune dans le registre de délibération du canton, remarque qu'Ivry est la plus « avancée ». Il explique que cette maturité politique est sans doute due au positionnement d'Ivry sur la grande route de Paris à Lyon¹³³. En brumaire an IV, François Maugras continue son ascension au sein de la classe politique locale, puisqu'il est nommé président de l'administration du canton. Les suffrages se sont concentrés autour de sa personne : sur 32 votants, il obtient 28 voix¹³⁴. Il mène à cette occasion la lutte contre les prêtres réfractaires. Là encore, son mandat n'est pas des plus tranquilles. L'administration départementale est obligée d'envoyer à Ivry la force armée. François Maugras rend compte également à l'administration de son activité en matière de déchristianisation : le premier floréal an IV, il peut leur affirmer qu'il n'y a plus de signes extérieurs du culte dans sa circonscription.

133. E. Budin, *Mon village, Ivry-en-Montagne*, 1965.

134. L. 240 : Procès-verbaux des assemblées primaires, Ivry, an IV.

C'est la démission de Bénigne Gentès qui va permettre à François Maugras d'acquiescer une place plus importante. Le 24 messidor an IV, il faut le remplacer dans sa fonction de commissaire exécutif, puisqu'il a renoncé à sa résidence dans le canton. Le ministre de l'Intérieur demande au commissaire de l'administration départementale¹³⁵ : « d'indiquer pour son remplacement un sujet dont les talents et l'attachement au gouvernement républicain soient un garant du bonheur des administrés et de la tranquillité du canton sous ses auspices. » Le commissaire du département donne deux noms parmi lesquels celui de François Maugras. Les commentaires qu'il fait sur celui-ci éclairent ses positions politiques antérieures : « Bien qu'il passe pour avoir des positions exagérées, on rend justice à sa probité. » Il insiste même pour sa nomination : « Dans toutes les circonstances et surtout dans celles où nous nous trouvons, il importe que le gouvernement ait des agents d'un civisme prononcé ; le citoyen Maugras doit avoir la préférence de son concurrent. »

Finalement, François Maugras l'emporte et rend sa place à la tête de l'administration du canton. Peu de temps après, il doit faire face à une situation de crise. Les élections ont encore été le théâtre de la lutte entre groupes rivaux¹³⁶. François Maugras, consciencieux, semble avoir gardé sa partialité pour décrire les événements même s'il écrit que « la cabale des prêtres réfractaires » est à l'origine des troubles. La force armée est envoyée de nouveau à Ivry pour y rétablir le calme. Il garde cette fonction de commissaire du gouvernement attaché à l'administration d'Ivry après la Révolution comme en atteste les demandes de paiement qu'il envoie plusieurs fois au préfet de Côte-d'Or¹³⁷. Parallèlement, François Maugras est élu électeur en l'an VII¹³⁸.

On ne peut douter des convictions révolutionnaires de ce maître de poste car d'autres sources renseignent de façon similaire. Ainsi tenta-t-il d'acheter des biens nationaux sur le territoire d'Ivry. Son accusation de « terrorisme » en l'an III confirme la fermeté de ses engagements. Ses dénonciateurs l'accusent d'avoir été le chef d'une révolte à Saussey en 1791 et de « regretter le régime tyrannique et dévastateur qui a précédé le 9 thermidor an II ». Pour se disculper, François Maugras écrit qu'il n'a été qu'une seule fois à Saussey pour empêcher l'assassinat d'un membre de l'administration. Ces affirmations sont attestées par plusieurs témoignages qui plaident en sa faveur. Le conseil général de Saussey lui attribue « une probité à toute épreuve ». Finalement, le directoire du district le disculpe et demande qu'on lui rende ses armes.

Les temps forts de l'action politique : participation aux sociétés populaires et résistance aux épurations

Les limites chronologiques de cette partie sont celles de l'existence des sociétés populaires. Cette période court de 1789 à l'an III, moment où la Convention

135. E. Budin, *Ivry... op. cit.*, p. 238, d'après la cote L 329.

136. L. 246 : Procès-verbaux des assemblées primaires, Ivry, an VI.

137. L. 329 : Administration municipale de canton, affaires spéciales, ans IV-XIII.

138. L. 249 : Procès-verbaux des assemblées primaires, Ivry, an VII.

interdit les sociétés politiques. Elles sont en effet un des rouages importants de la Révolution que la Convention récuse. Cette suppression des formes associatives de la vie politique entre dans le cadre de la « vengeance » de la « République bourgeoise » contre le gouvernement des « terroristes »¹³⁹.

La participation aux sociétés populaires est une donnée intéressante pour comprendre quelle attitude ont eu les maîtres de poste face aux changements politiques. Elle n'est pas anodine car les sociétés politiques, « en dehors des assemblées élues et des autorités constituées, [...] s'affirment comme un des lieux essentiels de la vie politique révolutionnaire »¹⁴⁰. Il ne s'agit pas, pourtant, d'uniformiser les comportements. L'appartenance à une société politique ne peut pas se réduire à une opinion déterminée. Les sociétés sont très différentes entre elles et leurs prises de position ont souvent été divergentes. Elles n'ont jamais eu de programme politique, au sens strict du terme. On ne peut pas assigner d'emblée un comportement politique à un maître de poste parce qu'il est membre de l'une d'entre elles. Cette appartenance a pourtant une signification pour l'historien qui veut cerner les comportements. Ainsi, si on ne peut présumer des convictions politiques profondes de ses membres, l'appartenance à une société politique n'est pas vide de sens. Leurs membres font en effet partie d'une frange de la population qui est soucieuse de participer au débat politique contemporain. J. Boutier y voit la volonté de participer à la dynamique révolutionnaire¹⁴¹. Il s'agit d'un soutien, évidemment plus ou moins prononcé, à la Révolution. En outre, les périodes d'épurations au sein des sociétés permettent de cerner plus précisément l'attitude d'un individu en particulier.

Un premier problème se pose : les maîtres de poste ont-ils eu un accès facile aux sociétés politiques en Côte-d'Or ? Elles n'étaient pas implantées dans toutes les villes et villages. Plusieurs facteurs font penser que les maîtres de poste de Côte-d'Or n'ont rencontré aucune difficulté matérielle les empêchant de participer à ces sociétés. D'abord, ils ont accès au moyen de transport puisqu'ils ont eux-mêmes de nombreux chevaux et ils sont souvent bien assez riches pour se déplacer. Ensuite, la localisation même des sociétés favorise ce groupe. Ayant bâti une carte de la localisation des différentes sociétés politiques en France de 1789 à 1792, J. Boutier remarque : « À partir des grandes villes, il est aisé de repérer certains principes « naturels » de localisation des sociétés. Elles sont nombreuses près des fleuves et des rivières, sur ces grands axes de circulation où s'intensifie la vie sociale et la circulation des hommes, des nouvelles et des idées. »

Or, les relais de poste sont par définition des endroits où circulent les informations. Situés sur les grandes routes du royaume, ils sont des lieux propices à l'avancement des idées. La Côte-d'Or est un département précoce en matière de création de sociétés politiques. Dès l'été 1789, Dijon a sa propre société et la

139. D. Woronoff, *La République bourgeoise de Thermidor à Brumaire (1794-1799)*, Paris, éditions du Seuil, 1972, p. 10.

140. J. Boutier, P. Boutry, S. Bonin [dir.], *Atlas de la Révolution française*, tome VI, « Les sociétés politiques », Paris, éditions de l'École des Hautes Études en Sciences sociales, 1992, p. 9.

141. *Ibid.*, p. 33.

142. *Ibid.*, p. 82.

143. Les lignes en italique signifient qu'il n'a été possible de vérifier s'il s'agissait effectivement de maîtres de poste. Pour Jean Brissonnet de Montbard, sa profession n'est pas indiquée. La liste des membres de Beaune ne précise pas les métiers des trois Jean-Baptiste Baillet présents dans la liste.

144. L. 3000 : Société populaire de Dijon, listes des membres, 20 brumaire an II.

145. L. 3027 : Société populaire de Précý-sous-Thil, lettre à la société populaire de Précý-sous-Thil, 28 brumaire an II.

146. L. 2227 : Société populaire de Semur, liste des membres de la société populaire après les épurations de pluviôse et ventôse an II.

147. L. 3037 : Société populaire de Somberton, liste des membres, 20 frimaire an III.

148. L. 3043 : Société populaire de Vitteaux, liste des membres, 2 février 1791.

149. L. 3011 : Société populaire de Montbard.

150. S. Langlois, *Les Membres de la société populaire de Beaune en l'an II : caractéristiques sociologiques, itinéraires et comportements politiques de la fin de l'ancien régime à thermidor an II*, mémoire de maîtrise, histoire, Dijon, 1995.

151. M. Henriot, « Le club des Jacobins de Semur, 1790-1795 », *La Révolution en Côte-d'Or*, Publications du Comité départemental pour l'étude de l'Histoire économique de la Révolution française, n° 9, 1933, 429 p.

152. *Ibid.*, liste des membres de la société en septembre 1791, appendice, p. 393 (cette liste a été bâtie par l'auteur grâce à la liste originale se trouvant à la bibliothèque de Semur, il y a ajouté les professions et l'âge des membres grâce à la liste des citoyens actifs de Semur : L308 (ADCO).

prolifération de ces sociétés est particulièrement nette, dès les débuts de la Révolution, comme dans tout l'axe de la Saône, entre Lyon et Dijon. Les sociétés politiques quant à elles sont un phénomène urbain, et comme beaucoup de relais de poste sont situés dans les principales villes du département, chef-lieu de district ou chef-lieu du canton. Si on compare l'implantation des relais par rapport à celles des sociétés politiques, les correspondances sont nombreuses. Cette comparaison est possible grâce aux informations fournies par J. Boutier. Il a dressé un tableau récapitulatif à la fin de son livre intitulé¹⁴² : « Les sociétés politiques en France, 1789-an III ». Ce tableau met en lumière les divisions administratives des départements. En Côte-d'Or, les sept districts sont dotés de sociétés populaires. Cinq d'entre eux ont également des relais de poste (Dijon, Châtillon, Arnay-le-Duc, Beaune et Semur-en-Auxois). Parmi, les quarante-et-un chefs-lieux de canton possédant une société populaire, treize ont aussi un relais de poste. À l'échelon inférieur des simples bourgs ou villages, on n'observe plus cette correspondance. Sur les dix-huit villages ayant une société, seuls deux ont aussi un relais de poste. Ainsi, le principe d'installation des relais et celui de l'implantation des sociétés populaires répondent à des règles communes, dans la mesure où se sont deux phénomènes urbains. Au total, sur soixante-six communes dotées de sociétés populaires, vingt ont aussi un relais de poste. Prise dans l'autre sens, la comparaison est plus éclairante : seuls neuf relais de poste n'ont pas de société populaire dans le lieu où ils sont implantés. Les maîtres de poste ont donc un accès facile aux sociétés politiques.

Document n° 5 : Tableau non exhaustif des maîtres de poste qui ont été membres d'une société politique¹⁴³

Sociétés politiques	Nom du (ou des) maître(s) de poste membre(s)	Observations
Dijon ¹⁴⁴	Étienne Benoît	Ancien maître de poste de Dijon, démissionnaire en 1781
Précý-sous-Thil ¹⁴⁵	Jean-Baptiste Ronneau	Maître de poste de La Maison Neuve
Semur-en-Auxois ¹⁴⁶	Simonnot Jacques Rameau Étienne	Maître de poste de Semur-en-Auxois Ancien maître de poste de La Chaleur
Somberton ¹⁴⁷	Mortureux Jacques	Nouveau maître de poste de La Chaleur
Vitteaux ¹⁴⁸	Champy Pierre	Maître de poste à Vitteaux
Montbard ¹⁴⁹	Jean Brissonnet	Maître de poste de Montbard
Beaune ¹⁵⁰	J.-B. Baillet	Maître de poste de Beaune

Le cas le plus précis est celui de la société de Semur-en-Auxois, car une étude complète a été réalisée sur son compte par Marcel Henriot¹⁵¹. La société de Semur-en-Auxois est née d'un conflit local entre aristocrates et patriotes. Jacques Simonnot, maître de poste de Semur-en-Auxois, et Étienne Rameau, maître de poste de La Chaleur, ne font pas partie des premiers membres. Jacques Simonnot a été admis le 15 avril 1793 et Étienne Rameau, le 28 octobre 1793¹⁵². Les maîtres de poste sont plutôt des membres de la dernière heure

puisqu'elles seules douze personnes ont été admises après eux. Or la société de Semur-en-Auxois avait décidé le 16 frimaire (6 décembre 1793) qu'elle ne recevrait plus de nouveaux membres après cette date, « considérant sans doute qu'un bon patriote n'a pu attendre jusque-là pour se faire jacobin »¹⁵³.

Il est intéressant de suivre l'évolution des épurations de cette société. Elles peuvent renseigner sur les convictions profondes des maîtres de poste, dans la mesure où les personnes les moins « révolutionnaires » sont exclues d'abord. Dans la société de Semur-en-Auxois, les épurations commencent avec le procès du roi, alors que les conflits entre Montagnards et Girondins s'accroissent. Sur la motion d'un des membres, il « est arrêté qu'il serait procédé à la régénération de la société par voie de scrutin épuratoire »¹⁵⁴. Pour rester dans le club, il faut avoir les 2/3 des voix des dix épurateurs élus. Ceux qui sont exclus sont accusés de modérantisme. Si Jacques Simonnot a échappé à ces scrutins épuratoires, Étienne Rameau en a été la victime le 13 ventôse an II (3 mars 1794). Ce dernier, plus en vue que le premier, étant donné sa place d'administrateur du département de la Côte-d'Or en 1793, a été une cible particulièrement importante pour les Jacobins épurateurs. Il ne devait pas être, en effet, parmi les plus révolutionnaires. Sa place au directoire du département allant également dans le sens de la modération. Robert Schnerb explique dans son article que le directoire du département était moins extrémiste que les municipalités¹⁵⁵. Finalement, ce cas particulier montre qu'un maître de poste peut avoir adhéré à une société populaire sans pour autant être considéré comme un extrémiste.

Un autre cas est connu grâce à un article de Henri de Chazelle sur la société populaire de Précý-sous-Thil¹⁵⁶. Il s'agit du maître de poste de La Maison Neuve, Jean-Baptiste Ronneau. La société de Précý-sous-Thil fut fondée à l'automne 1793 grâce à une missive adressée au club de Semur-en-Auxois par les clubistes précýliens le 28 brumaire an II (18 novembre 1793)¹⁵⁷. Parmi les dix-huit citoyens de la société, on trouve Jean-Baptiste Ronneau, maître de la poste à La Maison Neuve. En fait, cette société est l'émanation directe de la municipalité, puisque tous ses membres ont des responsabilités civiques dans la commune. À ce moment, Jean-Baptiste Ronneau est assesseur du juge de paix et cette société est surtout composée de notables, notaires ou riches commerçants... Selon Henri de Chazelle l'activité de cette société est assez réduite. Le maître de poste de La Maison Neuve échappe aux épurations du 23 ventôse an II (13 mars 1794), puisqu'il figure encore sur la liste dressée par l'agent national près le district de Semur-en-Auxois le 8 messidor an II (26 juin 1794)¹⁵⁸. Jean-Baptiste Ronneau figure parmi les membres de la société populaire de Précý-sous-Thil jusqu'à la disparition de celle-ci à une date imprécise. Il est difficile de deviner les convictions politiques de ce maître de poste même si la société de Précý n'a été qu'une « timide et prudente arrière-garde de la Révolution »¹⁵⁹;

153. *Ibid.*, p. 176.

154. *Ibid.*, p. 167.

155. R. Schnerb, « Les administrateurs de la Côte-d'Or en 1793 », dans les *Annales historiques de la Révolution française*, 1936.

156. H. de Chazelle, « La société populaire de Précý-sous-Thil (1793-1795) », dans les *Annales de Bourgogne*, 1964, t. XXXVI, p. 209-222.

157. *Ibid.*, p. 211.

158. *Ibid.*, p. 216.

159. *Ibid.*, p. 222.

rien ne précise réellement l'attitude de Jean-Baptiste Ronneau dans cette entreprise.

Les manifestations d'hostilité à la Révolution : les maîtres de poste suspects

Si l'engagement des maîtres de poste dans l'espace politique ne laisse pas toujours transparaître clairement leurs convictions profondes, leur inscription sur les listes des suspects permet de cerner plus clairement leur attitude. Les dossiers de suspects sont en effet étayés par des témoignages et des preuves de leur « culpabilité ». Dans les périodes les plus difficiles, les méthodes de désignations des suspects sont parfois contestables, la délation, pratique fréquente, peut être l'occasion de régler des conflits personnels. Enfin, les comités de surveillance chargés de désigner et de poursuivre les suspects sont des organes locaux dans lesquels les conflits personnels restent possibles.

Quoi qu'il en soit, en étudiant la table alphabétique de la fin du registre de la série L, on trouve quatre maîtres de poste qui ont été inscrits sur les listes de suspects. Il s'agit d'Andoche Berger de Saulieu, Louis Bizouard de Rouvray, François Maugras d'Ivry et Antoine Benoît de Chanceaux. Leur inculpation ne reflète pas des comportements profondément contre-révolutionnaires ou bien uniformes. De surcroît, il faut tenir compte de la date de leur inscription sur ces listes. Le maître de poste qui est décrété suspect sous la Terreur n'est pas forcément accusé des mêmes méfaits que celui qui est accusé après le 9 thermidor an II et qui est considéré comme « terroriste », mot postérieur à la chute de Robespierre.

La Révolution n'a pas été qu'un facteur de trouble pour les maîtres de poste. Elle leur a apporté la sphère civique comme domaine d'expression et de pouvoir et la vente des biens nationaux comme possibilité de s'enrichir. La double problématique concernant le poids économique des maîtres de poste sous la Révolution et leur implication politique ne peut pas recevoir une réponse unique. Le poids économique des maîtres de poste de Côte-d'Or s'est maintenu ou même amélioré, mais seulement dans la mesure où ceux-ci possédaient déjà un capital important au début de la Révolution. Il semble que la Révolution ait accentué les inégalités préexistantes au sein de ce groupe. Les plus pauvres des maîtres de poste n'ont pu profiter de la vente des biens nationaux. Trop petits propriétaires pour faire vivre leur relais en autarcie, ils ont souffert des variations des prix des fourrages.

Le grand intérêt de cette étude était de mesurer l'implication des maîtres de poste dans la vie politique. Beaucoup se sont impliqués dans les élections, quelques-uns d'entre eux dans les sociétés populaires. Finalement, presque la moitié des maîtres de poste de Côte-d'Or ont eu des responsabilités politiques au

niveau local. Même si les plus fortunés ont obtenu les places les plus importantes, la vie politique a été moins discriminatoire que l'économie. On peut en conclure que pour une grande part du groupe des maîtres de poste la perte du « pouvoir symbolique » des privilèges a été remplacé par un pouvoir certes moins prestigieux, mais un pouvoir quand même : le pouvoir politique.

Quant à savoir si les maîtres de poste ont adhéré aux idées révolutionnaires, il est plus difficile de le dire. Se présenter aux élections signifie-t-il que l'on adhère à l'idéologie du pouvoir en place ? Sans doute, en tout cas, que ces maîtres de poste n'y étaient pas hostiles. Tout dépend aussi de la période. La Révolution n'est pas un bloc uniforme. La politique de la Constituante n'est pas celle du Comité de Salut Public ou du Directoire. L'étude de l'adhésion aux sociétés populaires, de la résistance des maîtres de poste élus aux épurations, soit pour « modérantisme », soit, plus tard, pour « terrorisme », a permis de dégager des portraits plus précis. Pour certains des maîtres de poste, comme François Maugras d'Ivry, leur engagement pour la Révolution « jusqu'au-boutiste » des années de la Terreur ne fait pas de doute. Pour d'autres, Étienne Rameau de La Chaleur, par exemple, l'engagement révolutionnaire, qui ne peut pas se démentir, est moins extrême. On le voit d'ailleurs revenir dans le directoire du département sous le Directoire.

Concernant les cas d'oppositions franches aux idées révolutionnaires, ce sont peut-être les plus difficiles à analyser. Andoche Berger, maître de poste de Saulieu, suspect d'émigration, a été blanchi. Dans les deux autres cas, Antoine Benoît et Louis Vieillard, tous deux suspects, l'opposition est plus marquée. Mais nos conclusions se heurtent au système de définition de suspects sous la Terreur. Le poids des dénonciations et les règlements de compte amplifient sans doute le degré des convictions contre-révolutionnaires de ces maîtres de poste. Quoi qu'il en soit, cette étude permet de dire que la majorité du groupe des maîtres de poste s'est engagée dans le sens de la modernité, en participant à la vie politique.



Seconde partie

*Évolution et extension
du réseau postal en Côte-d'Or
(1815-1848)*

Le service des malles-poste

Une organisation unique

La nécessité d'acheminer rapidement les dépêches et surtout le courrier administratif dans tous les points du royaume a très tôt amené les dirigeants français à concevoir un système de liaisons directes entre la capitale, siège du pouvoir, et les villes de province. Si différents moyens et véhicules ont été utilisés, la malle-poste reste durant toute la première moitié du XIX^e siècle le mode de transport le plus utilisé. Créée par le décret des 23 et 24 juillet 1793, elle marque le lien étroit entre la poste aux lettres et la Poste aux chevaux¹ : « Titre II : Service et régime intérieur de la Poste aux lettres : 6) Il sera établi un nombre suffisant de voitures pour le transport des lettres et dépêches afin de les faire parvenir avec célérité dans tous les points de la République et à toutes les communications avec l'étranger. Ce service ne pourra être fait par aucune autre voiture de messagerie. »

Malgré les troubles militaires de 1814-1815 et la présence prussienne, les années 1815-1848 représentent l'âge d'or des maîtres de poste². Le réseau des relais ne cesse de s'accroître au fil des créations de bureaux distributeurs et de la multiplication des liaisons postales. Si les relais constituent l'infrastructure des lignes de transport, peu d'entre eux sont concernés par l'organisation unique de la malle-poste. Poste aux lettres et Poste aux chevaux forment sous l'Empire deux administrations relativement distinctes, elles sont cependant coiffées d'un même directeur général, car l'exploitation des maîtres de poste reste indispensable à la continuité des services de la Poste aux lettres. En dépit de l'instauration en 1817, par souci d'économies, d'inspecteurs communs, les deux services restent bien différents l'un de l'autre.

Comment s'organise alors le courrier à longue distance, quelles sont les caractéristiques d'un service spécial lié de très près au réseau routier ?

Le réseau des routes de poste

La Poste et la route sont intimement liées, à une époque où les communications terrestres priment sur les embryons de liaisons ferroviaires. Pour bien comprendre les enjeux et les évolutions du réseau postal, il est indispensable d'abor-

1. Lepage M., *Bulletin Général Annoté des Lois, Décrets et Ordonnances*, volume IV (1792-1793), Paris, Dupart, 1836.

2. Cumin L., *Les Postiers : Les Métiers des PTT*, Paris, Ed. Universitaire, 1984, 227 p.

der celui des voies de communications routières. Au début du XIX^e siècle, l'espace français est mal maîtrisé. La monarchie absolue a bien légué un réseau routier important, mais les troubles militaires de la Révolution et de l'Empire n'ont pas permis d'en assurer l'entretien, ni l'amélioration³. La Côte-d'Or n'échappe pas à la règle en dépit de l'héritage que lui ont laissé les États de Bourgogne. Ces derniers ont joué un rôle majeur dans la construction de l'ossature routière de la province au XVIII^e siècle. Leur politique active dans ce domaine devait favoriser la vente des produits bourguignons. Les États obtiennent toute autorité dans ce domaine en 1722, ce qui est une situation particulière dans le royaume. À partir de 1731, ils organisent des bureaux et des commissions de travaux publics qui aboutissent en 1752 à la création d'un véritable corps des ponts et chaussées. L'œuvre est considérable puisqu'on dénombre quarante-sept routes en 1784⁴. La création des départements en 1790 et l'explosion de la province en entités plus restreintes, inscrivent Dijon en tant que centre et carrefour de la Côte-d'Or. Cette situation, clairement visible par l'étoile formée autour de l'ancienne capitale des Ducs, n'est pas un cas isolé. Les réseaux régionaux, inclus peu à peu dans des tracés nationaux, sont encore nettement majoritaires dans le royaume en 1820, comme l'indique B. Lepetit⁵. L'Empire, basé sur une politique extérieure forte, n'a que peu contribué au développement du réseau interne, privilégiant, pour des raisons militaires, les grandes artères en direction des frontières. Il a cependant mis en place un nouveau classement routier qui va servir de base à leur future gestion. Par le décret du 20 ventôse an XI (16 décembre 1811), les routes sont réparties en deux catégories : impériales et départementales. Les premières, qui deviennent « royales » avec la Restauration sont elles-mêmes divisées en trois classes. La première comprend les routes conduisant de Paris aux frontières. La deuxième, les routes reliant les frontières sans passer par Paris et enfin, la troisième, celles allant d'une ville à une autre. Les routes départementales sont, quant à elles, un démembrement de la troisième classe. La Côte-d'Or comprend, en 1820, huit routes royales portées au nombre de neuf en 1847 par la création de la liaison 77bis entre Dijon et Nevers, soit un total de 706 kilomètres⁶.

N° des routes		Classement	Liaisons	Longueurs en Côte-d'Or
Avant 1824	Après 1824			
6	5	1 ^{re} classe	Paris à Genève par le Simplon	129 km
7	6	1 ^{re} classe	Paris à Chambéry par le Mont-Cenis	87 km
83	65	3 ^e classe	Neufchâteau à Bony-sur-Loire	45 km
88	70	3 ^e classe	Avallon à Combeau-Fontaine	66 km
89	71	3 ^e classe	Dijon à Troyes par Châtillon	92 km
91	73	3 ^e classe	Moulin à Bâle par Besançon	52 km
92	74	3 ^e classe	Chalon-sur-Saône à Sarreguemines	86 km
	77bis	3 ^e classe	Nevers à Dijon	60 km
98	80	3 ^e classe	Mâcon à Châtillon	89 km

3. Guillaume A., *Corps à Corps sur la Route*, Paris, Presse de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1984, 172 p.

4. Richard J., *Histoire de la Bourgogne*, Toulouse, Privat, 1978, 492 p.

5. Lepetit B., *Chemins de Terre et Voies d'eau*, Paris, EHESS, 1984, 150 p.

6. Badin M., *Géographie Départementale de la France, volume V, La Côte-d'Or*, Paris, Dubochet, 1847, 364 p.

Le réseau routier que la Restauration s'efforce d'entretenir, souffre de profondes lacunes. Dans l'enquête statistique de 1824, B. Lepetit qualifie le revêtement des routes de Côte-d'Or comme étant en mauvais état. Sur 645 kilomètres, 95 % sont en pierre, mais 56 % sont à réparer et seulement 38 % sont à l'entretien. Le mode de gestion de ces routes explique en partie les lacunes observées. Les routes de 1^{re} et 2^e classes sont entièrement aux frais du trésor, tandis que le financement de la 3^e classe est réparti entre l'État, d'une part, et le département et les communes traversées, d'autre part. Les liaisons départementales, comme leur nom l'indique sont à la charge des départements. Les fonds alloués sont généralement jugés insuffisants pour répondre aux besoins. La Monarchie de Juillet apportera un nouveau souffle en augmentant son budget à cet effet, mais en privilégiant certaines routes car toutes n'ont pas la même valeur.

Les routes dites de poste sont de deux types. Celles des malles, rayonnant autour de Paris, voient passer les véhicules rapides tirés par des chevaux de relais. Les autres routes prennent naissance aux points d'arrêt des malles et prolongent leurs efforts jusqu'aux bureaux de l'intérieur du pays par le biais d'autres agents aux véhicules plus lents⁷.

Deux types de malles coexistent sur les routes du royaume. D'abord les malles dites de première section, elles relient Paris aux principales villes de France et utilisent les routes royales. Elles transportent les dépêches ainsi que les courriers chargés de leur remise aux directeurs des bureaux de poste traversés. Ces véhicules reçoivent également un certain nombre de voyageurs dont le chiffre évolue, nous le verrons en fonction des innovations du service. Treize malles de ce modèle relient entre 1815 et 1829 la capitale à Besançon, Bordeaux, Brest, Caen, Calais, Clermont, Lille, Lyon, Mezière, Nantes, Rouen, Strasbourg et Toulouse⁸. D'autres seront créées jusqu'en 1848, portant leur nombre à quinze en 1846⁹. La Côte-d'Or se voit d'abord traversée par les malles Paris-Besançon et Paris-Lyon, complétées en 1844 par la ligne Paris-Genève. Toutes les trois vont connaître de nombreuses modifications qui ont marqué le sol bourguignon de leurs empreintes.

D'autres malles, dites de deuxième section, relient les villes importantes des départements en suivant des itinéraires que celles de première section ne prennent pas. Elles sont entre 1815 et 1829 au nombre de neuf et relient Bordeaux à Bayonne et Toulouse, Châlon-sur-Marne à Nancy, Lyon à Marseille et Strasbourg, Moulin à Lyon, Toulouse à Avignon et Bayonne enfin, Troyes à Mulhausen. Leur nombre tend lui aussi à s'accroître puisqu'on en dénombre douze en 1844¹⁰ et quinze en 1846¹¹. Cependant, la Côte-d'Or n'est pas concernée par ce système comme elle ne possède pas non plus de routes royales de seconde classe. Les lignes de première section et le réseau des courriers représentent des

7. Arbellot G., Lepetit B., *Atlas de la Révolution française*, volume I, Paris EHESS, 1987, 91 p.

8. ADCO VP I A1, Recherches statistiques sur le service des postes de 1815 à 1829.

9. Livre de Poste de 1846.

10. Livre de Poste de 1844.

11. Livre de Poste de 1846.

enjeux majeurs dans les liaisons postales. Comment s'organise le service spécial des malles-poste ?

Une évolution d'abord technique

La première et principale innovation connue par le service des malles est l'adoption en 1818, par Louis XVIII, d'un nouveau type de véhicule. Impressionné par l'élégance et la qualité des malles anglaises lors de séjour dans l'île, le souverain décide d'en faire profiter l'administration française¹². Dès le début de l'année 1819, sont substitués aux anciennes voitures à trois chevaux attelés de front et à brancard, appelées « brouettes », des modèles plus modernes. Ces voitures postales bâchées de cuir, coupées, de couleur jaune, attelées par quatre chevaux de trait léger vont désormais être affectées au transport rapide des dépêches et de quelques voyageurs pressés¹³. Trois places de passagers sont prévues à l'intérieur, plus un siège dans le cabriolet, à côté du cocher, pour une quatrième personne. Ces malles présentent une nette amélioration face à l'ancien modèle de 1793 à deux places – une pour le conducteur et une pour un éventuel passager – monté seulement sur deux roues. Ces nouveaux véhicules sont adoptés à partir du 1^{er} mars 1819¹⁴ pour la ligne Paris-Lyon et du 1^{er} mai 1819 pour celle reliant Paris à Besançon. « À compter du 1^{er} mars prochain, le service des Postes sur les deux routes de Paris à Lyon sera fait au moyen de nouvelles malles qui remplaceront à l'avenir les malles qui sont présentement employées à ce service. Les nouvelles voitures, beaucoup mieux disposées et mieux suspendues que les malles anciennes, offrent des places très commodes pour quatre voyageurs. » L'administration, fière de cet investissement, ne se prive pas d'en vanter les mérites et invite le préfet à en faire de même : « ... En vous informant de la mise en activité des nouvelles malles, j'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien faire donner à cette disposition toute la publicité possible afin que le public ait connaissance non seulement de l'établissement du nouveau service mais aussi des conditions auxquelles les voyageurs seront admis avec leurs bagages »¹⁵.

Chose sera faite comme en témoignent les mémoriaux administratifs N° 8 et 15 adressés aux maires des communes du département. Une telle publicité semble nécessaire face au coût élevé de cette entreprise. Mais l'augmentation du nombre de voyageurs enlève les derniers doutes puisqu'il passe de 4 000 en 1815 à 60 000 en 1829¹⁶. Formidable succès pour l'administration même si les recettes restent inférieures à celles espérées.

Un autre modèle de malle, la Berline, apparaît à l'avènement de Louis-Philippe pour lequel rien n'a été négligé pour la commodité des voyageurs comme en témoigne L. Curmer¹⁷ « ... Coussins élastiques, accotoirs moelleux,

12. Cumin L., *Les Postiers, les métiers de PTT*, Paris, Ed. Universitaires, 1984, 227 p.

13. Laroche L., *La Poste aux Lettres et la Poste aux Chevaux en Saône-et-Loire*, Tournus, Amis des arts et des sciences, 1938, 108 p.

14. ADCO VP I A1, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 17 février 1819.

15. ADCO VP I A1, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 17 avril 1819.

16. ADCO VP I A1, Statistiques sur le service des Postes de 1815 à 1829.

17. Curmer L., *Les Français peints par eux-mêmes, volume I*, Paris, chez l'auteur, 1841.

portières en glace, rien n'est épargné. » Et la ligne Paris-Genève, créée en 1844, bénéficie du modèle « Briska »¹⁸.

Cette calèche légère, à fond plat, a d'abord été expérimentée sur les routes de 2^e section et remplace à partir de juillet 1839 le lourd modèle de 1819¹⁹. L'amélioration de ces véhicules, plus légers, mieux attelés, alliée à celle des routes permet une plus grande rapidité dans l'acheminement des correspondances. Un nouveau rapport entre le temps et l'espace commence à être perceptible.

Rapidité et célérité

La malle Paris-Besançon effectue le trajet en 41 heures en 1829 contre 60 en 1815, soit 19 heures de moins²⁰. En 1843, Dijon n'est plus qu'à 23 heures de Paris²¹. Même chose pour Paris-Lyon parcouru en 47 heures en 1829 au lieu de 68 en 1815 (baisse de 21 heures). Il faut dire que la vitesse des véhicules s'est accrue en 14 ans passant de 6,6 km/heure en 1814 à 9,6 en 1829 et 13,1 en 1839 pour les malles de première section. En 1843, si l'on en croit l'inspecteur de l'époque, « un trajet de cent lieues qui, il y a 15 ans ne pouvait être parcouru que dans le délai de quarante heures se franchit aujourd'hui en moins de trente. » Un nouveau rapport s'établit entre la population et le temps, on ne compte plus en kilomètres, mais en heures et en minutes.

Rapidité et célérité sont les maîtres mots des malles, qui jouissent d'une législation particulière. Elles seules possèdent officiellement le privilège de rouler au galop, faveur confirmée par les ordonnances de 1820 et 1837²². Le galop de poste tranche inexorablement avec le pas lent et mesuré des autres véhicules hippomobiles. Elles ont, de plus, la priorité absolue dans les relais conformément aux articles 1121 et 1127 de l'instruction des Postes du 19 mars 1832²³ : « 1121 : Les malles-poste ne sont pas assujetties à l'ordre de rang dans le service des relais, elles doivent être relayées dès leur arrivée, à l'exclusion de toute autre voiture, et partir immédiatement. 1127 : Les malles peuvent dépasser en route toutes les autres voitures de poste parce que les chevaux réservés pour ce dernier service étant préparés à l'avance, et ne pouvant être détournés de cette destination, il ne doit en résulter aucun inconvénient pour les voyageurs ».

Cette dernière règle se doit d'être observée par tous les conducteurs sous peine de sanctions prévues par le règlement du 28 août 1808 encore en application entre 1815 et 1848²⁴ : « Les rouliers, voituriers, charretiers sont tenus de céder la moitié du pavé aux courriers de la malle, aux voyageurs en poste et aux voitures publiques sous peine de 50 francs d'amende et du double en cas de récidive. » On peut imaginer le caractère aléatoire d'une telle manœuvre sur des routes peu larges et en mauvais état. Le maire d'Auxonne se plaint au préfet de la vitesse excessive des malles à l'entrée et à la sortie de sa ville qui, alliée au manque de largeur des rues et la sinuosité de la route, représente un réel danger

18. ADCO, VP I A1, Rapport de l'inspecteur des Postes au Conseil général pour 1843.

19. Studeny C., *L'Invention de la Vitesse*, Paris, Gallimard, 1995, 414 p.

20. ADCO VP I A 1, Statistiques sur le service des postes 1815-1829.

21. ADCO VP I A1, Rapport de l'inspecteur des Postes au Conseil général pour 1843.

22. Studeny C., *L'Invention de la Vitesse*, *op. cit.*

23. Livre de Poste de 1837, p. 44.

24. Livre de Poste de 1837.

pour les piétons²⁵. La conduite de ces voitures dans les rues étroites des villes du XIX^e siècle nécessite toute l'habileté des cochers et des postillons. Dijon n'est pas en reste, le maître de poste (M. Goisset) réclame en 1842 l'aménagement du tracé de la malle auprès du maire. Celle-ci traverse les rues des Forges et de la Monnoye pour desservir le bureau de poste situé dans le Palais des Ducs, ce qui l'oblige à tourner à angle droit et donc à ralentir sa marche. La solution serait de lui faire traverser la place attenante au théâtre, fermée par des barrières. Cela est jugé impossible par le Conseil municipal car la place sablée est le lieu privilégié pour les spectacles de rue, la malle devra donc aller moins vite²⁶. L'idée de vitesse n'est donc pas totalement acceptée par une société encore habituée à la lenteur sécurisante du pas.

Cette vitesse est souvent gagnée et arrachée au risque d'accidents. Toutefois en Côte-d'Or ceux-ci demeurent rares, du moins pour les malles, et résultent le plus souvent d'imprudences. Un postillon du relais d'Auxonne en fut la victime le 1^{er} janvier 1827 en voulant retoucher les harnais des chevaux en cours de route²⁷. Mal lui en prit, car il tomba et la malle lui passa sur les reins, le malheureux mourra le lendemain de ses blessures. Il faut dire que le règlement n'est pas tendre avec ces employés souvent très jeunes. La lecture du « Règlement d'ordre et de discipline concernant les postillons » de 1821 et qui reprend une partie de l'arrêté du 20 mai 1799 le confirme²⁸ : « Art I : Les chevaux des malles doivent être prêt à l'avance. Le postillon de rang les attellera immédiatement après l'arrivée de la voiture. Il est accordé cinq minutes pour relayer, quand on emploiera plus de temps, le postillon sera mis à pied ; Art III : Les courriers sont autorisés à faire une retenue de cinquante centimes par poste sur les guides toutes les fois que la malle ne sera pas conduite par un postillon en rang ou que celui-ci aura occasionné des retards ou qu'il se sera montré insolent pendant la course. » Rien ne doit donc entraver la marche des dépêches. Il est cependant des problèmes qui ne se prévoient pas comme les incidents mécaniques. La malle Paris-Besançon fut victime les 11 et 28 mars 1820 d'une rupture d'essieu et obligée de réparer la première fois à Guigne (nom prédestiné) et la seconde à Part-sur-Seine ce qui entraîna un retard fort remarqué de sept heures et une demande d'explication du préfet auprès de l'administration. Il faut dire que les utilisateurs de ce mode de transport, habitués à la régularité du service sont peu indulgents. La malle installe une accélération des cadences de voyage et une relation nouvelle avec le temps qui devient précieux. La malle rythme la vie et tout écart entraîne de nombreuses questions de la part d'une population souvent émerveillée par tant de vitesse, d'énergie et d'argent dépensés. Si les deux problèmes évoqués ci-dessus sont exceptionnels, les vols et les attaques sont courantes dans les zones rurales où la végétation et le tracé des routes favorisent ce genre d'action.

25. ADCO S 2780, Lettre du maire d'Auxonne au préfet, 3 février 1847.

26. AMDI Délibération du Conseil municipal, 16 août 1842.

27. ADCO X S A1, Lettre du maire d'Auxonne au préfet, 13 mars 1828.

28. Service des malles. Règlement d'ordre et de discipline concernant les postillons, 1821, Exposition du Musée de la Poste, salle N° 2, « La Poste aux chevaux et les messageries ».

Un service sous haute surveillance

Le chargement des malles attire bien des convoitises, car elles transportent nombre d'affaires précieuses, notamment de l'argent que les quelques voyageurs possèdent en bonne quantité ainsi que le courrier administratif dont la divulgation représente un danger potentiel pour le nouvel ordre établi. Cette remarque est d'autant plus vraie pour le début de la Restauration encore troublé par certains heurts politiques. Une escorte est jugée nécessaire par les dirigeants, comme en témoignent les directives du ministre d'État à la police, adressées au préfet en 1817²⁹ : « Monsieur le Préfet, le service des escortes de la gendarmerie auprès des courriers de la malle devient plus nécessaire que jamais et il importe d'en assurer particulièrement la régularité [...] Je vous invite, en conséquence, à vous entendre avec les officiers pour que les gendarmes employés aux escortes soient astreints à prendre des courriers, au point où l'escorte devra être relevée, un bulletin attestant qu'ils ont suivi les malles jusqu'au lieu désigné ». Cette demande est réitérée peu de temps après pour le trajet compris entre le relais de Pierre-Écrite et Saulieu de la ligne Paris-Lyon qui ne dispose pas à cette époque d'escorte³⁰. Celle-ci est rendue nécessaire depuis l'attaque menée quelques années auparavant dans laquelle un postillon a été grièvement blessé. Les routes du XIX^e siècle traversent de nombreuses forêts et fourrés. Les plantations d'arbres effectuées le long des routes, limitant l'espace réservé à la circulation et les champs, offrent des abris efficaces aux bandits de grands chemins. Ces attaques sont facilitées par la marche nocturne des voitures postales, aussi la présence d'habitations le long des axes de communication est source de sécurité supplémentaire. Leur proximité devient un atout lors du choix des routes à parcourir par les malles comme en témoigne le préfet dans sa requête en faveur de la route d'Arnay-le-Duc³¹ : « [...] Enfin, les habitations sont très rapprochées ce qui assure aux voyageurs secours en cas d'accident et sécurité contre les malfaiteurs. » Afin de protéger les dépêches placées sous sa protection ainsi que la vie des voyageurs et de l'équipage, le courrier est armé d'un fusil. Mais la conception même des malles ne lui simplifie pas la tâche comme le remarque L. Curmer³² : « À la chaise de poste succède la malle. Celle qui arrive (la scène se passe dans un relais) est du dernier modèle. [...] Deux choses, – assez peu importantes d'ailleurs- semblent avoir été négligées dans sa construction : la sûreté des dépêches qui, placées dans un coffre en contrebas à l'arrière de la voiture, ne peuvent en aucune façon, être surveillées par celui à qui elles sont confiées, et la vie du courrier qui, perché à la manière anglaise, sur la banquette dure et étroite d'un cabriolet élevé derrière la caisse, demeure exposé à toutes les intempéries et court le risque de se casser le cou au moindre cahot ».

29. ADCO VP I A 1, Lettre du ministre d'État de la police au préfet, 13 janvier 1817.

30. ADCO V I A 1, Lettre du ministre d'État de la police au préfet, 29 mars 1817.

31. ADCO, III S6 A5, Lettre du préfet au directeur général des Postes, 11 mars 1826.

32. Curmer L., *Les Français Peints par eux-mêmes*, op. cit.

Cette remarque sur l'emplacement précaire des dépêches est valable pour les autres véhicules postaux comme la voiture du courrier de Beaune à Chalon qui s'est fait voler en 1831 les dépêches de Dijon, Gevrey, Nuits et Beaune aux alentours de Chagny³³. Des individus ont simplement profité de l'obscurité pour couper les courroies du coffre placé à l'arrière du véhicule. Si l'administration ne plaisante pas avec la sécurité de ses voitures et de leur contenu, elle se veut également stricte pour le règlement passager.

Règlement, prix et horaire des courses

Le service des malles, qui se veut le plus sûr et le plus rapide pour de longues distances, est le moyen de transport par excellence des voyageurs pressés. Mais le temps c'est de l'argent et le voyage coûte cher, ce qui réserve l'usage de ce véhicule à une catégorie sociale aisée. Christophe Studeny a établi une typologie des passagers au départ de Paris en 1830. Il s'agit principalement de propriétaires (29,7 %), de négociants et de rentiers devant la part moindre des professions libérales, des nobles ou des employés. Sans pouvoir être aussi précis pour la Côte-d'Or, faute de sources, il est possible d'imaginer que seul le groupe restreint des notables, propriétaires locaux, constitue la clientèle attirée des malles-poste. Anciens aristocrates, bourgeois, auxquels s'ajoutent peu à peu le patronat – à l'image des maîtres de forge du Châtillonnais –, les fonctionnaires (magistrats ou militaires) représentent les hypothétiques passagers de la ligne Paris-Besançon³⁴. Le tarif appliqué par l'administration est établi à 1,5 franc par poste à partir de 1819 (unité de mesure correspondant à environ 8 kilomètres). Le trajet de Paris à Besançon (49 postes) coûte 74,6 francs aux voyageurs³⁵. Celui de Paris à Dijon et inversement (37,75 postes) 56,6 francs, et Dijon-Besançon (12 postes), 18 francs. Ce dernier prix tient compte du supplément de distance accordé au relais de la ville. Il faut compter environ 43,8 francs pour aller de Paris à Rouvray (29,75 postes) et 42,37 de ce relais à Lyon (28,25 postes) en passant par Chagny et Mâcon. Cette tarification est en vigueur jusqu'à l'ordonnance royale de Louis-Philippe du 25 décembre 1839 qui stipule³⁶ : « Art. 1 : À partir du 1^{er} janvier 1840, toutes les distances en Poste seront comptées par myriamètres et kilomètres. Toute distance de 500 mètres et au-dessus jusqu'à 1 000 mètres sera comptée pour 1 kilomètre, toute distance moindre de 500 mètres ne sera pas comptée. Art. 9 : le prix des places dans les Malles-poste est fixé à 1,75 franc par myriamètre. »

Instituant une plus grande rigueur dans les calculs, l'État uniformise la mesure des distances avec le système métrique. Puisqu'un myriamètre équivaut à 10 000 mètres, Dijon se trouve à 31 myriamètres de la capitale et 9,3 de Besançon. Le premier trajet coûtera 54,25 francs, le second : 16,28 francs. Ce prix est valable jusqu'en 1844, date à laquelle le tracé de la ligne change pour éviter

33. ADCO VP 1 A2, Lettre du sous-préfet de Beaune au préfet, 1^{er} décembre 1831.

34. Richard J., *Histoire de la Bourgogne*, Toulouse, Privat, 1978, 492 p.

35. Livre de Poste de 1837.

36. Livre de Poste de 1844.

Dijon et la Côte-d'Or, heureusement remplacé par une liaison Paris-Genève, un peu moins longue (30,4 myriamètres) et donc moins chère (53,2 francs pour Paris et 34,3 francs soit 19,6 myriamètres pour Genève)³⁷. Ce prix ne tient pas compte des suppléments accordés à certaines villes et qui augmentent le tarif à 54,78 et 34,82 francs³⁸.

Chaque voyageur, muni obligatoirement de son passeport, doit se faire enregistrer avec ses bagages aux bureaux de poste desservis par la malle. Il doit, en application de l'article 905 de l'instruction des Postes du 29 mars 1832, payer la moitié du prix de la place à titre d'arrhes, la seconde moitié sera versée le jour du départ. Les utilisateurs sont autorisés, sans supplément de prix, à emporter un maximum de 15 kg d'effets personnels en 1820³⁹ (rapidement porté à 25 kg⁴⁰), dont 5 kg d'argent en espèces, qui doivent être enfermés dans un sac ou une valise. Les caisses sont interdites et les porte-manteaux ne doivent pas dépasser certaines mesures (70 cm de longueur, 40 de largeur et 35 de hauteur). La raison est de ne pas surcharger inutilement un véhicule conçu en priorité pour le transport des dépêches.

Les malles partent de la rue Jean-Jacques Rousseau à Paris pour la Côte-d'Or quatre fois par semaine en 1820 (mardi jeudi, samedi et dimanche) pour arriver respectivement à Dijon à 9 heures du matin le jeudi, samedi, lundi et mardi⁴¹. Les départs pour la capitale ont lieu à la même heure le lundi, mercredi, vendredi et dimanche. En 1824, les départs et arrivées à Dijon ont lieu les mêmes jours mais à 14 heures (départ) et 4 heures du matin (arrivée)⁴². Les liaisons sont rendues quotidiennes le 1^{er} janvier 1828. La malle Paris-Genève arrive à 6 h en été et 10 h en hiver pour partir respectivement à 9 h 15 et 10 h 15⁴³. Les malles pour Lyon partent de Paris jusqu'en 1828 le lundi, mercredi, et vendredi⁴⁴.

Les Dijonnais sont des voyageurs privilégiés, car un certain nombre de places leur étaient réservées pour Paris et Troyes à savoir une place tous les jours pour Troyes et seize autres par mois pour Paris à raison de quatre par semaine – réparties en trois fois –. Le 15 août 1833, les choses changent et les places sont accordées au bureau de Besançon qui dispose à cette date de deux places tous les jours, l'une pour Troyes et l'autre pour Paris. Ce changement, jugé inacceptable, entraîne l'intervention du préfet dont l'enquête permet de connaître le trafic exact pour Dijon et Besançon entre le 15 août 1832 et la première semaine d'octobre 1833⁴⁵. Les résultats du bureau bisontin ont malheureusement disparu

37. Livre de Poste, de 1846.

38. Annuaire de la Côte-d'Or, 1847.

39. Annuaire de Côte-d'Or, 1820.

40. Annuaire de Côte-d'Or, 1824.

41. Almanach Royal, 1819-1820.

42. Annuaire de Côte-d'Or, 1824.

43. Annuaire de Côte-d'Or, 1846.

44. Almanach Royal, 1819.

45. ADCO VP I A2, Lettre du préfet de Côte-d'Or à celui du Doubs et au directeur des Postes de Dijon, 2 octobre 1833.

des archives départementales, mais ceux de Dijon permettent d'apprécier le nombre de voyageurs et les recettes du service⁴⁶:

Date	Passagers	Produit des places
2 ^e quinzaine d'août 1832	17	426,13
Septembre	27	912,36
Octobre	26	816,74
Novembre	38	1 510,87
Décembre	36	1 220,85
Janvier 1833	23	958,14
Février	21	726,71
Mars	36	1 320,35
Avril	30	1 190,49
Mai	30	982,49
Juin	24	1 351,48
Juillet	29	1 298,62
1 ^{re} quinzaine d'août 1833	?	409,72
2 ^e quinzaine d'août	18	555,14
Septembre	29	932,23
1 ^{re} semaine d'octobre	4	130,12

Le privilège accordé à Dijon semble irrévocable pour le préfet, la capitale des Ducs de Bourgogne doit rester prioritaire, car si les éventuels passagers ont pu profiter des places restées vacantes, nombre d'entre eux préfèrent s'adresser aux autres voitures publiques (diligences) plutôt que de se fier au hasard. La malle pour Paris est très demandée, il est parfois difficile d'y trouver une place notamment en automne (novembre et décembre 1832) et au printemps (mars, avril mai 1833). Les migrations saisonnières se sont considérablement développées dans la première partie du XIX^e siècle. La vie des affaires repose aussi sur des déplacements à longues distances. Négociants et agents de commerce affluent à Paris durant les mois d'automne pour y traiter leurs affaires et Dijon, dont le rôle commercial s'accroît depuis l'achèvement du canal de Bourgogne, n'échappe pas à la règle⁴⁷. Les raisons de ce changement semblent purement économiques et, en dépit des réclamations préfectorales, les chiffres évoqués par le ministre des Finances parlent d'eux-mêmes⁴⁸. Besançon a réalisé entre le 16 août et le 31 décembre 1832 un chiffre de 8 162 francs qui s'élève à 13 773 en 1833 pour la même période, Dijon n'offre qu'une recette de 4 880 francs en 1832 et 2 820 en 1833. Face à ces différences, il n'y a pas lieu pour l'administration de tergiverser. Le Trésor doit être prioritaire sur les intérêts locaux et les voyageurs qui ont le plus long trajet à parcourir doivent être privilégiés, en accord avec l'instruction générale des Postes.

La ville de Dijon connaît en 1834 sa première déception face à sa concurrente du Doubs. Mais déjà se profilent des projets de modification du tracé même de la ligne de malle-poste.

46. ADCO VP I A2, Lettre du directeur de Dijon au préfet, 7 octobre 1833.

47. Levêque P., *Une Société Provinciale : La Bourgogne sous la Monarchie de Juillet*, Paris, EHESS, 1983, 798 p.

48. ADCO VP I A2, Lettre du ministre des Finances au préfet, 17 janvier 1824.

La ligne Paris-Besançon

Cette ligne est la plus importante de Côte-d'Or, elle permet de relier Paris, capitale du Royaume, à Dijon, capitale des Ducs de Bourgogne, dont l'importance tend à s'élever. Si la Révolution lui a porté un coup rude en lui enlevant son rôle de capitale provinciale, ses atouts administratifs, scientifiques et militaires font de cette ville autre chose qu'un simple chef-lieu de département⁴⁹. Dijon est le siège d'une académie, d'une cour royale, du quartier général de la 18^e division militaire, de trois facultés (droit, sciences et lettres) et d'une école de médecine. Stimulée par l'ouverture en 1808 du premier tronçon du canal de Bourgogne qui l'unit à la Saône, Dijon prend, peu à peu, le caractère d'une ville commerciale et artisanale (filature, fonderies et brasseries...). Cette situation explique en partie les réactions face à la volonté de l'administration des Postes de réorganiser ce service.

Les premières tentatives de changements

En 1835, est abordé pour la première fois l'idée de détourner la malle de son tracé initial⁵⁰. Pour cela, l'administration propose de rectifier la route entre Châtillon et Besançon. Le but est de raccourcir et de faciliter la communication de Paris à la Franche-Comté, la Suisse et l'Italie. La ligne prévue par Messey-le-Duc, Recey-sur-Ource, Cussey-les-Forges, Selongey, Fontaine-Française, Gray, Marnay et Recologne, offrirait des pentes plus douces que la route par Dijon et Dole. Elle raccourcirait la distance de 40 km. Un autre tracé est aussi proposé par Cussey, Til-Châtel, Mirebeau-sur-Bèze, Pontailler, Ouquey, Jallerange, Recologne, mais il s'avère plus long de 10 km. À ces deux projets qui évitent Dijon, d'autres solutions sont abordées par l'ingénieur en chef de Côte-d'Or afin de préserver la ville. Le passage de la malle par la route n° 5 (Montbard, Vitteaux, Dijon et Pontailler) permettrait de faire d'importantes économies. La réalisation ne coûterait que 35 000 francs de réparation, alors que les autres projets s'élèveraient à 240 000 francs et 235 000 francs⁵¹. Cette remarque n'est pas innocente, car les routes royales de première classe auxquelles appartient la route n° 5 sont entièrement payées par l'État alors que les autres tracés seraient supportés par le département et les communes traversées. On comprend ainsi la préférence du préfet pour le projet de l'ingénieur. Outre l'importance de l'économie, cette solution sauvegarderait aux yeux du préfet le passage par Dijon en dépit de la distance supplémentaire. « Je verrai avec beaucoup de plaisir qu'une route royale fût ouverte entre Châtillon et Besançon, mais je pense que le service de la Poste aux lettres et les autres services importants devraient continuer à suivre la ligne qui passe par Dijon, l'économie d'une poste et quart ou de deux postes sur la distance entière ne saurait l'emporter sur les avantages que présente le passage dans une grande ville. » Dès lors, conserver la route royale et sa

49. Levêque P., *La Côte-d'Or de la Préhistoire à nos jours*, St-Jean d'Angély, Bordessoules, 1996, 470 p.

50. ADCO VP VI B2, Lettre de la direction générale des Ponts et Chaussées au préfet, 19 septembre 1835.

51. ADCO VP VI B2, Lettre du préfet au directeur général des Postes, 16 décembre 1835.

malle deviennent pour le préfet et les Dijonnais, au travers de leur maire Victor Dumay, la principale priorité. Il faut dire que cette ville a déjà été malmenée par la suppression des places de voyageurs pour Paris au profit de Besançon. Le changement proposé est donc inacceptable comme en témoigne la délibération du Conseil général du 18 octobre 1839, reprise en partie par le maire lors d'une séance du Conseil municipal du 17 janvier 1840⁵². La route royale vivifie l'économie du département en le traversant dans toute sa largeur et son déclassement serait préjudiciable pour le commerce dijonnais. La nouvelle route passerait en limite de la Côte-d'Or et « traverserait des contrées qui sont loin d'être citées parmi les plus fertiles, les plus riches et les plus peuplées. »

Un retard dans l'arrivée des dépêches poserait des problèmes de correspondances pour les liaisons télégraphiques des administrations locales établies depuis 1835 : « Dijon est le chef-lieu de la 18^e division militaire, d'une cour royale et d'une Académie, institutions qui comprennent plusieurs départements (*sic*) dans leur ressort. La direction télégraphique correspond d'un côté avec Paris, de l'autre avec Lyon. On conçoit les rapports multipliés qui lient tous ces services publics les uns aux autres et combien un retard de quelques heures dans l'arrivée des dépêches pourrait souvent préjudicier à des intérêts du premier ordre. »

Ce retard perturberait gravement la distribution même des dépêches qui, depuis 1839, est effectuée immédiatement après l'arrivée de la malle au bureau de poste de la ville. En cas de détournement, les lettres devraient être acheminées à Dijon par un courrier, moins rapide et moins sûr, à partir de Châtillon ou d'autres villes étapes. Cette perte de temps, estimée à environ trois heures, condamnerait les lettres à être stockées jusqu'au lendemain matin. Les pertes économiques paraissent importantes pour la municipalité qui privilégie, en accord avec les ponts et chaussées, l'adoucissement des pentes de la route existante⁵³. L'augmentation de distance ne serait que de 7 km en Côte-d'Or et 5 km dans le Jura, soit une longueur totale de 411 km au lieu de 399 km.

La route projetée par Châtillon et Gray, une fois ses pentes adoucies, ne ferait que 383 km, mais elle devrait franchir six contreforts dans le département alors que le tracé initial n'en comporte qu'un seul. Sur les huit relais prévus, sept seront situés dans une pente. La longueur du premier tracé serait donc compensée par une vitesse plus grande des véhicules. L'ingénieur dijonnais estime à une heure seulement le gain de temps, ce qui est pour lui trop faible pour priver sa ville du passage de la malle. Cet avis n'est pas celui de l'administration pour qui l'accélération serait de six heures pour Gray et douze pour Besançon⁵⁴. Néanmoins, elle se veut rassurante, promettant au maire qu'un projet d'études d'une liaison Paris-Genève est en cours. Finalement, l'année 1844 marque la déviation de la malle par les départements limitrophes de la Côte-d'Or et la

52. ADCO VPI A2, Délibération du Conseil municipal de Dijon, 17 janvier 1840.

53. ADCO VP I A2, Lettre du bureau des ponts et chaussées de Côte-d'Or au ministre des Travaux Publics, 15 juin 1840.

54. ADCO VP I A2, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 25 juillet 1840.

création, à titre compensatoire, de la ligne Paris-Genève par Dijon. Ces projets sont annoncés dès 1843 par l'inspecteur des Postes dans son rapport au Conseil général⁵⁵ : « Vous n'ignorez pas, messieurs, que la malle-poste de Paris à Besançon, qui traverse maintenant la ville de Dijon, doit être dirigée par Langres à partir de l'année 1844. »

Ce changement n'est pas sans conséquence sur le service postal, en dépit de la nouvelle malle pour la Suisse. Des problèmes apparaissent au niveau des liaisons de Châtillon à Dijon. Le Conseil d'arrondissement puis le Conseil général, réclament activement une liaison directe entre ces deux villes, afin de palier « l'état de souffrance dans laquelle la nouvelle organisation a plongé de nombreux intérêts⁵⁶. » Cette situation est de courte durée car le 30 octobre 1846⁵⁷, l'administration annonce au préfet sa volonté de rétablir la ligne Paris-Besançon par la Côte-d'Or pour le 1^{er} janvier 1847.

La ligne Paris-Genève

L'idée d'une liaison directe entre la France et la Suisse est annoncée clairement par l'administration dès l'année 1844⁵⁸. Les députés du Jura, de l'Ain et du canton de Genève demandent, à cette date, un service rapide de communication postale avec Paris. Il est reconnu possible de satisfaire cette demande en créant une nouvelle ligne de malle-poste. Cela permettrait d'accorder à Gray et Besançon les innovations promises. Le tracé de cette ligne passerait par les villes de Sens, Saint-Florentin, Ancy-le-Franc, Montbard, Chanceaux, Dijon vers Dole et Genève. Dijon conserverait sa place dans la correspondance avec la capitale. Mais les réticences sont grandes pour se séparer d'un service aussi rapide que la malle pour le Doubs, car le nouveau tracé proposé n'enchantait guère le département⁵⁹ : « Le Conseil général [...] croit devoir faire observer que cette malle, qui de Dijon serait dirigée sur Genève par Saint-Jean-de-Losne [...], aurait l'extrême désavantage, à raison des chemins boueux et couverts de neige qu'elle aurait à parcourir depuis la Suisse, de ne pas offrir un service régulier et d'occasionner, dans les mauvais temps, un retard considérable au courrier pour Paris, que ce service privera de ses relations directes avec Besançon. »

Ce dernier perçoit peu à peu les avantages d'une telle création, mais refuse catégoriquement le départ de la précédente ligne de Dijon. Un autre tracé est proposé en 1841 par le Conseil général⁶⁰. Il propose que la malle soit dirigée par Sens, Tonnerre, Semur en Auxois, Pouilly, Beaune et Lons-le-Saunier, c'est à dire par le sud-ouest du département. Cette solution n'a pas retenu l'attention de l'administration malgré les demandes répétées en 1842 du Conseil d'arrondissement de Semur⁶¹. Ce n'est qu'en 1843, que plusieurs directions commencent à être esquissées. Les nombreuses demandes de métrage auprès de l'ingénieur en chef de la Côte-d'Or témoignent des choix multiples qui existent. Les passages

55. ADCO VP I A1, Rapport de la situation du service des Postes dans le département de la Côte-d'Or, 1843.

56. ADCO I ND 5, Délibération du Conseil général, séance du 2 septembre 1844.

57. ADCO VP I A2, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 30 octobre 1846.

58. ADCO VP I A2, Lettre du directeur général des postes au préfet, 25 juillet 1840.

59. Délibération du Conseil général de Côte-d'Or, 2 septembre 1840.

60. ADCO I N d4, Séance du Conseil général, 2 septembre 1841.

61. ADCO VP I A2, Délibération du Conseil d'arrondissement de Semur, 25 juillet 1842.

par Dijon-Cîteaux-Seurre⁶² et Dijon-Saint-Jean-de-Losne-Seurre sont étudiés de près et s'opposent au projet par Genlis et Auxonne. Finalement, la route n° 5 est préférée aux autres, comme le signale l'inspecteur en 1843⁶³ : « Une malle Briska à quatre chevaux et deux places de voyageurs fera le service de Paris à Ferneil, passant par Sens, Montbard, Dijon et Poligny. Cette malle arrivera à Dijon entre 2 et 3 heures du soir, la distribution pourra donc se faire à domicile le jour même de l'arrivée pendant la plus grande partie de l'année. » La mise en activité de la ligne s'effectue en 1844 même si le livre de poste de cette année n'en fait pas encore mention.

La ligne Paris-Lyon

Une rivalité postale

L'histoire de cette route de poste est quelque peu atypique comparée aux autres précédemment étudiées. Son premier tracé est défini en 1775 par l'ingénieur Émiliand Gauthey. Elle traverse alors les communes de Rouvray, Saulieu, Chissey et Autun pour être améliorée par une jonction avec Chalon-sur-Saône en 1780⁶⁴. Dans le même temps, sont créés les relais du Maupas, d'Arnay-le-Duc, d'Ivry et de La Rochepot sur la route de Saulieu à Chagny. Ces deux itinéraires se disputent, à la fin du XVIII^e siècle, le passage des diligences. À partir du 1^{er} janvier 1783, ces dernières abandonnent Arnay pour Autun. Le 1^{er} juillet 1786, par décision de Polignac, les quatre relais de la route d'Arnay sont supprimés⁶⁵. Si la Révolution remet en service la liaison Saulieu-Chagny, la correspondance postale continue de passer par Autun.

La malle Paris-Lyon passe en 1815, depuis Paris, par les départements de la Seine-et-Marne (Lieu-Saint, Melun, Le Chatelet, Panfou, Fossard, Villeneuve-le-Giard), de l'Yonne (Pont-sur-Yonne, Sens, Villeneuve-le-Roi, Villevallier, Joigny, Bassou, Auxerre, Saint-Bris, Vermenton, Lucey-le-Bois, Avallon), de la Côte-d'Or (voir tableau ci-après), de la Saône-et-Loire (Chissey, Autun, Saint-Émiliand, Saint-Léger, Bourgneuf, Chalon-sur-Saône, Saint-Albain, Mâcon, La Maison Blanche) et du Rhône (Saint-Georges-de-Reneins, Anse, Limonest, Lyon). Jusqu'en 1824, la malle emprunte d'Avallon à Rouvray la route royale de 1^{re} classe n° 7, puis de Saulieu à Autun, la route de 3^e classe n° 98. En 1824,

62. ADCO VP 1 A2, Lettre du maître de poste de Longecourt au préfet, 9 mars 1843.

63. ADCO VP 1 A1, Rapport de l'inspecteur des Postes au Conseil général pour 1843.

64. Nougaret P., « La Poste en Bourgogne des origines à 1793 », dans *Mémoire de l'Académie de Dijon*, tome CXIII, 1960, 174 p.

65. Blin L., *Paris-Lyon par Autun ou par Arnay-le-Duc?*, Autun, Louis Tavernier, 1937.

la route n° 7 devient la route royale de 1^{re} classe n° 6 et la n° 98, la route de 3^e classe n° 80. Le tracé initial sur le département de la Côte-d'Or s'établit ainsi :

Relais	Distance en postes
D'Avallon	
A Rouvray	2.25
La Roche-en-Brenil	1
Saulieu	1.5
Pierre-Écrite	1.25
Chissey (Saône-et-Loire)	1.5
Autun	2.5

Le rétablissement de la route de poste par le sud du département est réclamé pendant de nombreuses années, comme en témoignent les demandes établies sous l'Empire entre 1811 et 1813. Il faut dire que le passage par Autun est loin d'être sans défauts. La création du relais de Pierre-Écrite en l'an VII a pour but de faciliter l'étape montueuse entre Saulieu et Chissey-en-Montagne, c'est-à-dire la traversée d'une partie du Morvan, située à 600 mètres d'altitude⁶⁶. L'hiver et la neige rendent d'autant plus difficile l'accès à ce plateau, à tel point que le maître de poste de Pierre-Écrite se dote d'un attelage de bœufs pour aider les voitures en difficulté⁶⁷.

Face à ces problèmes, les demandes affluent en faveur du tracé par Arnay-le-Duc comme le montre la pétition envoyée par les habitants de cette commune, appuyée par le gouverneur de la 18^e Division militaire, le comte de Damas⁶⁸. Mais la réouverture de cette route est loin d'être une chose facile car de nombreux acteurs entrent en jeu.

Une réouverture discutée

L'année 1829 marque l'étape décisive du rétablissement de la route postale. Le 20 mars de cette année, le directeur général annonce officiellement au préfet la restauration des relais entre Saulieu et Chalon-sur-Saône⁶⁹ : « Je m'occupe en ce moment des demandes qui m'ont été adressées dans le but d'obtenir le rétablissement des relais de la route de Saulieu par Arnay-le-Duc. » L'administration présente le 10 avril 1829 d'éventuels candidats. Il s'agit pour la plupart d'entre eux « Des anciens titulaires qui étaient autrefois en possession des mêmes relais » ou du moins de leurs héritiers à l'image de René Maulais-Maugras, qui a épousé la fille de l'ancien maître d'Arnay et du Maupas. La réouverture officielle de la route est annoncée le 29 août 1829 par le directeur général des Postes⁷⁰ : « J'ai l'honneur de vous informer qu'en vertu d'une délibération approuvée le 16 de ce mois par son excellence le Ministre des Finances, l'administration a arrêté le rétablissement des quatre relais qui ont autrefois existé au Maupas, à Arnay-le-Duc, Ivry et La Rochepot. »

66. Nougaret P., « La Poste en Bourgogne des origines à 1793 », *op. cit.*

67. Le Morvandiau de Paris, N° 830, 1995.

68. ADCO VP I A1, Lettre du préfet au directeur général des Postes, 11 septembre 1816.

69. ADCO VP VI B2, Lettre du directeur général au préfet, 20 mars 1829.

70. ADCO VP VI B2, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 29 août 1829.

Les titulaires sont les dénommés Romand Maugras (Le Maupas), Pannetier-Bruchet (Arnay et Ivry) et Jean-Louis Dupuis (La Rochepot et Chagny). La malle-poste passe désormais par les relais suivants :

Relais	Distance en postes
Avallon	
Rouvray	2.25
La Roche-en-Brenil	1
Saulieu	1.5
Le Maupas	1.5
Arnay-le-Duc	1.75
Ivry	2
La Rochepot	1.25
Chagny	1.25

En réaction, les maîtres de postes de la route d'Autun réclament un nouveau métrage en 1831⁷¹. Sûrs de leur avantage, ils offrent même d'en payer les frais. Ce travail, dirigé par l'ingénieur en chef de Côte-d'Or, débute le 1^{er} septembre 1831 en présence des deux parties à partir de Saulieu en conformité avec l'arrêté préfectoral du 25 juillet de la même année⁷². Les résultats, absents des archives départementales mais retranscrits dans une délibération municipale d'Autun de 1835, donnent raison aux maîtres de la route d'Arnay. Le trajet Saulieu-Autun-Chalon mesure 90 549 mètres contre 83 400 pour celui de Saulieu-Arnay-Chalon soit une différence de 7 149 mètres (trois quarts de poste) en faveur du second tracé. Devant cette défaite, Autun, loin de baisser les bras, revendique la médiocre qualité de la route d'Arnay⁷³ : « Celle d'Autun est pratiquée sur un sol granitique d'un entretien facile et presque toujours en plaine, il suffit au contraire de rappeler les noms de Gamay, La Rochepot, le Maupas et la forêt d'Ivry, pour être convaincu des insurmontables obstacles qui s'opposent à la bonne viabilité de l'autre. »

Qu'en est-il exactement dans les faits ? L'état du réseau routier explique-t-il que la malle ne passe encore pas à Arnay en 1835 comme l'atteste la carte de poste de cette année⁷⁴ ?

La route royale n° 6

Dès 1826, de nouvelles demandes affluent en faveur de la route d'Arnay sous l'impulsion du préfet des Vosges : « Dans le voyage que je viens de faire à Paris, je me suis occupé d'une affaire qui me paraît d'une haute importance pour votre département et qui m'avait été recommandée par mon gendre le Chevalier de Givry, propriétaire à Arnay-le-Duc⁷⁵. »

Les relations familiales aidant, la question du passage de la malle par la route n° 6 semble passionner beaucoup d'hommes politiques. Le rétablissement de cette liaison est principalement réclamée par la chambre de commerce de Lyon qui y voit une accélération de 3 heures, à l'aller et au retour, dans ses cor-

71. ADCO VP I A2, Lettre du directeur général au préfet, 9 avril 1831.

72. ADCO VP I A2, Arrêté Préfectoral (en 14 points), 25 juillet 1831.

73. « Mémoire adressé à M. le Ministre des Finances... », copie de l'original in *Fédération Folklorique de Grande Bourgogne*, N° 33, 2^e semestre 1987, p. 14 à 17.

74. Arbellot G., *Autour des Routes de Poste*, Paris, BN Musée de la Poste, 1992, 181 p.

75. ADCO, III S6 A5, Lettre du préfet des Vosges au préfet de Côte-d'Or, 27 juillet 1826.

respondances avec Paris. Lyon, ville de la soie par excellence, représente un poids économique important grâce à son élite de « marchands-fabricants » et de négociants⁷⁶. Comment expliquer la position de l'administration face à une route apparemment plus courte et vivement demandée ? Une des raisons concerne la qualité même de son revêtement qui est loin d'être parfait à en croire l'ingénieur en chef de Côte-d'Or⁷⁷. À cela s'ajoute la traversée du bois d'Ivry qui apparaît depuis longtemps comme un obstacle à la circulation. Néanmoins, ce problème semble résolu vers 1826. La mauvaise répartition des budgets est la première cause de ce délabrement qui s'amplifie jusqu'en 1830. À cette date, des allocations spéciales sont allouées afin de palier à l'état désastreux de la route⁷⁸. Un réel favoritisme s'exerce à l'égard d'Autun dont la route n'est pourtant que de 3^e classe. À en croire le préfet des Vosges, l'évêque de cette ville joue un grand rôle dans cette affaire : « Les renseignements que je me suis procurés m'ont fait connaître que cette direction (celle d'Arnay) n'est combattue que par Monseigneur l'évêque d'Autun, uniquement dans l'intérêt de sa ville. »

Ce dernier, Monseigneur de Vichy, issu d'une famille noble du Massif Central, jouit d'une forte influence. Aumônier de la duchesse d'Angoulême, il devient évêque d'Autun de 1819 à 1829. Élevé au titre de Pair en 1823, il est nommé en 1824 conseiller d'État en service extraordinaire⁷⁹. L'influence du Conseil municipal de la ville a été aussi importante. En votant un crédit de 40 000 francs pour aménager la route de la montagne d'Auxy, ce dernier a joué la carte de la séduction et obtient la promesse de l'administration de conserver la malle⁸⁰. L'état de la route d'Arnay, qui a récupéré ses relais en 1829, est peu à peu amélioré. En 1833, son revêtement est déclaré viable et l'ingénieur de Côte-d'Or espère à l'influence, plus ou moins directe mais bénéfique, du canal de Bourgogne : « Cette route a été résolument fatiguée, elle le sera beaucoup moins maintenant que le canal de Bourgogne la concurrence, les matières lourdes prendront cette dernière voie. »

La malle-poste passe par Arnay, sinon en 1836, du moins en 1837 comme l'atteste le livre de poste de cette année. Autun semble avoir perdu définitivement la partie. Cet épisode, plutôt mouvementé, nous montre l'influence énorme des acteurs politiques locaux, à l'image de l'évêque d'Autun, dans les choix de l'administration. L'idée d'un aménagement routier national favorable au service et au bien commun s'efface derrière des intérêts particuliers. Il s'agit pour Autun d'avoir « sa » route. L'esprit de rivalité entre villes s'exacerbe face aux avantages économiques que représente le passage de la malle-poste. Son service est source de richesses pour la ville de relais grâce aux activités annexes (hôtellerie, commerce, artisanat du cuir...). Le classement de la route comme voie de grande communication est également une sécurité dans son entretien car l'État participe en grande partie à son financement. Le réseau routier prend

76. Latreille A. (dir), *Histoire de Lyon et des Lyonnais*, Toulouse, Privat, 1975, 512 p.

77. ADCO, III S6 A5, Lettre de l'ingénieur en chef au préfet, 7 mars 1826.

78. ADCO, 2J2, lettre N° 328 du préfet à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, 9 juin 1833.

79. Levêque P., *Une Société Provinciale : La Côte-d'Or sous la Monarchie de Juillet*, op. cit., p. 408-409.

80. « Mémoire du Conseil municipal d'Autun au ministre des Finances », 1835 (copie de l'original), dans *Fédération Folklorique de Grande Bourgogne*, n° 33, 1987, p. 14 à 17.

dans ce cas un rôle de support aux communications postales. Si le principal changement est le tracé même de la ligne de la malle, un autre survient en 1840. Il marque pour la première fois dans cette période et pour ce département un conflit politique et une remise en cause ouverte du rôle de l'administration royale.

Le relais de la colère

L'origine du conflit est la plainte du maître de poste d'Avallon sur la distance qui sépare son établissement de Rouvray⁸¹. Celle-ci s'élève à 2,25 postes alors que la moyenne nationale est de 2 postes. La première solution envisagée par l'administration est la création d'un relais intermédiaire destiné exclusivement à l'usage des malles. Selon l'adjoint au maire de Rouvray, aucun des deux partis n'a réussi à s'entendre sur le partage des frais et l'inspecteur des Postes, dépêché sur place, envisage le transfert du relais de Rouvray à Sainte-Magnance dans l'Yonne. Commence alors une lutte intestine entre la municipalité de Rouvray, alliée aux députés de Côte-d'Or et au préfet d'un côté et le maître d'Avallon appuyé par l'administration postale de l'autre. Les arguments évoqués par le Conseil municipal, dans sa pétition au directeur général, sont nombreux et surtout économiques. Il faut dire que l'activité engendrée par les relais est importante (hôtellerie, maréchal-ferrant, bourrelier...). Rouvray a une population de 1 200 habitants et le relais existe depuis la création de la route n° 6 (1742 selon P. Nougaret). La commune de Sainte-Magnance n'offre que 300 habitants et ne possède, ni logement pour le maître de poste, ni hôtel pour les voyageurs. La pétition, appuyée par la bienveillance du préfet aura temporairement raison des plaintes avallonnaises puisque le 1^{er} décembre 1839⁸², un relais intermédiaire est installé à Cussy-les-Forges (fermé en l'an VII par la démission de son titulaire).

Mais les craintes demeurent vives au sein de la population de Rouvray dont les représentants écrivent une supplique à leur « bon » Roi Louis-Philippe⁸³. Le 17 novembre 1840, le couperet tombe⁸⁴. Le directeur général annonce au préfet que par décision du ministre des Finances du 2 novembre 1840, le transfert du relais de Rouvray à Sainte-Magnance doit être effectué dans un délai de trois mois. Celui-ci aura lieu le 1^{er} mars 1841⁸⁵ non sans quelques provocations puisque le maître de Sainte-Magnance (anciennement de Rouvray) et celui de la Roche-en-Brenil ont, selon le maire : «... Couvert de rubans les postillons et les chevaux des premières malles. »

Réelle provocation ou simple baptême d'un nouvel établissement ? En l'absence de témoignages plus précis ou d'autres documents, il est difficile de trancher. Quoi qu'il en soit le Conseil municipal menace de démissionner si une solution n'est pas trouvée rapidement. La réponse n'est pas facile. Le changement effectué a pour but essentiel de réduire le retard qu'éprouvent les voitures

81. ADCO VP VI B21, Lettre du maire adjoint au préfet, 26 mai 1839.

82. ADCO VP VI B21, Lettre du directeur général des postes au préfet, 6 février 1840.

83. ADCO VP VI B21, Lettre du Conseil municipal de Rouvray au Préfet, 25 juillet 1840.

84. ADCO VP VI B21, Lettre du directeur général des postes au préfet, 17 novembre 1840.

85. ADCO VP VI B21, Lettre du sous-préfet de Semur au préfet, 6 mars 1841.

entre Avallon et Rouvray du fait des côtes importantes à cet endroit. Le transfert permet de mieux répartir la distance séparant Avallon et la Roche-en-Brenil. Il n'y aurait que 14 km d'Avallon à Sainte-Magnance puis 12 km jusqu'à la Roche-en-Brenil, alors que le tracé initial en comptait 18 entre Avallon et Rouvray. Le changement intervenu dans le service des malles en 1839 ne permet pas de prolonger la vie du relais intermédiaire de Cussy-les-Forges. Les voitures montantes et descendantes se croisent aux mêmes horaires, ce qui rend impossible leurs conduites par les postillons jusqu'au prochain relais. De plus, cet établissement fractionnerait trop le parcours et retarderait inutilement la malle par des changements trop fréquents. Les modifications semblent donc en conformité avec le règlement des Postes. Mais les oppositions de la municipalité de Rouvray, de Précly-sous-Thil et Cussy-les-Forges, appuyées par les députés, se font plus vives comme en témoignent les délibérations du Conseil général de 1841⁸⁶ : « Ce déplacement qui enlève au département un établissement utile, qui dépouille une commune importante de sa principale ressource et jette le trouble dans une population dévouée, a eu lieu contre l'avis de l'administration départementale et sans qu'il parût commandé par les besoins du service entièrement garanti au moyen du relais auxiliaire établi à Cussy-les-Forges. »

Les termes sont forts, mais moins que la lettre de démission du 24 mai 1841 du Conseil municipal de Rouvray⁸⁷ : « Le mauvais vouloir que l'administration a montré pour notre pays dans toute cette affaire, les manœuvres peu honorables qui ont eu lieu et que nous avons mises à jour, prouvent surabondamment qu'on n'avait aucune bonne raison de nous opposer. Cette spoliation que rien ne légitime, les actes de déloyauté qui l'ont accompagnée et qui en augmentent l'iniquité, l'indifférence que les dépositaires du pouvoir témoignent pour les droits d'une commune importante ont produit une vive irritation au sein d'une population frappée dans ses intérêts, ils ont jeté un profond découragement parmi les meilleurs citoyens. »

Ces tensions politiques ne sont pas choses rares au lendemain des élections législatives de 1840 qui ont vu l'arrivée de députés d'opposition en Saône-et-Loire et en Côte-d'Or. Le chantage exercé par le Conseil municipal de Rouvray illustre les pratiques politiques de la Monarchie censitaire. Celui-ci ne démissionnera pas, la peur d'une mise à l'index ou d'une quelconque punition ont peut-être eu raison des plus téméraires – le maître de poste du village a été démis de ses fonctions en 1815 pour son zèle Bonapartiste⁸⁸ –, à moins que les injonctions du sous-préfet de Beaune n'aient eu quelques influences. Le relais ne connaîtra pas une renaissance malgré les espoirs portés dans le réexamen du problème par le ministre des Finances. Ce dernier clôtura définitivement l'affaire le 21 octobre 1841 en dépit de l'intervention du préfet.

86. Délibération du Conseil général du 28 août 1841.

87. ADCO VP VI B21, Lettre du Conseil municipal de Rouvray au sous-préfet de Semur, 24 mai 1841.

88. Bierry R., Rouvray, *Un relais sur le grand chemin* (448-1976), Rouvray, Chez l'auteur, 1976, 125 p.

La malle-poste constitue le premier maillon du réseau postal au début du XIX^e siècle. Si les décisions concernant son organisation sont d'ordre national, l'administration doit prendre en considération des exigences et des besoins locaux. Le poids des acteurs politiques des départements concernés est très important car ils peuvent représenter une gêne dans la réalisation des projets. Les améliorations décidées pour le bien du service et le bien commun sont en réalité une utopie égalitaire. Les difficultés du relief sont une contrainte avec laquelle les autorités doivent s'adapter. La Côte-d'Or, en partie située sur le Morvan, est un pays de côtes et de pentes qui rendent la maîtrise de la route difficile. Cette route constitue le support matériel aux communications postales et monopolise donc toutes les attentions, enflammant les rivalités lorsqu'il s'agit d'en détourner le tracé. Quoi qu'il en soit le réseau des malles-poste dessert la Côte-d'Or de manière plus homogène en 1848. Les trois lignes étudiées sont mieux réparties dans le département ce qui permet à un nombre plus grand de bureaux de bénéficier d'une communication directe avec Paris. Il se pose dès lors la question des liaisons entre ces bureaux et ceux des départements limitrophes. Un réseau intermédiaire est donc nécessaire.

Le monde des piétons administratifs

Les courriers, un réseau intermédiaire

Des entreprises variées

Le transport des lettres est assuré pour les longues distances par les voitures de l'administration postale. Mais comme il l'a été vu, tous les bureaux ne bénéficient pas de cette liaison rapide et directe avec la capitale ou les plus grandes villes françaises. Afin d'assurer une liaison intérieure sur les routes secondaires, la direction générale des postes délègue le service des dépêches à des entrepreneurs privés en conformité du décret des 6 et 12 septembre 1791⁸⁹ : « en plus des lignes de poste mettant les grandes villes en relation avec la capitale, il sera établi [...] des courriers de poste aux lettres en voiture, à cheval ou des piétons pour assurer une correspondance directe entre le chef-lieu de chaque département et ceux des départements contigus et par ailleurs, le transport des malles autres que sur les 41 routes ci-dessus désignées sera fait par entreprise. »

Tous les bureaux ne reçoivent pas leurs lettres à la même cadence. Ceux desservis par les grands courriers bénéficient de la plus grande célérité alors que les autres ne sont atteints qu'au rythme des agents qui les rattachent aux axes postaux. Ces derniers partent aux points d'arrêt des malles pour prolonger leurs efforts jusqu'à l'intérieur du pays grâce à des moyens variés. À pied, à cheval ou en voiture, les entrepreneurs du service des dépêches sont relativement nombreux mais les sources, rares et parcellaires, pénalisent une recherche poussée.

En dehors des malles-poste qui ne sont encore que de simples « brouettes », le transport des lettres et paquets est assuré en 1816 par de petits entrepreneurs ou de simples particuliers. Ces derniers assurent généralement eux-mêmes le service par manque de personnel. Peu de documents renseignent sur les moyens utilisés. Le cheval reste généralement le mode de transport le plus employé sauf pour la liaison Auxonne-Pontailier réalisée à pied⁹⁰. Ces courriers sont quelquefois les piétons ou les facteurs eux-mêmes, à l'image de Baigneux-les-Juifs dont le piéton va chercher tous les deux jours, puis quotidiennement les dépêches au relais d'Ampilly-le-Sec⁹¹ ou encore de Liernais dont le facteur effectue au même rythme la liaison avec le relais du Maupas en 1841⁹². Cette solution

89. Harrand R. et D., *Les Voyages et la Vie en France*, Paris, Chez l'auteur, 1998, 457 p.

90. ADCO, VP II A1, Lettre du maire d'Auxonne au préfet, 11 mars 1816.

91. ADCO, VP VI B3, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 31 juillet 1839.

92. ADCO, SM 2780, Lettre de l'inspecteur au préfet, 23 septembre 1842.

n'est toutefois abordée que lorsque le bureau n'est éloigné que d'un ou deux kilomètres des routes postales. D'autres bureaux sont desservis par des courriers à pied, mais en l'absence de contrat il est difficile d'établir une liste complète. L'utilisation d'entreprises de messagerie et de transport public apporte des sources plus nombreuses mais seulement à partir de 1827-1828 grâce à l'ordonnance de cette année qui rend obligatoire la déclaration officielle des voitures hippomobiles.

À l'image du travail réalisé par J.-F. Minonzio, il faut distinguer plusieurs types d'entreprises car toutes n'ont pas la même importance, ni le même rayon d'action⁹³. Deux sortes de liaisons apparaissent, avec d'une part celles en partance de Dijon et les autres dont le siège réside dans les villes moyennes du département. Les entreprises dijonnaises sont les plus importantes, elles desservent sur de longues distances un nombre de bureaux supérieur aux petits courriers. Ces derniers se contentent généralement du service entre deux bureaux alors que les premières se chargent de trois ou quatre bureaux parfois en dehors du département. Devant la longueur des routes, seules de grandes régies d'échelle nationale peuvent subvenir au coût élevé d'un tel transport. Jusqu'en 1827, le transport des lettres de Dijon à Langres est réalisé par la société « Comte, Arnoux et Compagnie », dont l'antenne locale est située au n° 13 de la rue Bossuet à Dijon⁹⁴. Ses voitures n'empruntent pas la route royale n° 74, mais la route départementale n° 3 par Is-sur-Tille et Selongey. Cela suggère un mode de relais privé, peut-être un hôtel, car cette voie en est dépourvue. En 1827, c'est l'entreprise « Laffitte et Caillard » qui réalise le port des lettres pour Langres à raison de trois fois par semaine le mardi, jeudi et samedi⁹⁵. Jusqu'en 1848, ces célèbres voitures jaunes assurent le transport des passagers et des lettres en se partageant le marché national de manière équitable avec les « Messageries Royales ». Ces dernières sont chargées de la liaison Dijon-Joigny par Sombernon, Vitteaux, Semur et Montbard puis Tonnerre en alternance avec les messageries Laffitte et Caillard⁹⁶. Elles sont remplacées en 1844 par la malle-poste Paris-Genève décrite précédemment.

La liaison Dijon-Lyon par Chalon-sur-Saône est problématique au tout début de la Restauration. En 1816, les maîtres de poste de cette route offrent au préfet de créer un service de messagerie pour les voyageurs et le transport des dépêches⁹⁷. Aucun autre renseignement n'est présent aux archives avant 1837, date à laquelle la messagerie « Colnet et Compagnie » se charge de ce travail avec ses deux régies sises à Dijon et Chalon⁹⁸. Au regard des recherches de JF Minonzio, il se trouve que cette entreprise est en fait un nom collectif qui regroupe tous les maîtres de poste de la route de Dijon à Lyon ce qui atteste que le transport des dépêches leur est assigné sur toute la période étudiée. Dijon est aussi reliée à Gray par Mirebeau grâce à l'aubergiste, entrepreneur et proprié-

93. Minonzio J. F., « Les Transports Publics de Voyageurs en Côte-d'Or à la Veille de l'Ouverture du Chemin de Fer, 1845-1849 », *Annales de Bourgogne*, tome XLII, 1970.

94. Annuaire de Côte-d'Or de 1826.

95. ADCO, X S A1, Registre des déclarations des propriétaires ou entrepreneurs de voitures publiques, 22 octobre 1827.

96. Indicatif des administrations du commerce de Dijon, Dijon, Noellat, 1836, 135 p.

97. ADCO, X S A4, Lettre des maîtres de poste de Lyon à Dijon au préfet, 22 janvier 1816.

98. ADCO, X S A1, Rapport du commissaire de police de Chalon-sur-Saône, 4 mai 1837.

taire de voitures publiques, François Nicolardeau dès 1819⁹⁹. Situé dans la rue et l'hôtel Saint-Nicolas (n° 22), celui-ci part les mardi, jeudi et samedi à 10 heures du matin avec une « petite voiture, à quatre roues et à ressorts, peinte en jaune »¹⁰⁰. Une petite carriole est également utilisée à partir de 1810 par le dénommé Louis Gilles pour le trajet de Saint-Jean-de-Losne à Dijon qui devient dès lors un petit entrepreneur de transport de passagers¹⁰¹.

Les exemples peuvent être multipliés mais le manque de données ne permet pas un suivi annuel pour chaque bureau. De plus, tous les entrepreneurs ne sont pas connus, ce qui laisse beaucoup de questions en suspens quant à leur nombre, les véhicules utilisés et les liaisons qui leur sont attribuées. Cela permet toutefois de distinguer deux types de courriers avec d'une part, les courriers en poste, c'est-à-dire qui utilisent les relais, et d'autre part les simples transporteurs de lettres qui utilisent les routes secondaires. La première catégorie est dominée par les grandes régies nationales de transport public comme les Messageries Royales ou la société Laffitte et Caillard, suivies par les aubergistes ou les maîtres de postes qui se regroupent parfois sous une même enseigne pour lutter contre la rude concurrence du métier.

Les entreprises engagées par l'administration postale sont très variées et on peut se demander quels sont les critères retenus pour sélectionner les meilleures d'entre elles.

Contrats et spéculation

Le choix d'une entreprise par rapport à une autre ne dépend pas seulement des moyens utilisés. Le coût du transport est un facteur important dans la sélection des courriers, en conformité de l'article 9 du décret des 23 et 24 juillet 1793¹⁰² : « Art. 9 : Partout ailleurs où il sera nécessaire de faire transporter les dépêches, le service sera rempli de la manière que l'administration jugera la plus expéditive, la plus sûre et la plus économique. »

La direction générale recherche le meilleur rapport qualité-prix car le transport par entreprise coûte très cher au Trésor chaque année. Celui-ci s'élève à 1 436 948 francs en 1815 et à 2 149 600 francs en 1829¹⁰³. L'augmentation résulte bien entendu de la densification du réseau postal et la création de nouveaux bureaux, mais aussi et surtout de la mise en place d'une correspondance journalière entre tous les établissements le 1^{er} janvier 1828. La dépense est limitée par l'instauration, le 15 novembre 1827, d'un nouveau tarif pour les lettres simples qui est désormais calculé sur la distance parcourue à vol d'oiseau.

La distance à parcourir et la fréquence des courses sont les deux éléments qui servent à fixer le salaire des courriers. Les contrats ne semblent pas être annuels mais renouvelés au bout de plusieurs années en fonction de l'évolution du réseau, donc des besoins, ainsi que des prix demandés. À ce sujet, la concu-

99. Annuaire de Côte-d'Or de 1819.

100. ADCO, X S A1, Registre des déclarations des propriétaires de voitures publiques, 25 octobre 1827.

101. ADCO, X S A4, Lettre de Louis Gilles au préfet, mars 1810.

102. Recueil annoté et commenté des lois, volume N° (1792-1793).

103. ADCO, VPI A1, Recherches statistiques sur le service des postes de 1815 à 1829.

rence est rude entre les éventuels titulaires. En 1836, un particulier se rend adjudicataire de la liaison Semur-Avallon pour seulement 500 francs alors que son prédécesseur en recevait 1200¹⁰⁴. Les tarifs appliqués ne sont guère viables pour les candidats qui, comme ce dernier, déclarent rapidement forfait. On comprend dès lors que nombre d'entre eux se chargent du transport de passagers ou de marchandises pour compléter leurs revenus. Cela doit toutefois faire l'objet d'une déclaration en bonne et due forme auprès de la préfecture car les inspecteurs veillent à ce que les courriers ne conduisent pas de voyageurs ou d'objets étrangers au service. Cette règle est rarement observée, ce qui nécessite en 1816 une enquête de l'administration. Ces abus semblent être le résultat d'une autre pratique répandue qui consiste à sous-traiter les contrats¹⁰⁵. Le service de Côte-d'Or n'est pas épargné puisque sur les sept entrepreneurs désignés dans les archives de 1816, trois délèguent leur travail¹⁰⁶. À l'encontre du règlement tous se chargent de paquets ou de voyageurs ce qui occasionne de nombreux retards si l'on compte les détours et les arrêts supplémentaires effectués. Mais ces retards sont quelquefois dus aux administrations locales qui, pour gagner du temps, retiennent les courriers pour leur remettre leurs dépêches¹⁰⁷ : « Monsieur le directeur général des Postes se plaint de ce que les retards nombreux mais inévitables qu'éprouvent les courriers par la dégradation des routes sont encore journellement augmentés par différentes autorités qui, afin d'achever leur correspondance, cherchent à retenir les courriers plus ou moins de temps. »

Tout retard pénalise la bonne coordination du réseau postal et le départ des autres courriers. Malgré les changements qu'apporte la création du service à domicile de 1830, ce problème semble persister jusqu'en 1846 pour Flavigny¹⁰⁸ : « L'heure fixée par l'administration : départ de Semur à deux heures du soir, arrivée à Flavigny à quatre heures du soir. Mais le courrier ne part jamais de Semur avant trois heures trente minutes et ne peut arriver avant cinq heures et demie parce que le courrier de Saulieu, qui doit arriver à Semur à deux heures du soir, n'arrive jamais qu'à trois heures ce qui retarde le courrier. Dans cette saison, le courrier n'arrive à Flavigny qu'à sept heures et demie du soir. »

L'organisation des courriers reste donc difficile en dépit des modifications apportées depuis 1816. L'emploi d'entreprises de transport public permet, en partie, de résoudre ce problème compte tenu de leurs obligations envers les voyageurs. Mais cela ne concerne que les grandes régies. Afin de contrôler de manière plus efficace les courriers, un arrêt de 1832 autorise les inspecteurs de vérifier les moyens de locomotion employés¹⁰⁹ : « Si un service, qui doit être fait à pied, s'exécute à cheval ou si celui qui doit être fait à cheval a lieu en voiture et vice versa, les inspecteurs en chercheront la cause et l'indiqueront. »

Une surveillance policière est aussi exercée sur les entrepreneurs de messagerie, titulaires ou non du service des dépêches, afin de veiller à ce qu'aucune

104. ADCO, Lettre du sous-préfet de Semur au préfet, 2 janvier 1838.

105. ADCO, VP II A1, Lettre du préfet au sous-préfet de Beaune, 4 mars 1816.

106. ADCO, VP II A1, Lettre du sous-préfet de Beaune au préfet 25 juillet 1816 et du sous-préfet de Semur, 16 mars 1816.

107. ADCO, VP I A1, Lettre du préfet aux sous-préfets de Côte-d'Or, 19 décembre 1817.

108. ADCO, VP VI B6, Lettre du directeur du bureau de Flavigny au sous-préfet de Semur, 13 décembre 1846.

109. Harrand R et D, *Les Voyages et la Vie en France*, Paris, Chez l'auteur, 1998, 457 p.

lettre ne soit transportée en fraude en vertu de l'arrêté du 27 prairial an IX (16 juin 1801)¹¹⁰ : « Art. 1 : Il est défendu à tous les entrepreneurs de voitures libres et à toutes autres personnes étrangères au service des Postes, de s'immiscer dans le transport des lettres, journaux, feuilles à la main et ouvrages périodiques, paquets et papiers du poids d'un kilogramme et au-dessous, dont le port est exclusivement confié à l'administration des Postes aux lettres. » L'étude des procès verbaux de l'arrondissement de Dijon atteste que cette pratique est courante puisque seize cas sont recensés en dix-sept ans (1824-1841). Certains récidivent régulièrement à l'image de l'entrepreneur Niogret qui se rend chaque jour de Dijon à Gray et dont la voiture renferme en 1824 près de vingt-et-une lettres et journaux en fraude. L'emploi d'entreprises particulières pour le transport des lettres n'est donc pas dénué de défauts.

Les piétons : un statut particulier

Grâce aux malles-poste relayées par les courriers, les dépêches sont acheminées des différents points du royaume aux bureaux du département. Il reste désormais à les faire parvenir à leurs destinataires. Le problème essentiel du réseau postal de la Restauration est l'absence de structures et de personnel suffisant pour réaliser une distribution uniforme à domicile. Hormis certaines grandes villes comme Paris ou Dijon, desservies par des facteurs, les habitants des communes rurales doivent aller eux même ou envoyer quelqu'un chercher leurs lettres au bureau. Ce système pose évidemment des problèmes pour les administrations dont le nombre et le rôle se sont considérablement étoffés depuis l'Empire. La correspondance entre les maires des différentes communes, les sous-préfets et le préfet de chaque département est primordiale à la bonne marche du gouvernement français. Aussi un service particulier de distribution est mis en place dès 1796 utilisant un personnel spécifique : les piétons administratifs. Comment s'organise ce service en Côte-d'Or, quels en sont les principaux aspects mais aussi les défauts ?

Un rôle bien défini

La division administrative de la France au lendemain de la Révolution en 83 départements, 4 732 cantons et 43 360 communes pose de nombreux problèmes administratifs. La multiplication des textes officiels et la diffusion de la presse amènent le gouvernement républicain à élaborer un système fiable. Par l'arrêté du 4 nivôse an V (24 décembre 1796), le directoire exécutif établit pour la première fois un programme défini de distributions des dépêches pour les municipalités¹¹¹ : « Art. 1 : À compter de la publication du présent arrêté, chaque administration municipale qui se trouve placée ou dont partie des membres réside dans une commune où il n'existe point de bureau de poste, sera tenue de

110. Recueil général des lois, volume IX, page 107.

111. Bulletin annoté des lois, volume VII (1796-1798).

nommer un commis qui sera spécialement chargé de se rendre tous les tridris, sextidris et décadris au bureau de poste le plus voisin, tant pour y porter les dépêches de l'administration municipale, du commissaire du directoire administratif près cette administration, du juge de paix et du receveur de l'enregistrement du canton, qu'il sera tenu d'aller prendre chez eux, que pour en retirer les dépêches qui leur seront adressées et les remettre à chacun d'eux sous récépissé. »

Si le gouvernement et le calendrier ont changé, le système reste quant à lui le même à l'avènement de Louis XVIII. Les piétons appelés aussi messagers-piétons sont chargés dès lors des correspondances des maires, préfets et sous-préfets hérités de l'Empire mais aussi des juges de paix, des notaires ou de l'armée. Quelques directeurs prennent quelquefois l'habitude de charger ces agents des lettres privées à l'image de ceux de l'arrondissement de Châtillon en 1821¹¹² : « L'organisation actuelle présente encore un avantage qui, quoiqu'étranger (*sic*) à l'administration, doit déterminer à la maintenir. Les directeurs des bureaux de poste chargent les piétons des lettres adressées commerçans (*Sic*) et aux particuliers moyennant une rétribution modique qui est fixée par eux. »

Cela reste rare, du moins officiellement, car l'administration tolère mal que ces agents s'occupent des dépêches ordinaires. Afin d'assurer un service efficace, deux types de distributions sont prévus. Il faut distinguer les tournées ordinaires, des tournées extraordinaires. Ces dernières sont réalisées pour des cas bien précis, notamment lors des élections censitaires, et sont imposées au piéton par sa soumission¹¹³ : « Le piéton est tenu de faire, outre les tournées ci-dessus indiquées, toutes celles extraordinaires dont il sera chargé par le directeur des Postes pour l'exécution des ordres de l'autorité, sans qu'il puisse, pour raison de ce, avoir droit à aucune indemnité. » Il est facile de comprendre le peu d'empressement que ces agents ont pour effectuer une tournée de 40 km gratuitement. Mais tout refus est sanctionné, à l'image du piéton de Liernais, révoqué le 19 décembre 1827 par arrêté préfectoral pour avoir refusé de porter les cartes des électeurs des communes de sa tournée¹¹⁴.

Le départ des piétons est coordonné avec l'arrivée des courriers. Celui-ci a lieu deux fois par semaine, mais l'augmentation des correspondances amène rapidement l'idée d'une tournée supplémentaire chaque semaine. Plusieurs projets sont étudiés à Aignay-le-Duc en 1815¹¹⁵ puis Semur et Saulieu en 1817¹¹⁶. Seul l'arrondissement de Semur réussit effectivement à réaliser ce projet entre 1821 et 1825¹¹⁷ car si l'innovation est importante, elle coûte cher. Les restrictions budgétaires expliquent que les communes, en dépit des avantages, refusent une telle dépense. Ce système est aussi rendu difficile par la longueur des tournées. Les piétons, comme leur nom l'indique, ne bénéficient pas de voitures attelées, ni de montures, et la médiocrité des chemins empruntés rend impossible un

112. ADCO, VP I A3, Lettre du sous-préfet de Châtillon au préfet, 15 septembre 1821.

113. ADCO, VP VI B17, Soumission du piéton François Buretey, 13 juin 1822.

114. ADCO, VP VI B14, Arrêté préfectoral, 19 décembre 1827.

115. ADCO, VP I A3, Lettre du maire de Recey-sur-Ource au sous-préfet de Châtillon, 22 novembre 1815.

116. ADCO, VP I A3, Tableau récapitulatif du service des piétons pour l'arrondissement de Semur, 16 septembre 1817.

117. ADCO, VP I A3, Tableau récapitulatif du service des piétons de l'arrondissement de Semur, 6 décembre 1821.

rythme plus soutenu. Jusqu'en 1830, le manque de bureau pénalise grandement la distribution. Afin de répondre à cet inconvénient, deux types de piétons sont nécessaires. L'éloignement de certaines communes oblige l'administration à faire appel à des piétons secondaires. Ces derniers sont tenus d'attendre à leur domicile le piéton principal qui leur apporte en main propre les lettres de leur tournée respective et leur feuille de route. Ils doivent, à leur retour, attendre de nouveau son passage pour lui remettre les missives récoltées et récupérer les nouvelles.

Bureaux	Piétons principaux	Piétons secondaires	Communes desservies
Aignay-le-Duc	2	5	48
Arnay	3	7	62
Auxonne	3		16
Beaune	3		28
Bligny	2		22
Bussy-le-Grand	1		2
Châtillon	4	3	44
Dijon	4		43
Flavigny	3		19
Genlis	3		26
Gevrey	4		33
Grancey	2		10
Is-sur-Tille	4		22
Laignes	4		16
Mirebeau	4	2	22
Montbard	3		34
Nolay	2		25
Nuits	3		17
Pontailier	5		27
Précý-sous-Thil	2		19
Rouvray	1		17
Saulieu	2		4
Saint-Jean-de-Losne	4		10
Saint-Seine-l'Abbaye	2		16
Selongey	2		10
Semur	3		27
Seurre	4		22
Sombernon	4		27
Vitteaux	3		31
Total	86	17	699

Ce système, plutôt lent, permet de pallier le manque d'établissements, mais nécessite de nombreuses embauches de personnel pas toujours rentables puisque certains n'ont que trois communes à desservir. Le service de Côte-d'Or emploie quelques 103 piétons en 1815, répartis sur les vingt-neuf bureaux de l'époque (voir tableau)¹¹⁸. L'effectif de ces agents évolue durant la période 1815-1829 selon plusieurs critères. D'abord les restrictions budgétaires qui amènent les communes à se regrouper pour se partager les salaires des piétons et donc l'al-

118. ADCO, VPI A3, Récapitulatif du service des piétons pour le département de la Côte-d'Or, 1814-1815.

longement des tournées à l'image des arrondissements de Châtillon et Semur dont le nombre d'agents passe de dix-huit en 1815 à treize en 1819 pour le premier¹¹⁹ et dix-huit en 1815 à onze en 1825 pour le second¹²⁰. La création de nouveaux bureaux permet également une baisse des effectifs par une meilleure répartition des communes. En 1829, le département compte seulement quatre-vingt-treize piétons pour trente-trois bureaux¹²¹. Cette redistribution du personnel permet une plus grande rapidité dans l'acheminement des lettres et, si les finances le permettent, la création de tournées supplémentaires. Le coût de ce service et l'importance des missives distribuées rendent nécessaire non seulement une organisation parfaite mais aussi une surveillance quasi militaire de ces agents particuliers.

Une surveillance quotidienne

Les piétons ne sont guère libres dans leur travail et font l'objet d'une surveillance étroite de la part de l'administration. Le premier contrôle est d'ordre politique notamment lors du changement de régime en 1815. La Restauration instaure un service d'enquêtes menées conjointement par le préfet, les sous-préfets et les maires du département. Maxime de Choiseul, alors préfet, invite ses collaborateurs dès le mois de septembre à recueillir les informations nécessaires sur les services des piétons¹²². Malheureusement, sur les quatre arrondissements que compte la Côte-d'Or, seule l'enquête du sous-préfet de Beaune subsiste. Elle permet néanmoins de se faire une idée des jugements accordés aux 28 agents employés¹²³ : « Moreau : Opinion détestable jointe à la plus mauvaise conduite ; Tumeux : Pense mal, néglige son service, à remplacer ; Desjours : Opinion détestable et prononcée contre le gouvernement royal ; Bannelier : Détestable et prononcé dans son opinion contre le roi ; Bouhier : Détestable sous tous les rapports ; Piget : mauvaise opinion prononcée pour l'usurpateur ; Matrichaud : Opinion détestable. » À ceux jugés indésirables, s'opposent les bons partisans du nouvel ordre établi qui sont à conserver : « Vacher : De bonnes mœurs, zélé royaliste, à conserver ; Boidot : Est peu connu, vit retiré, on ne la jamais ouï dire en faveur de Napoléon. »

Les indications fournies préfigurent l'épuration qui est effectuée ensuite au sein du personnel administratif au tout début de la monarchie. La peur d'un coup d'état est très présente dans les esprits durant cette période troublée. La surveillance des porteurs de lettres est une nécessité, car les dépêches acheminées renferment des informations politiques de premier ordre. L'ouverture des lettres et la divulgation de leur contenu aux dépens du gouvernement ne peuvent être tolérées même si celui-ci conserve le cabinet noir si cher à Eugène Vaillé¹²⁴. Malgré l'absence d'un tableau complet des enquêtes, les nombreuses souscriptions pour de nouveaux piétons effectuées en 1815 indiquent l'impor-

119. ADCO, VP I A3, Comparaison réalisée avec les tableaux récapitulatifs de 1814-1815 et de 1819.

120. ADCO, VP I A3, Comparaison réalisée avec les tableaux récapitulatifs de 1814-1815 et de 1825.

121. ADCO, VP I A3, Lettre du préfet au ministre de l'Intérieur, 7 février 1829.

122. ADCO, VP I A1, Lettre du préfet au sous-préfet de Châtillon, septembre 1815.

123. ADCO, Lettre du sous-préfet de Beaune au préfet, 17 novembre 1815.

124. Vaillé E., *Le Cabinet Noir*, Paris, PUF, 1971.

tance de la purge. Cinq de ces agents sont ainsi révoqués pour le seul arrondissement de Châtillon à savoir le piéton principal d'Aignay, le piéton principal et les deux secondaires du canton de Recey-sur-Ource et le piéton secondaire de Montigny-sur-Aube¹²⁵.

Le suivi du service est confié aux préfets et aux sous-préfets qui ont dès lors toute autorité sur les piétons, car ces derniers ne sont pas classés au rang des fonctionnaires de l'État mais comme de simples employés. Leur choix, leur révocation mais également leurs tournées sont à l'initiative des administrations départementales. La marche des piétons est contrôlée par le biais de leur feuille de route qui doit être déposée après chaque tournée au bureau de poste ou en sous-préfecture, comme en témoigne le sous-préfet de Châtillon : « L'itinéraire dont chaque piéton est porteur est déposé dans mes bureaux au retour de chaque tournée et par ce moyen, je m'assure qu'il s'est rendu dans toutes les communes qui forment ma division, qu'il ait ou non des paquets à y porter puisque la signature du maire, ou de l'adjoint, est apposée sur la feuille de tournée. »

L'adjoint ou le maire doivent en outre consigner sur ces feuilles l'heure d'arrivée et le nombre de paquets et de lettres remis au piéton. De part leur soumission, les messagers s'engagent à réaliser le service pour toutes les communes qui leur sont assignées même si aucun document ne leur est destiné¹²⁶. Le problème se pose en 1817 pour la distribution du bulletin des lois aux juges de paix. Faces aux différentes plaintes enregistrées, le ministre de la Justice préconise l'utilisation d'un récépissé qui doit être rapporté aux bureaux de la préfecture ou de la sous-préfecture¹²⁷. Les fautes sont nombreuses et la tentation d'abréger une tournée de près de 40 km très forte. Le contrôle des piétons devient pesant pour ces agents qui doivent subir les investigations et les suspicions des gendarmes ou des gardes champêtres. Il faut dire qu'en l'absence d'uniforme distinctif, il est difficile de faire la différence avec d'éventuels indigents encore nombreux sur les routes françaises. Contrairement aux piétons du Haut-Rhin aucun uniforme n'est exigé de la part du préfet¹²⁸, ce sont les piétons eux-mêmes qui réclament le droit de porter une marque distincte¹²⁹ : « Les soussignés piétons des communes de Dijon et Genlis [...] ont l'honneur de vous exposer que de temps en temps, ils se trouvent retardés dans leur course soit par la gendarmerie soit par des gardes champêtres [...] que pour éviter de pareils retards, les soussignés pensent que s'ils étaient munis d'une marque distinctive ils pourraient passer plus librement sur les routes et chemins qui les conduisent dans les villages où ils sont tenus de porter leurs dépêches. »

Par un arrêté du 13 novembre 1816, le préfet accorde aux quatre piétons de Dijon l'autorisation de porter au bras une plaque de métal aux armes de France sur laquelle est inscrit « Piétons de la Préfecture », il leur est également permis

125. ADCO, VP I A3, Arrêté préfectoral, 8 novembre 1815.

126. ADCO, VP VI B17, Soumission du piéton François Buretey, 13 juin 1822.

127. ADCO, VP I A3, Lettre du ministre de l'intérieur au préfet, 4 août 1817.

128. Charbon P., Nougaret P., *Le facteur et ses Métamorphoses*, op. cit.

129. ADCO, VP I A3, Pétition des piétons de Dijon et Genlis au préfet, 20 juin 1816.

de s'armer d'un sabre ou d'un pistolet d'arçon afin de se défendre contre d'éventuels malfaiteurs¹³⁰. Aucun document n'atteste la réalisation de ce projet qui ne semble concerner que les employés de Dijon. La surveillance des messagers piétons s'avère particulièrement contraignante. Mais au regard des plaintes déposées auprès des autorités locales, il est patent que ces agents sont loin d'être sans reproches. Quels sont ces abus si décriés et quelles en sont les raisons ? Peut-être faut-il chercher dans le mode même de recrutement et la situation sociale des personnes employées ?

Approche sociologique des piétons

Quelles sont ces personnes qui inspirent la méfiance et le contrôle de l'administration ? Il est possible d'esquisser un portrait de ces agents et d'expliquer ainsi les abus décriés par les municipalités de la Restauration.

Les enquêtes réalisées en 1815 sont précieuses car elles mentionnent les nom, prénom et âge des piétons et, en cas de remplacement le nom et la profession du nouveau messenger. D'autres sources comme les soumissions sont utilisées pour les mêmes détails. À la lecture de ces documents, il apparaît que le recrutement est essentiellement local. Les piétons principaux résident dans la commune siège du bureau de poste ou de la sous-préfecture et les piétons secondaires dans la première commune de leur tournée. L'avantage est d'éviter au piéton principal d'avoir à faire un détour trop important pour remettre les lettres à son homologue. Ceci permet aussi une surveillance accrue puisque les agents et leur famille sont connus du directeur et du maire qui garantissent la moralité politique de leurs employés.

Le statut social des piétons n'est pas très élevé, mais une fois de plus, l'étude est parcellaire faute de renseignements fiables. L'enquête beaunoise de 1815 dévoile que la majorité des nouveaux agents sont des artisans ou des manouvriers puisqu'on dénombre un jardinier, un journalier, deux cordonniers et un perruquier. La même similitude se retrouve à Châtillon en 1819 où l'on propose un manouvrier¹³¹ et à Vitteaux en 1822 un cordonnier¹³². Le cumul des emplois n'est pas interdit par le règlement postal, car ces agents ne sont pas assimilés à des fonctionnaires. De nombreux cordonniers sont intéressés par cet emploi. Leur métier qui leur permet de posséder de bonnes chaussures est peut-être un atout non négligeable !

Les anciens fonctionnaires sont également très présents, notamment des militaires puisque l'on retrouve un ancien gendarme à Châtillon en 1819, un ancien sous-officier à Semur et un ancien militaire à Châtillon en 1822. Capables de fournir des efforts importants, ces agents représentent aussi une garantie supplémentaire dans la réalisation du service et peut-être, de manière non officielle, un moyen de surveiller les autres piétons. Si la grande majorité des messagers

130. ADCO, VP I A3, Arrêté préfectoral, 13 novembre 1816.

131. ADCO, VP I A3, Soumission du piéton Jacques Sirdey pour le bureau de Baigneux-les-Juifs, 3 avril 1819.

132. ADCO, VP I A3, Tableau récapitulatif du service des piétons pour l'arrondissement de Semur, 29 juillet 1822.

sont des hommes, certaines femmes sont admises à exercer ce métier. Dans tous les cas il s'agit de veuves d'anciens piétons à l'image de « Magdelaine Laurent, veuve Simmonot » à Vitteaux ou encore « Madame veuve Huin » à Saulieu en 1821¹³³. La difficulté de la tâche et la faible rémunération ne semblent pas rebutter ces femmes qui perçoivent cet emploi comme un héritage de leur défunt mari. Il est ainsi difficile au sous-préfet de faire appliquer sa décision lorsque le remplaçant n'est pas un membre de la famille. À Vanvey-sur-Ouche, le nouveau piéton, François Buretey, se voit obligé de verser une pension à la veuve de son prédécesseur¹³⁴: « J'ai proposé à la veuve Logerot de lui remettre par écrit mon engagement, mais ayant rencontré de l'opiniâtreté de sa part à conserver la place et à ne me la céder que lorsqu'elle y serait contrainte et forcée. Je m'oblige, en conséquence, et me soumetts par devant Monsieur le sous-préfet à payer à Jeanne Logerot, veuve de Jean Logerot mon prédécesseur, une pension viagère et annuelle de 60 francs par an. » En dépit de cette faveur, le piéton doit affronter les réclamations des maires des communes desservies qui donnent leur préférence au fils de l'ancien agent. Il est de coutume, en effet, que le fils reprenne le métier du père, mais cette réaction s'explique aussi par le fait que le nouveau piéton, ancien militaire, est originaire de Villier-le-Duc et étranger à la commune.

Les piétons sont des individus au statut très particulier qui est perçu comme un héritage, transmissible de père en fils mais aussi de mari à femme et dont on défend vigoureusement la succession. Cela n'est pas sans poser des gênes dans l'exécution du service comme le souligne le sous-préfet de Châtillon¹³⁵: « Vu les plaintes qui nous ont été portées par plusieurs directeurs des Postes et maires sur l'irrégularité du service des dépêches [...] Considérant que quelques-uns des piétons en exercice apportent la plus grande négligence à leur service et qu'il en est qui ne savent ni lire ni écrire ce qui occasionne des méprises, des erreurs et des irrégularités dans les feuilles de tournée, que d'autres font faire leurs tournées par des enfants ou par des individus qui ne présentent aucune garantie [...] »

Ces remarques sont à rapporter à celles faites à l'encontre du piéton de Grancey-le-Château en 1824¹³⁶: « Il résulte de cette réponse que les reproches faits au sieur Morisot sont graves, que ce n'est pas lui qui porte les dépêches mais sa femme et assez ordinairement sa mère, très âgée ou des enfants de huit à dix ans, qu'il résulte de cela qu'il n'y a jamais d'exactitude pour le service. »

Les abus sont en apparence importants et semblent justifier les contrôles détaillés précédemment. Cependant, ils sont dans leur majeure partie le résultat du mode de recrutement et de fonctionnement des piétons. En l'absence de pension de retraite et donc de limite d'âge, il n'est pas rare de voir des vieillards effectuer les tournées. Ces derniers sont cependant aidés dans leur tâche par

133. ADCO, VP I A3, Tableau récapitulatif du service des piétons pour l'arrondissement de Semur, 6 décembre 1821.

134. ADCO, VP VI B27, Soumission et arrangement du sieur Buretey, 30 mai 1822.

135. ADCO, VP I A3, Arrêté du sous-préfet de Châtillon, 12 mars 1819.

136. ADCO, VP I A1, Arrêté préfectoral, 26 mars 1825.

leurs enfants lorsqu'ils sont malades, à l'image des piétons des bureaux de Montbard et Précý-sous-Thil en 1821¹³⁷ : « Baillet Pierre, 77 ans : Ce vieillard encore actif est aidé dans son service par un de ses enfants. Foignot François, 79 ans : Toujours actif malgré son grand âge, habite avec son gendre qui le fait aider dans son service par ses trois fils dont le plus jeune a 14 ans. »

Les retards et les erreurs enregistrés sont le plus souvent dûs à l'âge avancé des piétons ou leur remplacement par des enfants pas toujours alphabétisés surtout dans les campagnes. Nous l'avons dit, les piétons sont tenus de faire signer leur feuille de tournée auprès des maires. Faut-il y voir un consentement des agents municipaux ? Il semble que non et que les erreurs proviennent exclusivement du manque de logique des règlements en vigueur qui autorisent ces remplacements¹³⁸ : « Le sieur F. B, se soumet et sera tenu de faire le service susdit aux conditions ci-après : De se faire remplacer en cas de maladie ou autres empêchements par une personne qui sera agréée par le directeur des Postes, et à défaut, de payer la personne choisie à cet effet, la somme qui lui aura été réglée par monsieur le sous-préfet. »

La principale caractéristique du réseau postal de la Restauration est sa lenteur qui pénalise les rapports écrits entre les différentes administrations du royaume. Cet aspect s'explique en partie par une mauvaise gestion du personnel distributeur qui est donné aux administrations départementales. Le statut des piétons pénalise le service. Ces derniers, non considérés au rang de fonctionnaire d'État ne disposent pas de moyens suffisants ni de garanties pour réaliser un travail correct. Une centralisation du service de distribution paraît nécessaire pour rendre le réseau efficace, mais elle suppose un rôle accru de la direction générale des Postes.

Salaires et misère

La dépense annuelle des communes françaises pour le service des messagers est importante puisqu'elle s'élève à 900 000 francs. Les communes de Côte-d'Or ne sont pas épargnées par la dépense qui est de 16 813 francs en 1814-1815¹³⁹ et 18 622 en 1829¹⁴⁰. Pourquoi une telle augmentation, alors que le nombre de piétons a diminué ? La réponse réside d'abord dans la création de bureaux et la restructuration des tournées mais aussi dans le mode de paiement des agents. La rétribution des piétons, prévue par la loi du 28 messidor an IV et reprise dans l'arrêté du 4 nivôse an V, doit se faire en fonction de la distance parcourue sans toutefois dépasser les 300 francs par an¹⁴¹. Afin de limiter les frais, les communes se regroupent afin de se partager le salaire d'un même piéton. Ces derniers sont donc payés par les mairies grâce à un budget spécialement alloué à cet effet. Les sommes sont perçues par le percepteur-receveur du chef-lieu de chaque canton. Les mandats sont délivrés chaque trimestre au profit du directeur de la Poste

137. ADCO, VP I A3, Tableau récapitulatif du service des piétons de l'arrondissement de Semur, 6 décembre 1821.

138. ADCO, VP VI B17, Soumission du piéton François Buretey, 13 juin 1822.

139. ADCO, VP I A3, Récapitulatif du service des piétons pour le département de la Côte-d'Or, 1814-1815

140. ADCO, VP I A3, Lettre du préfet au ministre de l'Intérieur, 7 février 1829.

141. Bulletin Annoté et Commenté des Lois, volume VII (1796-1798).

qui compte ensuite à chacun des piétons la somme qui lui est due. Cela est valable en théorie mais la Côte-d'Or comporte deux modes de paiement distincts en 1829. Pour les arrondissements de Beaune et Dijon, le salaire est réparti pour un tiers en fonction de la population des communes et les deux autres tiers « moitié au marc le franc des contributions foncières et la seconde moitié au centime le franc de leurs revenus.¹⁴² » Le mode de calcul pour ces deux arrondissements est complexe puisqu'il est calculé en fonction de facteurs économiques précis. Toutes les communes du département ne supportent pas toutefois ces dépenses, les sièges de bureaux en sont exemptés, car il est facile à un employé de la mairie d'aller chercher directement les lettres.

Les sommes versées sont toutefois tributaires des marchés signés entre les communes et les piétons. Ceux-ci s'engagent à effectuer une tournée précise pour une somme fixée à l'avance. Cela explique les répartitions observées dans les tableaux récapitulatifs puisque les sommes versées par les communes sont inférieures au salaire des piétons. Afin de répondre aux contrats, les sommes récupérées sont réparties entre les agents en fonction des contrats signés.

Les tournées supplémentaires ne sont pas payées d'où la colère des principaux concernés et d'autres conflits apparaissent lorsque le nombre de tournées est augmenté. Les communes traînent souvent les pieds pour une innovation décidée par le sous-préfet. En dépit des avantages d'une troisième distribution, celles de Saulx-le-Duc, Diénay, Tarsul, Courtivron, Poiseul-les-Saulx et Avelange refusent de payer le piéton d'Is-sur-Tille durant deux ans¹⁴³. Hormis les quelques augmentations, les salaires dépassent rarement les 300 francs prévus en l'an IV. Devant la faiblesse de leurs revenus, certains sont amenés à demander une tournée plus longue à l'image d'Antoine Tridon, piéton secondaire de Montigny-sur-Aube, qui réclame cinq communes de la tournée de son collègue, piéton principal, qu'il juge plus riche que lui. Cette réclamation n'est pas prise en compte mais marque la faiblesse des traitements versés. On comprend l'apport de revenus non négligeable qu'apporte une distribution à domicile effectuée plus ou moins légalement dans l'arrondissement de Châtillon. Dans certains cas, le service des Postes est perçu comme un complément de revenus notamment pour les agriculteurs ou les artisans.

Lors de la mise en place du service à domicile en 1830 de nombreux piétons ne sont pas réembauchés comme facteurs et les plus âgés d'entre eux, fiers du travail accompli depuis de nombreuses années, réclament le droit à une pension de retraite. Mais rien n'est prévu à ce sujet car ils ne dépendent pas de l'administration postale et ne sont pas des fonctionnaires. Le ministre de l'Intérieur préconise au préfet de s'en référer aux conseils municipaux des communes concernées¹⁴⁴. Mais là encore rien n'est possible. Le piéton de Tarsul, Moloy, Courtivron, Poiseul, Avelange Diénay et Saulx-le-Duc se voit refuser toute aide en dépit de ses 25 ans de service¹⁴⁵. Les raisons d'un tel refus sont nombreuses¹⁴⁶:

142. ADCO, VP I A3, Lettre du préfet au ministre de l'Intérieur, 7 février 1829.

143. ADCO, VP I A1, Lettre de Louis Pignalet au préfet, 1^{er} mars 1830.

144. ADCO, VP I A1, Lettre du ministre de l'Intérieur au préfet, 26 février 1831.

145. ADCO, VP I A1, Lettre de Louis Pignalet au Préfet, 12 juillet 1830.

146. ADCO, VP I A1, Délibération du Conseil municipal de Diénay, 27 août 1830.

« Considérant que le sieur Pignalet est étranger à la commune de Diénay. Que ce n'est point cette commune qui l'a choisi pour faire le service de piéton ! Que si pendant 25 ans il a exercé cet emploi avec exactitude, il en a aussi été régulièrement payé par la commune de Diénay. Enfin, qu'il n'est pas assez âgé pour ne pouvoir pas se livrer à tout genre de travail. » D'autres ont plus de chance comme Jean-Louis Grivelet, piéton de cinq communes dont une seule (Izier) lui accorde 15,75 francs de pension, égale au tiers de la somme que lui versait la mairie par an¹⁴⁷.

La vie de ces agents très particuliers est loin d'être une sinécure et leurs efforts sont bien peu rétribués en comparaison de la difficulté de la tâche à accomplir. On comprend dès lors les diverses fraudes et abus enregistrés. Le système des piétons est peu performant puisqu'il ne profite d'une part, qu'à une minorité de personnes et, d'autre part, l'organisation des tournées, laissée au bon vouloir des administrations départementales, ne tient pas compte des besoins réels, ni des possibilités existantes de modernisation. Faut-il pour autant nier toute volonté de réforme et d'amélioration ? Il semble que la réponse soit à nuancer.

Transformation des réseaux de distribution

Des tournées trop longues

La lenteur du service de distribution de la restauration s'explique par une gestion particulière des piétons, mais celle-ci est également tributaire du tracé des tournées. La majorité des récapitulatifs, présents aux archives départementales, ne donnent bien souvent que la liste des communes (par ordre alphabétique) traversées par les piétons. La longueur des tournées, de même que l'ordre de passage ne sont pas indiqués. Mais un simple report de ces informations sur une carte permet d'établir une idée générale du service pour 1814-1815¹⁴⁸. La représentation effectuée pour les quatre arrondissements est un graphe, c'est-à-dire une version simplifiée du réseau de distribution. Elle est donc fort éloignée de la réalité, car elle ne prend pas en compte les contraintes physiques du terrain, ni le tracé réel des routes et chemins empruntés. Elle rend cependant la substance essentielle pour la compréhension des problèmes du réseau de distribution de la Restauration.

La première impression qui se dégage concerne la longueur excessive des tournées effectuées à pied. Les deux tournées du bureau de Saint-Seine-l'Abbaye dépassent largement les quarante kilomètres, celle du piéton secondaire de Baigneux s'approche des cinquante kilomètres. D'une manière générale, la moyenne des tournées des piétons de Côte-d'Or est de l'ordre de trente kilomètres. Mais ces distances, déjà importantes, sont calculées à vol d'oiseau

147. ADCO, VP I A1, Délibération du Conseil municipal d'Izier, 3 juin 1830.

148. ADCO, VP I A1, Récapitulatif du service des piétons pour le département de la Côte-d'Or, 1814-1815.

et de ce fait bien inférieures à la réalité. Si le manque de bureau impose ces trajets, on constate des inégalités au niveau de la répartition des tournées. Certains piétons n'ont que deux ou trois communes alors que d'autres en cumulent dix ou douze, à l'image du piéton de Gevrey qui relie ce bureau à Ternant. La répartition géographique et la taille même de l'arrondissement postal expliquent en partie ces différences, car dans la majorité des cas, les tournées les plus fournies ont des communes très peu éloignées les unes des autres. À l'inverse, les agents qui ont le moins de communes à desservir ont les tournées les plus longues. Cela est à rapprocher de leur statut, car bien souvent il s'agit de piétons principaux chargés d'apporter les dépêches aux piétons secondaires. Le piéton n° 3 d'Aignay qui n'a que le service de quatre communes doit parcourir trente kilomètres pour aller à Recey-sur-Ource et apporter les lettres à son homologue, sans compter le retour. Le cas est similaire pour le piéton principal de Mirebeau chargé de se rendre à Fontaine-Française. Avec seulement trois communes à traverser, celui-ci doit parcourir quarante kilomètres (aller-retour). La répartition des trajets dépend également des clauses des contrats signés par les piétons eux-mêmes qui, pour gagner plus d'argent, n'hésitent pas à accepter ces interminables tournées. Devant l'attachement de ces agents à leur emploi, il est difficile d'employer plus de personnel. De même, la réduction des trajets ne peut garantir un salaire décent. Avec de telles distances à parcourir, il est difficile d'espérer une augmentation des fréquences des courses. Les retards sont nombreux durant les mois d'hiver qui rendent l'état des chemins désastreux et obligent de multiples détours. La longueur des tournées pénalise gravement le réseau postal et on peut dès lors imaginer, en l'absence de nouveaux bureaux, une intervention des pouvoirs publics locaux.

Les premières enquêtes

Si l'administration postale supervise les opérations relatives au service des piétons, celle-ci intervient peu. En dehors des questions politiques liées à la sécurité de l'État, leur gestion est laissée aux préfets de chaque département et aux sous-préfets des arrondissements. Très peu de bureaux sont ouverts, du moins en Côte-d'Or, entre 1815 et 1820 en raison du déficit budgétaire hérité de l'Empire (*infra* chapitre III) et ce n'est qu'à partir de 1822 que les premières enquêtes, visant à modifier le réseau, sont réalisées.

Par sa circulaire du 8 mai 1822, le directeur général invite les maires de toutes les communes du département, mais aussi du royaume, à faire délibérer leur conseil municipal sur le choix de leur bureau distributeur¹⁴⁹. Aux dires même de celui-ci, de nombreuses délibérations ont été envoyées dès la fin de cette année. Le but d'une telle manœuvre est de recomposer les arrondissements de tous les bureaux de poste français afin d'éliminer les retards enregistrés

149. ADCO, VP I A1, Circulaire ministérielle, 8 mai 1822.

depuis 1815. L'intérêt des communes retombe rapidement puisque le 2 avril 1824, l'administration postale réitère sa demande¹⁵⁰. Pour faciliter la tâche du préfet, quatre tableaux imprimés, destinés à recevoir les réponses, sont préparés. Une fois de plus, il apparaît difficile au magistrat du département d'obtenir une réponse rapide. Sur les 705 délibérations attendues, 13 manquent encore le 3 septembre 1824 pour les communes de Corcelles-les-Mauer, Montigny-sur-Aube (arrondissement de Châtillon), Fain-les-Moutier, Nogent-les-Montbard, Saint-Rémy-sur-Brenne, Saint-Andeux, Villeneuve, Forléan (arrondissement de Semur), Longeau, Echallot (arrondissement de Dijon), Saint-Pierre-en-Vaux, Diacey et Civry-en-Montagne (arrondissement de Beaune)¹⁵¹.

Les retardataires ne sont pas nombreux, mais ce n'est que le 5 février 1825 que les dernières délibérations sont envoyées à Paris¹⁵². Cette nouvelle estimation des besoins des communes françaises est sans conséquence pour le département de Côte-d'Or car aucun changement n'est enregistré jusqu'en 1830. Les résultats fournis par les différents préfets de France ont sans nul doute participé à la réforme des taxes d'affranchissement de 1827, en apportant une carte complète des arrondissements postaux. Mais il semble, aux dires d'Eugène Vaille, que l'œuvre du nouveau directeur général des Postes, le marquis de Vaulchier, se soit limitée à une action d'ordre administrative plus qu'à une réforme générale du réseau de distribution¹⁵³.

La loi de 1829

Le réseau postal évolue peu ou de manière insuffisante jusqu'en 1829. Mais la transformation de la société, liée à l'exode rural, à la baisse de l'analphabétisme, amène l'administration à revoir son rôle véritable. À cela s'ajoutent des considérations économiques. Le nombre de lettres tombées en rebut (1 106 000 en 1829) engendre des pertes difficilement supportables puisque les taxes sont perçues auprès du destinataire¹⁵⁴. Encouragés par le succès du service parisien, réformé en 1823, les premiers projets d'une distribution moderne apparaissent en 1828. Le député Jean Baptiste Charles Sapey, député de 1817 à 1824 et réélu en 1828, propose dans son « opinion sur le projet de compléter les services des Postes » la création d'un service régulier afin de rompre l'isolement que subit les 7/12 de la population française. Ces idées libérales suscitent de nombreuses questions et nécessitent une consultation nationale. Le Conseil général de Côte-d'Or est invité le 8 septembre 1828, par le directeur général des Postes, à délibérer sur le sujet¹⁵⁵ : « J'ai l'honneur de vous adresser, jointe à la présent, une opinion développée par M. Sapey à la Chambre des députés, sur un projet de mon administration qui a pour but de faire distribuer les lettres de deux jours l'un dans toutes les communes de France. Désirant connaître l'opinion des Conseils généraux sur un projet, qui je crois d'ailleurs très utile, je vous prie, Monsieur le pré-

150. ADCO, VP I A1, Lettre du directeur général des postes au préfet, 2 avril 1824.

151. ADCO, VP I A1, Lettre du directeur général des postes au préfet, 3 septembre 1824.

152. ADCO, VP I A1, Lettre du préfet au directeur général des Postes, 5 février 1825.

153. Vaillé E., *Histoire des Postes Françaises depuis la révolution*, Paris, PUF, 1947, 127 p.

154. ADCO, VP I A1, Rapport statistique sur le service postal de 1815 à 1829.

155. ADCO, VP I A1, Lettre du directeur général des Postes au président du Conseil général de Côte-d'Or, 8 septembre 1828.

sident de vouloir bien en donner connaissance aux membres du Conseil général de votre département. »

Le succès est retentissant malgré l'instauration d'une nouvelle taxe. Par sa circulaire n° 3 du 30 octobre 1828, l'administration invite les directeurs des bureaux du royaume à notifier le nombre de facteurs nécessaires au service ainsi que leurs itinéraires pour deux jours consécutifs¹⁵⁶. Il n'existe malheureusement aucune trace des réponses, ce qui n'autorise pas une évaluation des besoins en 1829. Quoi qu'il en soit, afin de régler la marche des futurs facteurs, la circulaire n° 3 du 13 janvier 1829 invite le préfet à adresser une liste complète des communes de Côte-d'Or. En complément, et pour établir une comparaison adéquate, le ministre de l'Intérieur demande au préfet (circulaire n° 4, 20 janvier 1829) un état détaillé du service des piétons actuellement employés en Côte-d'Or¹⁵⁷. Grâce à ces documents et ceux des autres départements la Chambre des députés vote le 3 et 10 juin 1829 une des plus importantes lois de l'histoire de la Poste française. Désormais, les 35 585 communes dépourvues de bureau doivent recevoir la visite du facteur. La dépense estimée à 30 millions de francs doit être compensée par la hausse du nombre de lettres et la taxe supplémentaire du décime rural.

Le service rural est mis en place le 1^{er} avril 1830 et le 8 mai 1830 paraît le tableau des communes du département, en application de la loi du 3 juin 1829¹⁵⁸. Cependant, la répartition effectuée n'est pas faite en fonction des recherches du préfet qui ne sont envoyées que le 12 septembre 1830¹⁵⁹, en dépit d'une réclamation de la direction générale le 9 janvier 1830¹⁶⁰. Il se peut que l'effondrement du régime de Charles X lors des Trois Glorieuses (27, 28, 29 juillet 1830) et le changement de préfet le 14 août explique ce retard¹⁶¹. La création du service rural est une étape charnière dans l'accès des campagnes au service postal. Désormais, l'ensemble de la population bénéficie d'une distribution moderne jusqu'alors réservée aux villes. Cette date symbolise surtout la première étape vers une nouvelle vision du réseau. Quelles modifications vont être réalisées, quels en sont les acteurs ?

156. Carnevale Mauzan, *Histoire de la Poste en Milieu Rural*, Grenoble, Chez l'auteur, 1994, 164 p.

157. ADCO, VP I A1, Circulaire ministérielle N° 4, 20 janvier 1829.

158. ADCO, VP I A1, Tableau des communes du département de la Côte-d'Or en exécution de la loi du 3 juin 1829.

159. ADCO, VP I A1, Lettre du préfet au directeur général des Postes, 12 septembre 1830.

160. ADCO, VP I A1, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 9 janvier 1830.

161. Archives Nationales, *Le Personnel de l'Administration Préfectorale, 1800-1880*, Paris, CHAN, 1998, 1160 p.

L'avènement d'un système moderne de distribution

D'un bureau à l'autre

Les bureaux représentent le maillon essentiel à la bonne marche du courrier en permettant les différentes opérations de trie, d'affranchissement puis d'expédition des dépêches dans les meilleurs délais, et, enfin, l'envoi de fonds avec le nouveau service des mandats (1817). Comment s'organisent ces bureaux de poste de Côte-d'Or entre 1815 et 1848 ? Quel développement subissent-ils, quels sont les acteurs des modifications observées (locaux ou nationaux) et quelles en sont les conséquences immédiates sur le réseau de distribution du département ?

De l'entrepôt à la direction

Si on recoupe l'analyse de l'instruction des Postes de 1832 d'Arthur de Rothschild avec les documents présents aux archives départementales, il est relativement facile d'établir un tableau hiérarchique des établissements postaux de Côte-d'Or entre 1815 et 1848¹⁶².

À la base de l'échelle administrative se trouvent les entrepôts. Leur rôle principal, comme leur nom l'indique, est de stocker provisoirement les dépêches. Les « entreposeurs et entreposeuses », car les femmes sont admises à exercer cet emploi, sont chargés de recueillir les lettres déposées par les différents courriers et les malles-poste en vue de leur acheminement dans les bureaux distributeurs. Leur implantation s'effectue, de ce fait, sur les routes de poste et les voies de communications empruntées par les agents chargés du transport des dépêches. Deux exemples illustrent cette idée en Côte-d'Or. Le plus connu est celui de l'entrepôt de La Baraque-de-Gevrey. Située entre Dijon et Nuits sur la route royale de 3^e classe n° 74, reliant Châlon-sur-Saône à Sarreguemines, son histoire est quelque peu atypique. Créé par délibération de la Ferme des Postes du 26 août 1785 et ouvert le 1^{er} octobre de la même année, l'établissement situé dans ce hameau est, à cette date, un bureau de poste¹⁶³. Si les almanachs royaux parlent du bureau de La Baraque, les archives mentionnent Gevrey comme siège du bureau. La proximité des deux localités explique en partie cette inversion. Quoi qu'il en soit, le bureau de poste, dirigé par M. Février est attesté à La

162. Rotschild A., *Histoire de la Poste aux Lettres et du Timbre-poste depuis leurs Origines jusqu'à nos Jours*, Paris, Calman Levy, 1846, 398 p.

163. Nougaret P., « Histoire de la Poste en Bourgogne des Origines à 1793 », *Mémoires de l'Académie de Dijon*, tome CXIII, 1960, 174 p.

Baraque en 1820¹⁶⁴. Son transfert à Gevrey semble avoir eut lieu entre 1825 et 1827 car le 14 avril 1827 sont nommés conjointement¹⁶⁵ : « M^{lle} Marise Lalouet, directrice à Gevrey. M^{me} Février, entreposeuse à La Baraque. »

Le poids économique de Gevrey explique ce transfert. Il paraît évident que la présence du bureau dans le chef-lieu de canton est préférable au petit hameau attenant. Néanmoins, la situation de La Baraque et la présence d'un relais de poste exige le maintien d'un entrepôt afin d'éviter un détour du courrier de Dijon à Beaune. Il y a de fortes probabilités que cet établissement soit installé dans l'ancien bureau et que « l'entreposeuse » soit la femme ou une parente de l'ancien directeur que seule une recherche généalogique peut affirmer ou infirmer. Aucun autre document n'atteste pour la période postérieure la présence d'un entrepôt hormis la qualification de La Baraque par les almanachs royaux de 1830 à 1835 de « commune qui reçoit des courriers mais qui ne possède pas de bureau de poste »¹⁶⁶.

Les entrepôts jouent un rôle important dans le réseau postal en dépit de leur faible nombre en assurant un relais entre les courriers et les bureaux. Leur création est une réponse à un problème local. Ils facilitent ainsi la vitesse d'acheminement des missives en évitant un détour et un arrêt contraignant aux voitures postales. Cependant leur coût élevé et leur rôle restreint expliquent leur faible effectif et les diverses tentatives de les remplacer autant que possible par d'autres agents.

Les bureaux de poste sont à leur tour soumis à une stricte hiérarchie. Jusque dans les années 1820, il faut distinguer bureaux principaux et bureaux secondaires. Celui de Bligny-sur-Ouche, désigné comme tel en 1814-1815, est l'unique exemple pour le département¹⁶⁷. Rattaché administrativement au bureau principal de Beaune, il peut être apparenté aux bureaux dits de « distribution ». De par leur rôle limité, ceux-ci constituent le premier échelon des établissements postaux après les entrepôts. Leurs titulaires, homme ou femme, s'occupent de la réception et de la distribution des correspondances administratives ou privées mais n'ont en aucun cas la qualité pour délivrer des mandats, ce qui limite l'attrait économique de ces bureaux.

Si ces agents ne sont pas obligés de fournir un cautionnement, leur comptabilité est rattachée au bureau de direction dont ils dépendent. La création du décime rural implique une gestion rigoureuse et contrôlée de ces bureaux. Les articles 56 et 57 de l'instruction de 1830 nous en dévoilent quelques aspects¹⁶⁸ : « Art. 56 : Les distributeurs continueront de compter vis-à-vis de chacun des directeurs avec lesquels ils sont en relation, du montant des taxes progressives apposées sur les lettres qu'ils reçoivent de ces comptables ou directement de Paris. Cependant, tout distributeur, correspondant avec plusieurs bureaux ne rendra compte qu'au directeur chargé du paiement de ses appointements, du

164. Annuaire de la Côte-d'Or pour 1820.

165. ADCO, VP II A1, Nomination de directeurs de Poste, 14 avril 1827.

166. Almanachs royaux de 1830 à 1835.

167. ADCO, VP I A1, Tableau récapitulatif du service des piétons de Côte-d'Or, 1814-1815.

168. Dupuis M., Instruction sur le Service Rural, 1^{er} avril 1830, photocopie de l'original.

produit des taxes apposées par lui sur les lettres appartenant au service rural. Ce compte sera rendu tous les jours sur la feuille d'avis du distributeur. Le directeur se chargera immédiatement en recette de cette nature de produit. Art. 57 : Les distributeurs solderont tous les jours leur comptes avec les divers directeurs avec lesquels ils sont en relation, par des versements en espèces ou en lettres non distribuables. Ces versements seront mentionnés et détaillés sur leurs feuilles d'avis et les directeurs leur en accuseront la réception. »

Les comptes de ces agents sont ainsi étroitement surveillés, d'autant plus qu'en l'absence de timbre-poste les taxes d'affranchissement sont perçues en argent auprès du destinataire. Leur nomination est souvent due à l'appui plus ou moins officiel d'un homme influent jugé digne de foi par le gouvernement en fonction, ce qui laisse supposer des problèmes lors d'un changement de régime. Si le maire est le premier interlocuteur de la commune envers l'administration d'autres acteurs locaux plus importants se détachent. La comtesse de Guitaut obtient en 1823 le poste de distributrice à Époisses pour son ancienne femme de chambre¹⁶⁹ et le pair de France, E. de Montalembert appuie en 1842 la candidature du futur distributeur de la Roche-en-Brénil¹⁷⁰. L'influence des hauts personnages politiques reste très forte dans les emplois administratifs de la Restauration.

La création d'une distribution nécessite de nombreuses enquêtes préparatoires qu'il convient d'étudier précisément. Cependant, si toutes les conditions sont réunies, chaque bureau de distribution est susceptible, dans un délai plus ou moins long, d'accéder au rang de bureau directeur. Ce type de bureau est également divisé en deux catégories avec des bureaux simples et des bureaux composés. Les premiers sont tenus par un seul agent qui assure lui-même toutes les tâches nécessaires au fonctionnement du service. Si le recrutement est souple sous la Restauration, l'article 71 de l'ordonnance royale de 1844 établit des règles plus strictes¹⁷¹ : « Art. 71 : Les directions de poste d'un produit de mille francs et au-dessous pourront être accordées, sans surnumérariat préalable, aux anciens serviteurs de l'État qui compteront sept ans au moins de service militaire ou civil ou, en cas de moindre durée, qui justifieront de n'avoir quitté leur emploi que par suite de blessures ou d'infirmités contractées dans l'exercice de leur fonction. Ces mêmes bureaux pourront être accordés aux femmes dont les maris, pères, beaux-pères, frères, fils, gendres ou oncles se trouvent dans les conditions exigées ci-dessus ou seront morts en activité de service. »

Ce mode de recrutement assure une réinsertion aux anciens militaires et permet à l'administration de disposer de fonctionnaires dévoués au gouvernement, renforcé par le serment prononcé avant l'entrée en fonction par tous les candidats. Les bureaux simples sont les plus nombreux en Côte-d'Or, car beaucoup de distributions accèdent à ce statut. Seuls deux bureaux composés, Beaune

169. ADCO, VP II A1, Lettre du sous-préfet de Semur au préfet, 25 septembre 1830.

170. ADCO, VP VI B21, Lettre de E. de Montalembert au préfet, 20 septembre 1842.

171. ADCO, VP II A1, Condition de candidature pour les directeurs de Poste aux lettres de début, janvier 1845.

et Dijon, sont clairement identifiés sur la période mais ceux de Châtillon et Semur ont de fortes chances d'en être aussi. Ces bureaux, à l'inverse des précédents, sont dirigés par un directeur assisté d'un ou plusieurs commis. Beaune possède un seul commis en 1823¹⁷² tandis que Dijon en emploie trois entre 1815 et 1828, quatre de 1828 à 1830 puis cinq jusqu'en 1848¹⁷³. La mise en place du service à domicile, l'extension de Dijon et de son rôle administratif sont autant de suppléments de lettres échangées donc de travail pour ces agents. Cela est accentué par le fait que tous les bureaux de directions ont, depuis 1817, la capacité d'établir des mandats. Créés par la loi du 24 février 1817, ces derniers sont un avantage très apprécié des hommes d'affaires. Le transport matériel de l'argent dans une enveloppe cachetée est désormais remplacé par un bulletin de dépôt. Ce système, déjà expérimenté en 1808 et 1812 pour les militaires en garnison, permet, moyennant une taxe de 5 % sur les sommes acheminées, de limiter les attaques des courriers et des malles-poste et de réduire les réclamations¹⁷⁴. Ce taux de 5 % est jugé trop élevé par les membres du Conseil général qui demandent une baisse en 1845¹⁷⁵ : « Art. 4 : Que le droit perçu par l'administration des Postes sur les articles d'argents, fixé à 5 % soit réduit à 2 % pour toute somme qui n'excédera pas cinquante francs. »

Ce n'est que le 1^{er} janvier 1847 que la baisse demandée est réalisée pour toutes les sommes¹⁷⁶. Outre les avantages liés à la sécurité, cette loi instaure désormais la direction générale des Postes comme intermédiaire financier. Le statut de direction accordé à certains bureaux répond à un besoin économique précis engendré le plus souvent par une industrie particulière. Les communes pourvues seulement d'une distribution demandent souvent sa transformation car cette situation pénalise grandement, à leurs yeux, l'économie locale. Néanmoins cette faveur est accordée avec parcimonie et seulement si les revenus du bureau sont suffisamment élevés. La commune de Pont-Royal voit ainsi sa demande rejetée en 1848 vu que sa recette annuelle pour 1847 de 1 900 francs est jugée insuffisante¹⁷⁷. L'implantation des bureaux et le statut qui leur est accordé correspondent à des critères particuliers qu'il convient de détailler au cas par cas.

Les premiers changements

À l'avènement de Louis XVIII, le nombre de bureaux de poste en Côte-d'Or est relativement convenable comparé aux autres départements bourguignons. Avec un bureau pour 12 256 habitants entre 1814-1815, et un pour 18 132 en Saône-et-Loire, l'avantage est certain¹⁷⁸. Mais le service postal de ce début de XIX^e siècle est loin d'être un service de proximité puisque le département ne pos-

172. ADCO, VP II A1, Personnel et directeurs de Côte-d'Or, nomination du 13 mai 1823.

173. Annuaire de Côte-d'Or de 1815 à 1848.

174. Rolland R., « L'Expansion du Service Postal de 1815 à 1848 », *Revue des PTT*, n° 4, juillet-août 1981, p. 35 à 43.

175. ADCO, IN d5, Délibération du Conseil général, Séance du 5 septembre 1845.

176. Annuaire de Côte-d'Or 1847.

177. ADCO, SM 2780, Lettre du préfet au sous-préfet de Semur, 30 novembre 1848.

178. Comparaison effectuée grâce au livre de Laroche L., *La Poste aux Lettres et aux Chevaux en Saône-et-Loire*, Tournus, Les Amis des Arts et des Lettres, 1938, 108 p.

sède que vingt-neuf bureaux en 1815 répartis sur les quatre arrondissements de la manière suivante¹⁷⁹ :

Arrondissement	Nombre de cantons	Nombre de bureaux	Emplacements
Beaune	10	8	Arnay-le-Duc, Beaune, Bligny-sur-Ouche, Nuits, Gevrey, Saint-Jean-de-Losne, Seurre
Châtillon	6	3	Aignay-le-Duc, Châtillon, Laignes
Dijon	14	10	Auxonne, Dijon, Genlis, Grancey-le-Château, Pontailler, Is-sur-Tille, Mirebeau, Saint-Seine, Selongey, Sombornon
Semur	6	8	Bussy-le-Grand, Montbard, Précý-sous-Thil, Flavigny, Rouvray, Saulieu, Semur, Vitteaux
Total	36	29	

Si le nombre de bureaux est proche de celui des cantons, la lecture d'une carte regroupant ces informations témoigne d'un déséquilibre notoire dans leur répartition spatiale. Tous les cantons ne possèdent pas d'établissements de poste et on constate dès lors des regroupements autour d'un même bureau. Celui d'Arnay dessert les cantons d'Arnay, de Liernais et de Pouilly-en-Auxois. Celui d'Aignay ceux d'Aignay, Baigneux-les-Juifs et de Recey-sur-Ource. Le bureau de Mirebeau s'occupe des cantons de Fontaine-Française et de Mirebeau et enfin, Châtillon-sur-Seine ceux de Montigny-sur-Aube et Châtillon.

La conséquence d'une telle organisation est la formation d'arrondissements postaux et de zones de distribution relativement étendus. Cela suppose une organisation particulière des moyens de distribution et l'utilisation de piétons secondaires décrits dans le deuxième chapitre. En l'absence d'une distribution à domicile, la majorité des habitants reste éloignée des services de la Poste. Les arrondissements postaux sont, pour des raisons de simplicité, calqués sur les limites administratives des cantons établis en l'an VIII et les bureaux, dans leur grande majorité, établis dans les chefs-lieux de cantons. Mais deux exemples s'éloignent quelque peu de cette vision. Bussy-le-Grand et Rouvray, situés respectivement dans les cantons de Flavigny et Précý-sous-Thil, possèdent leur propre organisation. On constate que leur zone de distribution est extrêmement réduite. Bussy ne dessert que sa commune, Grésigny-sur-Alize et Ménétreux-le-Pitoix. Rouvray dessert sa commune à laquelle s'ajoute Sincey-les-Rouvray (canton de Précý-sous-Thil), Mondéon, Montribois et La Roche-en-Brénil (canton de Saulieu). L'exemple de Bussy-le-Grand est intéressant puisqu'il est intimement lié à la première création de bureau de la période étudiée. La présence même d'un établissement de poste dans cette commune a déjà intrigué Pierre Nougaret pour l'Ancien Régime¹⁸⁰. Créé, selon lui, sous l'influence de Bussy Rabutin au XVII^e siècle, Bussy s'avère être à cette époque la localité la plus proche de la route postale et du relais de Villeneuve-les-Converts. Signalé dans l'almanach royal de 1814-1815, sa disparition dans ce même ouvrage l'année suivante

179. ADCO, VP I A3, Tableau récapitulatif du service des piétons, 1814-1815.

180. Nougaret P., « A Propos de la Poste aux Lettres à Ste-Reine sous l'Ancien Régime », *Annales de Bourgogne*, Tome XXX, 19, p. 46 à 48.

correspond avec l'apparition du bureau de Baigneux-les-Juifs. Malgré l'absence de documents officiels, il est difficile de parler de coïncidence. Si Bussy-le-Grand est établi comme chef-lieu de canton en 1790, la loi du 28 pluviôse an VIII (17 février 1800) qui divise le département en quatre arrondissements et trente-six cantons – confirmée par l'arrêté consulaire du 17 vendémiaire an X –, rétablit ce village au simple rang de commune¹⁸¹. Cette réorganisation administrative, qui place Flavigny comme chef-lieu, explique en partie le petit arrondissement du bureau de Bussy et son transfert à Baigneux, qui a déjà demandé cette faveur en 1797¹⁸² : « [...] Il est peu de canton dans la République aussi mal desservi pour leur correspondance par la Poste que celui de Baigneux, et il en est peu qui soit à portée de l'être mieux. Le mal procède de la mauvaise position dont il est desservi. Le remède consiste uniquement à transférer à Baigneux ce bureau et à le faire desservir par un autre courrier. Il y a bureau de poste à Flavigny et à Bussy, et ces deux communes ne sont éloignées que d'une lieue et demie l'une de l'autre, tandis qu'un espace de cinq, six et sept lieues se trouve sans bureau. »

Situé non loin de la route n° 71 empruntée par la malle Paris-Besançon, ce nouveau chef-lieu semble préférable pour le service postal. Sa création permet de réduire les délais d'acheminement des dépêches pour les communes du canton en évitant leur transit vers Aignay. Ceci soulage, de ce fait, ce bureau chargé également des lettres du canton de Recey-sur-Ource. Les communes de Bussy-le-Grand, Gresigny et Ménétreux sont dès lors rattachées à la circonscription de Flavigny par un de ses piétons dès le 2 avril 1816¹⁸³. La zone de distribution de Baigneux, d'abord limitée à sa seule municipalité, est étendue aux seize communes de son canton le 3 avril 1819 par l'embauche de deux piétons¹⁸⁴.

Cette première création reflète les nouvelles préoccupations de l'administration postale. Par une situation stratégique, ce bureau permet de réduire les délais d'acheminement des dépêches administratives. La présence d'une route royale est un atout essentiel pour la viabilité d'un bureau comme Rouvray. Séparé de son chef-lieu par une partie du canton de Saulieu, la faiblesse de son territoire est largement compensée par le passage de la route royale n° 6 et la malle-poste Paris-Lyon. Lieu de relais jusqu'en 1841 et dernière commune de Côte-d'Or avant l'Yonne, Rouvray constitue un point de jonction important entre le département et le reste du royaume. Cette situation particulière justifie le 25 juin 1819 la création d'une liaison entre Semur et Rouvray ainsi que le maintien de ce petit arrondissement postal¹⁸⁵, ramené à trois communes en 1820 avec La Roche-en-Brénil, Saint-Germain et Saint-Andeux. Le bureau de Rouvray est l'exception de la logique de créer un bureau dans les chefs-lieux de canton.

181. Levêque P., *La Côte-d'Or de la Préhistoire à nos jours*, op. cit.

182. ADCO, L 894, « Mémoire sur la nécessité de transférer à Baigneux-les-Juifs le bureau de Poste aux lettres actuellement à Bussy » 23 brumaire an V.

183. ADCO, VP I A3, Tableau récapitulatif du service des piétons de l'arrondissement de Semur, 16 septembre 1817.

184. ADCO, VP I A3, Soumission de deux piétons du bureau de Baigneux, 3 avril 1819.

185. ADCO, VP I A3, Tableau récapitulatif du service des piétons de l'arrondissement de Semur, 6 décembre 1821.

Hormis la suppression définitive du bureau de Bussy, deux autres établissements connaissent une disparition temporaire. Grancey-le-Château et La Maison Neuve amènent de nombreuses questions auxquelles il est difficile de répondre par manque de documents. Ouvert le 1^{er} janvier 1744 par délibération de la Ferme des Postes du 21 décembre 1773¹⁸⁶, Grancey est cité en 1814-1815 parmi les vingt-neuf bureaux de Côte-d'Or¹⁸⁷. Ce dernier dessert, par le biais de deux piétons, toutes les communes de son canton à l'exception d'Echalot réunie le 1^{er} octobre 1814 au bureau d'Aignay¹⁸⁸. Entre 1815 et 1825, Grancey est classée dans l'almanach royal au rang de « commune recevant des courriers mais ne possédant pas de bureau de poste ». Une erreur de l'administration sur une période aussi longue est difficile à admettre au même titre qu'un défaut d'impression. Le bureau paraît fermé durant l'année 1816 et son canton rattaché à celui d'Is-sur-Tille. La résidence d'un piéton dépendant de celui-ci confirme les termes utilisés par l'almanach royal. Un tel déclassement peut s'expliquer par la situation économique peu valorisante de cette région du nord de la Côte-d'Or. Éloigné de toute route postale, ce canton, au même titre que celui de Recey-sur-Ource et Montigny-sur-Aube, n'est pas réputé pour sa vigueur industrielle ou commerciale ni pour sa densité qui, avec vingt habitants au kilomètre carré en 1836, fait de ce pays le moins peuplé de toute la Bourgogne¹⁸⁹. Cette région couverte d'immenses forêts dont les sols pauvres nécessitent encore une jachère triennale, comporte peu d'atout aux yeux de l'administration. Une attestation signée par le « distributeur » de Grancey-le-Château, datée du 27 août 1824, remet en question la durée de la fermeture¹⁹⁰. En l'absence de sources sûres, la période 1816-1824 se rapproche le plus de la réalité.

L'éventuelle disparition du bureau de Maison Neuve évoquée par Reyroles amène certaines questions. Mentionné dès 1743 dans l'almanach royal, son nom provient d'une grosse auberge appelée la « Maison-Neuve ». Proche de Précysous-Thil dont il dépend, ce hameau, de par sa situation attire les regards de l'administration des Postes mais aussi des voyageurs comme le signale Vaysse de Villier, inspecteur des Postes et Relais, lors de sa tournée en Côte-d'Or en 1817¹⁹¹ : « Si vous allez de Paris à Dijon par la troisième route, ne vous étonnez pas de ne rien trouver dans le bourg de Précysous-Thil, le bureau de poste a été fixé à la Maisonneuve à cause de l'embranchement de la route que nous suivons avec celle de Semur à Saulieu. »

L'implantation des bureaux de poste ne dépend donc pas seulement de l'importance d'un bourg mais aussi et surtout de l'intérêt du service. Située à l'embranchement de la route royale de 3^e classe n° 70 (n° 88 avant 1824), d'Avallon à Combeaufontaine, et de la route royale de 3^e classe n° 80 (n° 98 avant 1824) de Mâcon à Châtillon, la Maison Neuve, lieu de relais, est un point de jonction majeur du réseau postal. Il semble donc difficile d'admettre sa disparition, mais

186. Nougaret P., « Histoire de la Poste en Bourgogne des Origines à 1793 », *op. cit.*

187. Almanach Royal pour 1814-1815.

188. ADCO, VP I A1, Tableau récapitulatif du service des piétons pour la Côte-d'Or, 1814-1815.

189. Levêque P., *Une Société Provinciale : La Bourgogne sous la Monarchie de Juillet*, Paris, EHESS, 1983, 798 p.

190. ADCO, VP I A1, Attestation du distributeur de Grancey sur l'exactitude d'un piéton, 27 août 1824.

191. Vaysse de Villiers, *Itinéraire Descriptif ou Description Routière, Géographique, Historique et Pittoresque de la France et de l'Italie, Région Sud-est*, Paris, Potey, 1817, 210 p.

son absence des listes des bureaux de l'almanach royal de 1816 à 1825 et de l'annuaire de Côte-d'Or de 1820 peut attester cette version. Toutefois, le tableau récapitulatif de l'arrondissement de Semur de 1821 mentionne que toute les communes du canton de Précý-sous-Thil sont desservies directement par ce bureau. Le terme de bureau est cependant à nuancer si l'on se rapporte au récapitulatif du même document qui parle alors du « dépôt de Précý-sous-Thil »¹⁹². La question de son statut véritable reste en suspens, faute de sources fiables, jusqu'au 11 mars 1824, date de la nomination de « Madame Dordolot des Essarts » comme directrice de Maison Neuve « par création d'emploi »¹⁹³. S'agit-il d'une réouverture du bureau fermé entre 1821 et 1824 ou de la promotion au rang de directrice de l'ancienne distributrice ? Face au manque cruel de document il n'est pas possible de répondre actuellement à cette question. La même retenue est à observer pour l'éventuelle création d'un bureau de poste à Val-Suzon entre 1820 et 1823 attestée par Reyroles. Aucun document d'archives ne mentionne sa présence ce qui ne permet pas d'appuyer cette déclaration.

La période 1815-1824 correspond aux premières constructions de la Restauration en matière de poste dans le département. Cependant, l'absence de sources fiables et détaillées pénalise toute étude, à l'image de celle entreprise par Gabriel Désert pour la Seine-Inférieure¹⁹⁴, et la rend parcellaire et hypothétique.

Le réseau connaît ses premiers aménagements depuis la Révolution dont quelques traces de l'ancienne organisation territoriale et administrative subsistent (Bussy-le-Grand). Les rares créations effectuées commencent à répondre à une volonté de réduire le nombre de communes attribuées à chaque bureau, donc les délais d'acheminement et de distribution des dépêches (grâce aux entrepôts notamment). Les réponses sont, il est vrai, relativement limitées face au manque évident d'établissements postaux. Mais la période 1816-1820 est encore troublée par des heurts politiques. L'administration doit également s'occuper dès 1815 du déficit de 2 591 000 francs hérité de la gestion désastreuse de l'Empire et qui n'est réellement absorbé qu'en 1819¹⁹⁵. Cette action d'urgence peut expliquer les faibles innovations voire les suppressions, par souci d'économie, de bureaux peu rentables comme Grancey-le-Château. Par suite du rétablissement des finances, de l'augmentation du trafic, grâce aux nouvelles malles-poste, les années 1824-1832 voient naître une extension notable du réseau et des établissements postaux.

Les premières distributions

Si on excepte les éventuelles fermetures des bureaux de Grancey-le-Château et de Maison Neuve, les années 1824-1832 marquent les premières transformations notables du réseau postal de Côte-d'Or. Les finances de l'administration, désormais assainies, sont nettement favorables à de véritables investissements.

192. ADCO, VP I A3, Tableau récapitulatif du service des piétons de l'arrondissement de Semur, 6 décembre 1821.

193. ADCO, VP II A1, Nomination du personnel et directeurs des postes de Côte-d'Or, 11 mars 1824.

194. Désert G., « Le Réseau postal de la Seine-Inférieure, Première moitié du XIX^e siècle », *Correspondre Jadis et Naguère*, Acte du 120^e congrès d'Aix-en-Provence, 1997, 752 p.

195. ADCO, VP I A1, Statistique sur le service des Postes de 1815 à 1829.

Cependant, toutes les modifications effectuées dans le département n'ont pas le même objectif. Il faut distinguer celles réalisées entre 1824 et 1829, de celles des années 1830-1832. Une fois de plus, une étude locale s'impose.

Jusqu'en 1827, quatre bureaux de distribution voient le jour à Bligny-sur-Ouche, Chanceaux, Époisses et Pouilly-en-Montagne. L'exemple de Bligny est à nuancer puisqu'un bureau secondaire est déjà attesté de 1814 à 1816¹⁹⁶. Sa présence dans le récapitulatif de 1823-1824¹⁹⁷, puis dans l'annuaire de Côte-d'Or de 1828, laisse penser à un reclassement plus qu'à une véritable création. Il faut dire que sa position est particulièrement favorable aux échanges postaux. Situé entre les bureaux d'Arnay et de Beaune dont il dépend, ce chef-lieu de canton est une des étapes importantes de la route départementale n° 17. Si le transport des dépêches est assuré par un courrier reliant Saulieu à Beaune¹⁹⁸, le transport marchand est loin d'être négligeable. Les chargements d'aliments ou d'étoffes, apportés par les « comtois » se pressent aux portes de modeste bourg qui devient dès lors un relais commercial majeur avant le chemin de fer¹⁹⁹. La route reste un atout essentiel à la viabilité des bureaux de poste. Chanceaux, dans sa conception, illustre parfaitement cette idée. Si la date effective de son ouverture reste hypothétique (son bureau est cité dès 1825 dans l'almanach royal), le choix de cet emplacement ne laisse aucun doute. Chanceaux est avant tout un carrefour routier important au même titre que la Maison Neuve. L'embranchement des routes royales de 1^{re} classe n° 71 (Dijon à Troyes) et n° 5, (de Paris à Genève) en amont de cette commune un lieu de relais mais aussi de contrôle grâce à un pont-bascule. Carrefour du fer, du vin, de la farine et des grains, Chanceaux est traversé par les échanges commerciaux Nord-sud (de Montbard et Châtillon à Dijon) et Ouest-est (de Venarey à Pontailler)²⁰⁰. Le trafic routier est intense mais celui de la Poste est loin d'être négligeable grâce au passage jusqu'en 1844 de la malle-poste Paris-Besançon puis Paris-Genève jusqu'au 1^{er} janvier 1847. Mise en relation directe avec la capitale, Saint-Seine-l'Abbaye dont elle dépend et Dijon, cette distribution permet l'acheminement des dépêches selon trois axes majeurs. Elle assure donc un gain de temps appréciable pour les communications du département. Son arrondissement postal reste cependant limité à six communes en 1830 (Chanceaux, Poiseul-la-Grange, Frenois, Léry, Lamargelle, Pelleray et Poncy)²⁰¹. Poiseul, Léry et Lamargelle lui sont retirés en 1845 par la création d'une distribution dans cette dernière commune²⁰². Au 13 décembre 1846, Chanceaux ne dessert que sa propre commune, mais son rôle de carrefour assure son maintien dans un réseau postal de plus en plus complexe²⁰³.

La vie des établissements postaux et le choix de leur emplacement sont donc intimement liés à la route, appuyant une fois de plus l'interdépendance entre réseau postal et réseau routier. D'autres acteurs jouent également un grand rôle dans la création de ce type d'établissement à l'image du bureau d'Époisses. Situé

196. Almanachs royaux de 1814 et 1816.

197. ADCO, VP I A3, Récapitulatif du service des piétons de Côte-d'Or, 1823-1824.

198. ADCO, VP II A1, Lettre du sous-préfet de Beaune au préfet, 25 juillet 1816.

199. Levêque P., *Une Société Provinciale : La Bourgogne sous la Monarchie de Juillet*, op. cit., p. 213.

200. *Ibid.*

201. ADCO, VP VI A4, Tableau des communes pour l'application de la loi du 3 juin 1829

202. ADCO, VP VI B15, Lettre du directeur général au préfet, 10 janvier 1846.

203. ADCO, VP VI B6, Lettre du distributeur au préfet, 13 décembre 1846.

à mi-chemin entre Semur (sous-préfecture) et Avallon sur la route départementale n° 6 d'Avallon à Pontailler, Époisses est avant tout un relais²⁰⁴. La route de poste qui la traverse permet la jonction entre le département de l'Yonne et celui de la Côte-d'Or en évitant un détour par Rouvray et la Maison-Neuve. L'acheminement des dépêches se trouve ainsi facilité d'autant plus qu'à partir de 1822, Semur est doté du télégraphe Chappé²⁰⁵. La situation géographique est un atout majeur et la présence d'une famille noble influente est également à prendre en compte : celle du comte de Guitaut, descendant du cousin de la marquise de Sévigné. Si l'on en croit le sous-préfet de Semur, la comtesse, Henriette de Guitaut, a largement contribué à la création du bureau²⁰⁶ : « Mademoiselle de Vallée (la distributrice) est une ex-femme de chambre de Madame la Comtesse de Guitaut qui lui a fait obtenir cet emploi pour la récompenser de ses bons services. »

La nomination officielle de cette dernière le 10 juillet 1823²⁰⁷ marque également l'ouverture du bureau en 1824 qui, selon Henri Sureau est « installé dans une maison louée à la famille Jacob »²⁰⁸. Cette décision n'est pas non plus un hasard si l'on sait qu'un de ses membres, Étienne Jacob, notaire de profession, est un ami du comte. Celui-ci, alors maire d'Époisses le choisit comme adjoint de 1811 à 1817²⁰⁹. L'influence locale est, à l'image de l'évêque d'Autun, relativement forte durant la Restauration et si l'ouverture d'un bureau à Époisses répond à un besoin administratif, il semble également l'objet de préoccupations personnelles. Même si les avantages économiques sont évidents, l'influence de hauts personnages reste déterminante dans les choix de l'administration.

L'exemple de Pouilly-en-Auxois se détache cependant de cette vision. Desservi avec tout son canton par le bureau d'Arnay-le-Duc, son statut de chef-lieu prédispose cette commune à bénéficier des faveurs de l'administration postale, mais l'ouverture d'un établissement de distribution en 1827 répond à un besoin particulier. Le canal de Bourgogne fait de Pouilly autre chose qu'une simple commune. Il faut dire que l'ouvrage réalisé se distingue des autres par son ampleur et son côté unique. Le creusement du souterrain de Pouilly représente une étape capitale dans la vie du canal, puisqu'il permet de franchir le fort dénivelé en évitant une échelle d'écluses trop difficile à mettre en place²¹⁰. Long de plus de trois kilomètres (3 333 mètres), sa construction qui débute en 1826 s'achève après six ans d'efforts en 1832. Pouilly devient durant ces années la résidence d'un ingénieur en chef et de ses collaborateurs pour lesquels on construisit bureaux et logements de fonction²¹¹. On comprend dès lors, face au nombre de lettres échangées entre ces agents et le gouvernement, la création de ce bureau. À cet aspect, s'ajoute la présence de cimenteries dont le canal, dès son ouverture, assure la prospérité en permettant une liaison directe et économique avec les chantiers dijonnais et parisiens. Dès 1835, le préfet Chapper signale que

204. Vaysse de Villiers, *Itinéraire Descriptif ou Description Routière, Géographique, Historique et Pittoresque de la France et de l'Italie, Région Sud-est*, Paris, Potey, 1817, 210 p.

205. Gras P., *Histoire de Dijon*, Toulouse, Privat, 1981, 432 p.

206. ADCO, VP II A1, Lettre du sous-préfet de Semur au Préfet, 25 décembre 1830.

207. ADCO, VP II A1, Personnel et directeurs de Côte-d'Or, nomination du 10 juillet 1823.

208. Sureau H., *Deux siècles à Époisses au Travers des Délibérations du Conseil Municipal*, Époisses, Chez l'auteur, 1987, 65 p.

209. Guittaut M., *Époisses, Chroniques d'un Château*, Saulieu, Édition de l'Armançon, 1989, 280 p.

210. Baron Languet C., *Le Canal de Bourgogne, Précy-sous-Thil*, Édition de l'Armançon, 1994, 126 p.

211. Hegly M., « Le Canal de Bourgogne, Ses Origines, Son Trafic, Son Avenir », *Mémoires de l'Académie de Dijon*, 1938, p. 9 à 38.

la fabrication du ciment a triplé en deux ans²¹². Cette vigueur économique explique la transformation précoce de la distribution en direction en 1831 afin de permettre les échanges financiers grâce aux mandats.

Les distributions étudiées sont les premiers pas dans l'extension du réseau de la Poste aux lettres. L'accès aux services postaux, bien que facilité, reste néanmoins éloigné de la majeure partie de la population du département. Le nombre de bureaux est insuffisant pour l'application de la grande réforme de 1830 qui nécessite de nouvelles infrastructures. La création des bureaux de Fontaine-Française et Montigny-sur-Aube en 1830, puis celui de Recey-sur-Ource en 1831 sont les premières marques de l'intégration des campagnes dans le réseau postal. Le service à domicile est une lourde tâche pour les directeurs du département chargés du service de plusieurs cantons. Devant un nombre limité de facteurs et face à la longueur des tournées, la mise en place de nouvelles distributions dans les cantons encore dépourvus est donc la solution abordée. La distribution de Montigny-sur-Aube, rattachée à Châtillon, permet de délester considérablement ce dernier bureau. Grâce à l'emploi de deux facteurs ruraux, nommés le 31 mars 1830, Montigny dessert, à la veille des Trois Glorieuses, onze communes sur les seize qui composent son canton²¹³. Les cinq autres sont réparties entre les bureaux de Mussy-sur-Seine, Châtillon et Châteauvilain.

Fontaine-Française assume le même rôle vis-à-vis de Mirebeau dont elle dépend. Cette distribution dessert toutes les communes de son canton, à l'exception de Courchamp et Orain (réunis à Champlitte), auxquelles s'ajoute Beaumont-sur-Vingeanne du canton de Mirebeau²¹⁴. La distribution mais aussi la collecte des dépêches, déposées dans les nouvelles boîtes rurales, sont vraisemblablement assurées par deux facteurs ce qui accélère de manière considérable la correspondance avec Dijon, en dépit de certains problèmes liés aux communes en périphérie du département. En 1831, date du recensement, la Côte-d'Or avec 29 directions et 5 distributions dispose d'un bureau pour 11 031 habitants. L'amélioration, faible comparée aux chiffres de 1815, reste supérieure à celle de la Saône-et-Loire qui dispose à la même date d'un bureau pour 16 378 habitants (32 bureaux pour 516 528 habitants)

Les distributions créées en Côte-d'Or sont les amorces d'un système postal moderne. Toutes ne répondent pas immédiatement aux mêmes besoins et il faut distinguer celles ouvertes avant 1830 des autres. Le but des premières est avant tout d'assurer un relais entre deux bureaux existants situés sur une route postale importante (Bligny, Époisses, Chanceaux) ou de répondre à un besoin économique précis (Pouilly). Si l'influence des notables locaux est prééminente dans les premières années de la Restauration, les besoins du service poussent l'administration à établir un choix plus rigoureux pour les lieux d'implantation de ses bureaux. La mise en place du service journalier met en évidence les lacunes du

212. Levêque P., *Une Société Provinciale*, *op. cit.*, p. 191-192.

213. ADCO, VP I A4, Lettre de l'inspecteur au préfet, 31 mars 1830.

214. ADCO, VP I A4, Tableau des communes pour l'application de la loi du 3 juin 1829.

réseau postal. L'intégration des campagnes complexifie le réseau postal et appelle à de nouvelles créations nécessaires pour atteindre l'objectif fixé en 1832.

La fin de l'isolement rural

La période 1815-1832 a vu naître un certain nombre d'établissements qui ont permis une nette amélioration du service postal. Plus nombreux et mieux répartis géographiquement, les bureaux assurent, à l'avènement de Louis-Philippe, leur rôle de distributeur et participent à l'intégration des campagnes dans le réseau. Il est cependant intéressant de constater que huit années séparent l'ouverture du bureau de Recey-sur-Ource, de celle de Sacquenay. Ce décalage est dû vraisemblablement à la mise en place progressive du service journalier conformément à l'article 47 de la loi de 1832. Si la tâche est importante au niveau départemental, elle est immense à l'échelle du royaume. Le coût élevé d'une telle entreprise nécessite un délai d'exécution plus ou moins long en fonction du budget du gouvernement et donc des économies sur les créations de bureaux. Les années 1840-1848 marquent l'entrée de la Côte-d'Or dans un système postal moderne et efficace grâce à deux aspects. D'abord par la promotion quasi générale des anciennes distributions au rang de directions, mais surtout par la création de douze établissements en moins de six ans. Qui sont-ils et quelles en sont les conséquences ?

Le bureau de Sacquenay, ouvert le 15 février 1840, est le premier d'une longue liste²¹⁵. Situé à l'extrême nord-est du canton de Selongey, celui-ci est chargé du service de Chaume et Chazeuil précédemment rattachés à la direction de Selongey²¹⁶. Aucune enquête préparatoire n'est présente aux archives départementales pour justifier son implantation dans ce bourg de 826 habitants. Le but d'une telle action reste le plus sûrement une volonté d'accélérer la distribution de trois communes situées en périphérie du département, mais aucune preuve tangible ne l'atteste, ce qui laisse beaucoup de suppositions. Le cas de Liernais est, au contraire, plus précis. Jusqu'au 15 février 1841, date de son ouverture, son canton est le seul de Côte-d'Or à être dépourvu de bureau²¹⁷. La répartition de ses communes entre les établissements d'Arnay (Bard-le-Régulier, Diancéy, Manlay, Marcheseuil et Vianges), Pouilly-en-Auxois (Ogny), Saulieu (Blanot, Brazey-en-Montagne, Censerey, Liernais, Saint-Martin-de-la-Mer, Sussey) et Lucenay-l'Évêque en Saône-et-Loire (Ménessaire, Savilly et Villiers) pose de nombreux problèmes dans l'acheminement du courrier²¹⁸. Aucune centralisation n'est en effet possible et les dépêches, dispersées entre ces quatre bureaux subissent des retards importants. Cet inconvénient pousse le juge de paix de ce chef-lieu de canton à réclamer auprès de l'inspecteur des Postes la création d'un bureau²¹⁹. Suite à l'enquête de ce dernier sur les relations épistolaires du canton, le choix de Liernais paraît justifié²²⁰ : « Le canton de Liernais [...] compte

215. ADCO, VP VI B22, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 8 février 1840.

216. ADCO, VP I A4, Tableau des communes pour l'application de la loi du 3 juin 1829.

217. ADCO, VP VI B14, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 6 février 1841.

218. ADCO, VP I A4, Tableau des communes pour l'application de la loi du 3 juin 1829.

219. ADCO, VP VI B14, Lettre de l'inspecteur au préfet, 24 août 1838.

220. ADCO, VP VI B14, Lettre de l'inspecteur au préfet, 28 août 1838.

quinze communes et 8 500 habitants, ce canton reçoit ou expédie environ 1 300 articles de correspondances y compris les journaux et paquets administratifs. »

Le passage de la malle Paris-Lyon au relais du Maupas dès 1836 est un atout supplémentaire. L'implantation d'une distribution est très avantageuse pour l'inspecteur qui y voit une accélération importante des correspondances entre toutes les communes du canton mais aussi le reste du département. Malgré la demande renouvelée le 21 juillet 1839 par le Conseil d'arrondissement de Beaune²²¹, ce n'est que le 30 septembre 1840 que l'administration annonce officiellement son vœu d'établir un bureau à Liernais²²². Cette annonce représente une avance considérable dans sa forme car elle marque pour la première fois, du moins pour la Côte-d'Or, une enquête rationnelle et complète pour l'implantation d'un bureau. Plusieurs paramètres sont étudiés et font l'objet, afin d'être appréciés à leur juste valeur, d'une demande de documents précis. Les maires des communes retenues pour abriter un bureau sont, dès 1840, tenus de fournir à l'administration un certain nombre de renseignements :

- Le nom des communes qui peuvent être rattachées au futur bureau.
- Un plan cadastral à l'échelle de la commune.
- Un plan de la partie agglomérée de la commune à une échelle plus importante.
- Le nom des bureaux à mettre en relation avec la distribution.
- La présence ou non d'une ou plusieurs horloges publiques réglées au temps moyen.

Le rôle de l'administration postale en tant qu'organisateur du territoire naît véritablement sous la Monarchie de Juillet. L'utilisation du cadastre montre le souci de disposer au mieux le bureau à créer qui doit, dans la mesure du possible, se situer au centre de la commune. Cela permet également de fixer le trajet effectué par les facteurs ruraux et de ce fait leur salaire calculé en fonction de la distance parcourue. Le plan de l'agglomération permet de visualiser l'étendue de la commune, l'importance de sa population, de ses industries, d'établir la liste des bureaux à mettre en relation avec la distribution et des courriers à créer. Un problème subsiste vu que toutes les communes à l'image de Liernais ne possèdent pas de cadastre ce qui retarde considérablement la mise en application du projet.

Mais le rôle d'organisateur de la direction générale des Postes devient double dans ces années 1839-1840. Organisateur spatial d'abord, par l'implantation stratégique des bureaux au niveau départemental, cantonal et local. Organisateur temporel également, par une maîtrise uniforme du temps. La présence demandée d'une horloge publique réglée au temps moyen, conformément au vœu du ministre de l'Intérieur du 18 février 1839, annonce une perception nouvelle du temps. Le temps dit « moyen », c'est-à-dire la mesure uniformément échelon-

221. ADCO, VP VI B14, Procès verbal du Conseil d'arrondissement de Beaune, 21 juillet 1839.

222. ADCO, VP VI B14, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 30 septembre 1840.

née des horloges mécaniques, se différencie du temps « vrai » établi par les cadrans solaires et dont la précision varie selon les saisons (de 16 minutes d'avance à 14 minutes de retard sur les horloges)²²³. Si le passage du temps vrai au temps moyen est effectué sans problème pour Paris en 1816, cela n'est pas le cas pour tout le royaume. La majorité des villages français continuent de vivre selon l'heure de l'horloge publique réglée sur le soleil²²⁴. On comprend dès lors les conséquences d'un tel décalage au sein d'un même pays ou d'un département. Pour être efficace, la coordination des départs et des arrivées des courriers, des malles-poste et des facteurs est obligatoire ce qui suppose l'uniformisation de l'heure. La Monarchie de Juillet apporte une meilleure gestion du temps et la notion de célérité si chère à l'administration des Postes. Cette dernière y participe activement par l'utilisation du télégraphe Chappe pour transmettre l'heure du méridien de Paris aux principales villes de France comme Dijon. Le passage à l'heure moyenne n'a pas posé de problèmes en Côte-d'Or mais toutes les communes n'ont pas d'horloges. Pont-de-Pany et Courtivron n'en possèdent pas lors de l'ouverture de leur bureau en 1844 ce qui suggère à court terme leur achat très coûteux par la municipalité.

L'aménagement du réseau postal tient compte désormais de nombreux critères susceptibles d'influencer le service. Sur les quinze communes qui composent son canton, quatorze sont réunies au bureau de Liernais, Ménessaire, jugée trop éloignée et enclavée dans le département de la Saône-et-Loire, est laissée au bureau de Lucenay-l'Évêque²²⁵. Le passage de la malle Paris-Lyon sur la route N° 6 est un avantage certain pour cette distribution même si un facteur rural est obligé de se rendre deux fois par jour au relais du Maupas²²⁶. Le passage de cette malle influence beaucoup l'implantation de l'établissement de la Rochen-Brénil ouvert en novembre 1842. Cette commune est, depuis le transfert du relais de Rouvray, la dernière étape pour les voitures de poste avant le département de l'Yonne et reçoit environ 180 lettres et 60 journaux par mois²²⁷. Son trafic n'est pas énorme pour 2 282 âmes, mais elle est la résidence d'un notaire, d'un percepteur des contributions directes, de 63 patentés et surtout du comte de Montalembert, pair de France dont l'influence n'est pas à négliger.

Réseau routier, industrie mais aussi hommes politiques influencent les décisions de l'administration dans ses choix. Dès lors de nombreuses communes comparables effectuent une demande similaire. L'année 1843 enregistre sept demandes et autant d'enquêtes auprès des maires de Moly, Courtivron, Coulmier-le-Sec, Pont-de-Pany, Aisey-sur-Seine, Meursault et Arc-sur-Tille. Toutes se voient dotées, à plus ou moins long terme, d'une distribution, à l'exception de Moly qui est abandonné au profit de Courtivron. Ce dernier bureau est ouvert à la fin de l'année 1844. Son distributeur, Étienne Philippe Bernard Lallemant, nommé le 19 septembre 1844²²⁸, assure le service pour Moly, Vernon,

223. Landes D., *L'Heure qu'il Est*, Paris, Gallimard, 1987, 622 p.

224. Attali J., *Histoire du Temps*, Paris, Fayard, 1982, 334 p.

225. ADCO, VP VI B14, Lettre du directeur général des postes au préfet, 11 avril 1841.

226. ADCO, SM 2780, Lettre de l'inspecteur au préfet, 22 septembre 1842.

227. ADCO, VP VI B21, Lettre de l'inspecteur au préfet, 19 janvier 1842.

228. ADCO, VP VI B2, Lettre du directeur général au préfet, 19 septembre 1844.

Tarsul, Saulx-le-Duc, Avelange, Lemeix, Barjon et Poiseul réunis auparavant à Is-sur-Tille²²⁹.

Le bureau de Coulmier-le-Sec est lui aussi ouvert en 1844 mais sa présence est fortement liée à la route de poste. Son relais fermé sous le Directoire est officiellement remis en fonction en 1825 avec la route reliant Châtillon à Montbard²³⁰. Le passage des courriers entre ces deux villes est suffisamment important pour justifier la création d'une distribution à Coulmier. Celle-ci dessert les communes d'Etay, Puy et Savoisy du bureau de Laignes²³¹. Elle évite ainsi le détour inutile des dépêches par cette ville puis Châtillon. Villes de relais, Aisey et Pont-de-Pany se voient dotées d'une distribution la même année. Aisey, située sur la route royale de 1^{re} classe n° 71, entre Châtillon et Dijon, est en relation directe avec tous les bureaux de l'ancienne ligne de malle-poste nouvellement supprimée. Six communes lui sont rattachées (Bremur-et-Varois, Chemin-d'Aisey, Magny-Lambert, Nod-sur-Seine, Semond, Saint-Marc-Sur-Seine) jusqu'à alors dépendantes de Châtillon et Baigneux-les-Juifs²³². Aisey réduit les tournées de ces deux directions et accélère les correspondances de communes dont l'industrie prend de l'ampleur. On peut rapprocher cet exemple à celui de Pont-de-Pany qui lui est similaire. Ce dernier se différencie cependant des autres par la rivalité qui s'exerce entre les villages de Fleurey et Ste-Marie. Chacune d'entre elles revendique le privilège de posséder un bureau. Il faut dire que ce hameau de 60 feux dépend des deux villages²³³. De la localisation même de la distribution découle le prix de l'affranchissement des lettres. Un bureau situé à Pont-de-Pany du côté de Fleurey oblige les destinataires de Pont-de-Pany, commune de Sainte-Marie, à s'acquitter du décime rural. La même chose se passe si le bureau est situé sur la commune de Fleurey. La question est difficile à résoudre pour l'administration qui opte finalement en faveur de Sainte-Marie-sur-Ouche car, si Fleurey est la résidence de chefs d'administrations et possède une population double de Sainte-Marie, celle-ci à un territoire plus densément peuplé²³⁴. L'administration joue la carte financière puisqu'une population plus nombreuse est source de taxes supplémentaires. Le principal atout de Pont-de-Pany reste son port installé sur le canal. Selon l'inspecteur, l'ouverture de cette distribution s'avère être très profitable pour les 11 communes qui lui sont rattachées (Ancy, Gessey-sur-Ouche, Babirey, Saint-Victor, Saint-Jean-de-Bœuf, La Bussière-sur-Ouche, Ancy, Gergeuil, Fleurey, Lantenay et Pasques)²³⁵ : « Quoique d'une très faible importance, le Pont-de-Pany est un point central qui facilite le service ou la distribution des lettres dans les communes qui l'avoisinent et rend la marche des facteurs moins longue et moins pénible ».

Il permet surtout de supprimer les services plus lents d'un facteur de relais de Dijon. Jusqu'à cette date, les communes de Fleurey, Santenay, Pasques et Prenoie sont desservies par le 9^e facteur de Dijon en résidence à Fleurey qui

229. ADCO, SM 2780, Lettre du maire de Courtivron au préfet, 8 août 1843.

230. Nougaret P., « Histoire de la Poste en Bourgogne des Origines à 1793 », *op. cit.*

231. ADCO, VP VI B8, Lettre du directeur générale des Postes au préfet, 7 octobre 1844.

232. ADCO, VP VI B1, Lettre du directeur générale des Postes au préfet, 11 janvier 1845.

233. ADCO, VP VI B22, Délibération du conseil municipal de Fleurey, 6 février 1845.

234. ADCO, VP VI B22, Lettre de l'inspecteur au préfet, 1^{er} septembre 1844.

235. ADCO, VP VI B22, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 29 décembre 1844.

reçoit ses dépêches des mains du 1^{er} facteur rural²³⁶. La création de Pont-de-Pany assure un service direct pour Fleurey, Lantenay et Pasques (Prenois est laissé au bureau de Dijon). Ce système est d'autant plus rapide que le 1^{er} novembre 1847, le courrier Semur-Dijon est remplacé, deux fois par jour, par la malle-poste Paris-Genève. Le gain de temps est énorme pour ces communes rurales en dépit des rancœurs liées aux taxes en vigueur. Cet aspect n'est pas toujours pris à sa juste valeur et on constate parfois de longs intervalles entre la demande d'un établissement et sa réalisation. Meursault, dont le bureau est réclamé dès 1831 par une pétition de ses habitants en est l'exemple²³⁷. Malgré les requêtes incessantes du conseiller général Charles Serres, Meursault rencontre le refus catégorique du directeur général des Postes. L'utilisation d'un facteur particulier semble être la principale raison²³⁸ : « Tous les jours un facteur spécial qui réside à Meursault même en part le matin après avoir levé la boîte et se rend à Beaune avec les lettres écrites pour y prendre celles que le courrier de Paris apporte à Beaune vers sept heures du matin. Le facteur repart vers huit heures pour revenir à Meursault faire sa distribution qui est terminée au bout de quelques heures. »

On peut comprendre que la création d'un bureau soit jugée superflue par l'administration, mais d'autres raisons, politiques cette fois, expliquent plus sûrement ce refus. Aux tensions politiques des années 1830-1832, s'ajoutent des difficultés économiques. Les vendanges catastrophiques de 1830 et l'annonce de la reprise des droits sur les boissons provoquent dès septembre 1830 des troubles graves à Beaune. La ville de Meursault n'est pas épargnée puisqu'en novembre de la même année, les employés des contributions indirectes quittent la ville face aux menaces proférées à leurs égards. La conjoncture maussade favorise l'opposition de gauche dans les milieux viticoles ce qui justifie la position intransigeante du directeur général jusqu'en 1833²³⁹. Ce n'est que dix ans plus tard que le projet d'un bureau resurgit²⁴⁰. Trois facteurs sont jugés nécessaires par le maire pour desservir onze communes et six hameaux²⁴¹. L'administration n'en choisit que cinq en 1845 avec Monthelie, Auxey-le-Grand, Corcelles-les-Arts, Merceuil et Tailly²⁴². Le 15 février 1845 est nommée par création d'emploi, madame Bargaud distributrice à Meursault, qui est rapidement promue directrice le 19 avril 1845²⁴³. Le négoce en vin, malgré la conjoncture défavorable des années 1843-1845, qui impose de fortes transactions commerciales, donc l'utilisation de mandats et une correspondance soutenue expliquent ce changement. Le réseau postal est une fois de plus tributaire de l'économie mais aussi de la vie politique troublée de la Monarchie censitaire.

D'autres acteurs jouent un rôle certain dans la vie des bureaux. Les liaisons postales favorisent, dans certaines conditions, la création de nouvelles distributions. Arc-sur-Tille, rattachée à Dijon, fait l'objet dès le 20 juillet 1843 d'une

236. Annuaire de Côte-d'Or pour 1835.

237. ADCO, VP VI B16, Lettre du sous-préfet de Beaune au Préfet, 25 janvier 1831

238. ADCO, VP VI B16, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 15 juin 1833.

239. Levêque P., *La Bourgogne...*, *op. cit.*, p. 490.

240. ADCO, VP VI B16, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 23 juillet 1843.

241. ADCO, VP VI B16, Lettre du maire de Meursault au préfet, 10 octobre 1843.

242. ADCO, VP VI B16, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 24 avril 1845.

243. ADCO, VP VI B1, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 15 février et 19 avril 1845.

enquête de la part du directeur général²⁴⁴. Sa position est jugée très favorable. Située à un carrefour routier, son implantation réduit les tournées des facteurs de Dijon et accélère leur acheminement. La réalisation de ce projet le 15 février 1845²⁴⁵ est liée à la mise en activité d'un service des dépêches de Dijon à Besançon l'année précédente en réponse au détournement de la malle-poste²⁴⁶. Rapidement transformée en route de poste, la route départementale n° 2 est dotée de relais à Arc-sur-Tille, Etevaux et Pontailler²⁴⁷. Arc-sur-Tille partage ainsi la liaison Dijon-Mirebeau trop longue. La création du service des dépêches correspond à celle du bureau d'Arc-sur-Tille. On ne peut cependant y voir une conséquence directe puisque l'ouverture du bureau est annoncée depuis 1843 mais l'éventualité d'une liaison postale a sans nul doute influencé le choix de l'administration. Quoi qu'il en soit, le nouveau bureau permet de réduire la longueur des tournées des facteurs dijonnais en supprimant un facteur de relais. Les facteurs n° 10 et 11 deviennent les deux facteurs principaux d'Arc-sur-Tille pour la distribution d'Orgeux, Bretigny, Saint-Julien et Brognon, d'une part, et Couternon, Bressy, Remilly, d'autre part²⁴⁸. L'importance du nombre de correspondances amène l'administration à élever Arc-sur-Tille au rang de direction le 1^{er} janvier 1848²⁴⁹.

L'influence du commerce est un facteur important dans le choix de Lamargelle. Les sources manquent pour ce bureau et la pétition des commerçants du 26 juillet 1845 reste, en l'absence de documents officiels, la seule raison valable pour expliquer sa création²⁵⁰. Chose rarissime, les cinq communes (Poiseul, Léry, Pellerrey, Frenois et Poncey) retenues pour constituer l'arrondissement rural du bureau refusent leur rattachement²⁵¹. Trois d'entre elles sont tout de même choisies (Poiseul-la-Grange, Léry et Frenois) au début de l'année 1846²⁵².

L'utilité d'Aiserey n'est pas, quant à elle, immédiatement perçue par l'inspecteur suite à la demande du maire de ce village le 24 août 1844²⁵³ : « Ceci n'est pas valable car les habitants reçoivent leur correspondance du jour au lendemain de Dijon et Saint-Jean-de-Losne. » Il est vrai que Aiserey est situé entre ces deux villes mais elle dépend en matière de courrier de Genlis. Cette position amène bon nombre de problèmes dans la correspondance des communes qui lui sont périphériques comme le souligne le maire²⁵⁴ : « Une lettre destinée pour Saint-Jean-de-Losne, déposée à Aiserey, est obligée de passer au bureau de Genlis, de Genlis à Dijon et de Dijon à Saint-Jean-de-Losne, de sorte que cette lettre qui, s'il y avait un bureau à Aiserey arriverait à sa destination en un jour, en met deux pour y parvenir. Il en est de même pour les lettres déposées à Saint-Jean-de-Losne pour Aiserey. »

La création d'un bureau est justifiée d'autant plus qu'Aiserey est traversée chaque jour par le courrier de Dijon à Saint-Jean-de-Losne. Sa situation centrale est jugée préférable à Longecourt et Brazey-en-Plaine retenues, elles aussi,

244. ADCO, SM 2778, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 20 juillet 1843.

245. ADCO, SM 2778, Délibération municipale d'Arc-sur-Tille, 2 novembre 1845.

246. ADCO, VP I A2, Lettre du maire de Pontailler au préfet, 10 août 1844.

247. ADCO, VP I A2, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 4 septembre 1844.

248. Annuaire de Côte-d'Or pour 1846 et 1848.

249. ADCO, SM 2778, Nomination d'une directrice, 20 novembre 1847.

250. ADCO, VP VI B15, Pétition des commerçants de Lamargelle, 26 juillet 1845.

251. ADCO, VP VI B15, Délibérations municipales des communes de Poiseul, Léry, Pellerrey, Frenois et Poncey, 3 août au 28 septembre 1845.

252. ADCO, VP VI B15, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 10 janvier 1846.

253. ADCO, VP VI B1, Lettre de l'inspecteur au préfet, 26 août 1844.

254. ADCO, VP VI B1, Lettre du maire d'Aiserey au préfet, 14 août 1844.

pour être les sièges d'une distribution. Aiserey ouvre le 1^{er} décembre 1846 avec un arrondissement postal de sept communes (Bessey-les-Citeaux, Bretenière, Echigey, Izeure, Longecourt, Rouvres, Thorey-les-Epoisse)²⁵⁵ et se voit rattachée à Genlis par un courrier à pied²⁵⁶.

Le cas de Pont-Royal est similaire car sa correspondance connaît les mêmes problèmes. Une lettre en partance de Dijon est d'abord acheminée à Vitteaux par le courrier de Semur à Dijon, puis à Maison-Neuve par celui reliant Rouvray à Vitteaux et enfin à Pont-Royal par un facteur rural de Maison Neuve. Cette situation est jugée pénalisante pour de nombreux négociants de Côte-d'Or et de Saône-et-Loire qui adressent une pétition à la direction générale des Postes le 24 mai 1845²⁵⁷, car Pont-Royal est avant tout un port majeur du canal de Bourgogne par lequel transite le bois, la houille mais aussi le granit du Morvan qui sert à fabriquer les pavés parisiens²⁵⁸. Le passage de la route royale n° 5 appuie encore cette position déjà très favorable. En dépit des nombreuses explications du sous-préfet et du préfet, l'inspecteur reste sceptique. Ce n'est qu'en 1846 qu'une enquête préparatoire est mise en œuvre et le 1^{er} décembre 1846, quatre communes du canton de Maison Neuve (Clamerey, Braux, Normier, Charny) et quatre de celui de Vitteaux (Torcy, Gisey-le-Vieil, Sainte-Colombe et Velogny) bénéficient de la dernière création de la Monarchie de Juillet²⁵⁹.

L'étude détaillée de l'évolution des bureaux de poste de Côte-d'Or nous dévoile les raisons de leur implantation. La rupture entre la restauration et la Monarchie de Juillet est importante dans sa forme. Hormis les faits politiques, on constate à partir de 1839-1840 une nouvelle attitude de l'administration postale dans l'organisation du réseau. La répartition des établissements semble émaner d'une volonté d'optimiser au mieux le réseau pour le rendre réellement efficace. Cette efficacité passe d'abord par la réduction de la distance séparant la population des bureaux, ce qui suggère des créations plus nombreuses. Cet aspect est réalisé entre 1840 et 1848, puisque douze bureaux sont créés. Un problème demeure entre équité et efficacité. La logique veut que pour être équitable, et donc profiter à tous, les bureaux soient répartis de manière homogène sur le territoire. On constate que cela n'est pas le cas puisque sur douze bureaux créés, six le sont dans l'arrondissement de Dijon. Afin de trouver un compromis, l'administration se base dès 1840 sur une étude rationnelle des éventuels emplacements. La Monarchie de juillet voit apparaître une gestion nouvelle de l'espace grâce à une enquête économique et géographique. Les réseaux routier et fluvial conservent tout de même leur rôle puisque dans la majorité des cas, les bureaux sont installés sur des routes postales ou des villes-ports. Cette volonté de rendre efficace le réseau postal conduit à avantager certains secteurs sans pour autant négliger ou abandonner les autres. Une fois de plus, le poids économique et le dynamisme des communes jouent un rôle prépondérant mais celui-ci s'ef-

255. ADCO, VP VI B1, Lettre du préfet au maire d'Aiserey, 4 décembre 1846

256. ADCO, VP VI B1, Lettre de l'inspecteur au préfet, 21 décembre 1846.

257. ADCO, SM 2780, Pétition des négociants de Bourgogne, 24 mai 1845.

258. ADCO, SM 2780, Lettre de Reine Breuillé, postulante au bureau de Pont-Royal, à l'inspecteur, 27 août 1845.

259. ADCO, VP I A1, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 4 décembre 1846.

face parfois devant le but que s'est fixé l'administration en 1832. La distribution journalière à domicile participe à la densification du réseau par un aménagement des tournées qui, pour être quotidiennes doivent devenir plus courtes. Afin de répondre à cette attente deux solutions sont possibles. Tout d'abord l'embauche de personnel et notamment de facteurs de relais ou la création de bureaux à proximité des zones rurales éloignées. Les réponses peuvent être variées mais la seconde solution est la plus pratique malgré son coût élevé.

La gestion nouvelle du réseau postal passe également par celle du temps qui devient précieux. En rendant les bureaux plus proches des Français, l'administration réduit les délais d'acheminement et de distribution. Mais accélérer les cadences est impossible sans une organisation rigoureuse et uniforme du temps. La coordination de tout le réseau repose sur une perception homogène de l'heure. La demande faite, à partir de 1840, aux communes sièges de bureau, de posséder une horloge publique, réglée au temps moyen, participe de manière active à cette innovation nationale. Les établissements postaux deviennent des équipements dont la position dans l'espace géographique dépend d'une quantification préalable des besoins. Ces derniers sont cependant tributaires de facteurs géographiques, économiques et politiques. Si les documents manquent parfois de précisions sur les véritables influences locales, la mise en place du service journalier explique en grande partie les créations effectuées.

En 1848, avec l'accès au rang de direction des bureaux de Fontaine-Française (1840), Montigny-sur-Aube (1841), Époisses et Recey-sur-Ource (1843), Liernais (1844), et Arc-sur-Tille (1848), la Côte-d'Or dispose à la veille de la République de trente-sept bureaux de direction et dix de distribution, soit un bureau pour 8 436 habitants (quarante-sept établissements pour 396 524 habitants). L'amélioration est importante, comparée aux chiffres de 1815 et classe la Côte-d'Or parmi les départements les mieux dotés en matière de poste loin devant la Seine-Inférieure (un bureau pour 12 400 habitants en 1847) ou la Manche (un pour 11 520 habitants) et aux côtés de l'Eure (un pour 8 100 habitants) ou encore du Calvados (un pour 8 600 habitants).

La Restauration a confirmé un réseau postal hérité de l'Ancien Régime mais malmené par l'Empire. La Monarchie de Juillet a quant à elle complété ce dernier en établissant des points intermédiaires reliés entre eux par les anciens axes routiers. Mais ce réseau n'est pas complet ni efficace sans des agents capables d'assurer la distribution des lettres à toute la population.

Facteurs de ville et facteurs ruraux

Les voies de communications fluviales et routières et le dynamisme des communes ont joué un rôle prépondérant dans le choix des lieux d'implantation des bureaux. Le réseau postal s'étend et se densifie notablement entre 1815 et 1848.

Si la mise en place de ce réseau est guidée par l'objectif de disposer d'une distribution efficace, celle-ci ne peut être réalisée sans un personnel adapté et compétent.

Les facteurs de ville

Si le premier avril 1830 marque la naissance des facteurs ruraux pour les campagnes, on peut se demander comment s'effectue le service en ville. Jusqu'à cette date seul Paris et les grandes villes françaises bénéficient du relevage et de la distribution à domicile. Ce système appelé « petite poste » n'est pas une nouveauté car dès 1759, Paris dispose de facteurs²⁶⁰. Dijon suit le même exemple avec trois facteurs sous la Révolution et l'Empire²⁶¹. Ce nombre est attesté par l'annuaire de Côte-d'Or pour le début de la Restauration²⁶². Il ne semble pas que les autres villes du département possèdent un service égal à celui de Dijon, même si Beaune et Auxonne disposent aussi de facteurs de ville. Le nombre de facteurs dijonnais connaît une augmentation vers la fin de la Restauration grâce à l'essor économique de la ville mais aussi à sa population :

	1815-1828	1828-1830	1831	1846	1847-1848
Facteurs	3	4	5	9	7 + 2 boitiers
Population	18 888	22 400	24 728	27 681	29 044

L'accroissement du nombre de ces agents peut être mis en rapport avec la démographie de Dijon dont la population est en constante augmentation et par la naissance d'industries périphériques²⁶³. L'extension des faubourgs pose quelques problèmes au niveau de la distribution étant donné que les habitations sont relativement dispersées et éloignées du bureau comme l'indique le maire de la ville en 1835²⁶⁴ : « Des plaintes m'ayant été portées plusieurs fois sur la lenteur avec laquelle les lettres se distribuent en ville, j'ai cherché à m'assurer quelles pouvaient en être les causes. Il résulte des renseignements que je me suis procurés à cet égard, que malgré toute l'activité des facteurs qui sont au nombre de quatre, il leur est impossible de pouvoir distribuer les lettres dans leur arrondissement respectif en moins de quatre heures et demie, attendu que dans chaque arrondissement il y a un faubourg où les rues sont tellement éloignées que cela occasionne des surmarches qui donnent lieu à une perte de temps assez considérable. » Cette plainte est appuyée le 10 avril 1835 par une pétition des habitants des cinq faubourgs dijonnais²⁶⁵. En en dépit d'un cinquième facteur, dit de banlieue, la distribution est pénalisée par une mauvaise organisation comme l'indique le directeur général²⁶⁶ : « Deux des quatre facteurs de la ville sont payés pour coopérer au service de la banlieue et le facteur de banlieue dont ne parle pas Monsieur le Maire est le cinquième facteur qui devrait faire le surplus des dépendances de la ville de Dijon. »

260. Charbon P., *Quelle Belle Invention que la Poste !*, Paris, Galimard, 1991, 144 p. Une première tentative a lieu en 1653 avec R. de Velay.

261. Nougaret P., « Histoire de la Poste en Bourgogne des Origines à 1793 », *op. cit.*

262. Annuaire de Côte-d'Or pour 1815.

263. Gras P., *Histoire de Dijon*, Toulouse, Privat, 1981, 432 p.

264. ADCO, VP VI B10, Lettre du maire de Dijon au préfet, 16 janvier 1835.

265. ADCO, VP VI B10, Lettre du préfet à l'inspecteur, 10 avril 1835.

266. ADCO, VP VI B10, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 27 février 1835.

Les facteurs de ville, à l'image de leurs homologues des campagnes sont astreints à la distribution des lettres, particulières ou administratives, selon l'ordre des rues qui leur est assigné par le directeur. Il n'est malheureusement pas possible de délimiter les zones affectées à chaque facteur. En réponse au manque de personnel, un sixième facteur est embauché en 1835 et chargé essentiellement des faubourgs. Neuf facteurs se partagent l'agglomération de Dijon à partir de 1845²⁶⁷ dont deux sont promus au rang de facteur-boitier en 1847²⁶⁸. L'extension de la ville extra-muros entraîne une perte de temps évidente à qui veut envoyer une lettre. La boîte principale située au bureau reste éloignée des faubourgs et de la périphérie urbaine. Une seconde boîte est réclamée en 1822 par le maire²⁶⁹ : « Je viens aujourd'hui, monsieur, vous le renouveler, espérant que vous ne refuserez point à une ville populeuse de 23 000 âmes environ, l'établissement d'une petite boîte qui serait de la plus grande aisance pour toute la partie éloignée du grand bureau. [...] La maison de monsieur le directeur est sise rue Vannerie aux environs de l'hôtel de ville et la petite boîte à établir serait à la place Saint-Jean près de la halle aux foires [...]. Cette boîte serait encore d'autant plus nécessaire qu'elle desservirait le faubourg d'Ouche très peuplé et très commerçant à raison du canal. »

En réponse à ce problème une boîte supplémentaire est placée à la fin de l'année 1821 sur la devanture d'un marchand épicier de la place Saint-Jean (actuelle place Bossuet). Ce dernier, M. Delamare, fait office de « boîtier » et effectue la levée du courrier de la manière suivante²⁷⁰ :

1824 : à 5 heures en hiver et 4 heures en été le lundi, mardi, jeudi et samedi à 13 et 20 heures le mercredi, vendredi et dimanche.

1826 : à 10 heures le mardi, jeudi et samedi à 14 et 20 heures le lundi, mercredi, vendredi et dimanche.

1830 : à 10, 14 et 20 heures tous les jours.

Si le départ des courriers n'a lieu que tous les deux jours en 1827, la création d'une liaison quotidienne le 1^{er} octobre 1828 impose les changements observés en 1830. Mais cette mesure est jugée insuffisante par le maire qui insiste vivement pour obtenir de nouvelles boîtes²⁷¹ : « Monsieur Saunar, membre de la Chambre des députés et Monsieur Dumay, maire de cette ville, ont vivement insisté auprès de Monsieur le directeur de l'administration des Postes pour que des boîtes aux lettres supplémentaires fussent placées à Dijon. »

Appuyée par l'inspecteur, les cinq portes de Dijon (porte de la liberté, d'Ouche, porte Saint-Bernard, Saint-Nicolas et Saint-Pierre) sont dotées de boîtes en janvier 1844 ce qui entraîne la création de facteurs « leveur de boîtes ». Ces deux agents sont chargés de récupérer les lettres déposées et de les rapporter au bureau. Cinq levées sont effectuées en 1847 à 5 h 30, 7 h 30, 10 h 12 h 30 et 16 h 30, puis ramenées à quatre en 1848 (la levée de 7 h 30 est supprimée)²⁷².

267. Annuaire de Côte-d'Or, 1835.

268. Annuaire de Côte-d'Or, 1847.

269. AMDI, 2D1, Lettre du maire de Dijon au directeur général des Postes, 28 août 1821.

270. Annuaire de Côte-d'Or, 1823 à 1832.

271. ADCO, VP I A1, Rapport sur la situation du service des Postes en Côte-d'Or, 1843.

272. Annuaire de Côte-d'Or, 1847 et 1848.

Les horaires des levées sont, de toute évidence, coordonnées avec les départs réguliers de courriers pour les différents points du royaume. Il faut bien entendu tenir compte du délai nécessaire pour le tri des dépêches. Le nombre important de levée permet une réponse rapide, favorable au commerce comme aux administrations locales. Afin de compléter cet avantage, deux types de distribution sont assurés. La première permet de distribuer les lettres émanant des autres bureaux à raison d'une par jour en 1836 – à 7 h en été et 8 heures en hiver –, puis deux de 1837 à 1848 – 7 h et 17 heures en été, 8 et 16 heures en hiver –. La seconde, appelée « distribution de la ville pour la ville » assure dès 1845 la correspondance urbaine. Les lettres déposées en ville dans les différentes boîtes sont distribuées quatre fois par jour à 6, 10, 13 et 17 heures évitant à l'expéditeur de se déplacer²⁷³.

Le service de distribution est particulièrement efficace puisque six passages sont réalisés par jour. Mais cette évolution est tributaire de celle enregistrée par le reste du réseau postal. Des aménagements sont parfois nécessaires pour assurer un service compétent. À partir du 1^{er} mars 1839, l'arrivée du courrier de Paris se fait entre 18 et 19 heures ce qui permet, aux yeux du directeur de Dijon de réaliser une quatrième distribution et donc « au commerce de répondre sur-le-champ et par le courrier qui se ferme à 10 heures du soir aux lettres de Paris qu'il vient de recevoir. » Afin de faciliter le service, le directeur, E. Nanteuil, fait confectionner à ses frais des lanternes adaptées aux boîtes de ses facteurs et leur fournit des bougies²⁷⁴. Solution exceptionnelle pour service exceptionnel, rendue obligatoire en l'absence d'éclairage public encore réalisé de manière partielle en 1840²⁷⁵. Cette innovation, profitable pour le courrier, n'est pas du goût des facteurs qui réclament une augmentation de salaire. Face à l'amélioration effectuée, l'administration accorde à ces agents la gratification tant attendue dès le 1^{er} octobre 1839²⁷⁶. Cette faveur n'est pas renouvelée en 1848, et ce malgré la pétition des facteurs dijonnais²⁷⁷. La conjoncture de crise n'est guère favorable aux largesses du nouveau gouvernement républicain qui doit affronter de nombreuses difficultés politiques et administratives. Les facteurs, comme la majorité de la population, sont touchés par la crise des années 1846 car leur salaire n'est pas supérieur à la moyenne des ouvriers. Ces agents sont divisés en trois classes hiérarchiques que l'on peut rapprocher de celles établies à Paris par le règlement de février 1837²⁷⁸. La première, celle des facteurs en titre, touche 55 francs par mois soit 1,80 F par jour (660 francs par an). La seconde, qui s'apparente vraisemblablement aux surnuméraires facteurs, chargés du remplacement des facteurs malades, du tri des lettres et journaux, ne reçoit que 47 F par mois soit 1,54 F par jour (564 F par an). La troisième, enfin, celle des facteurs « leveur de boîte » ne touche que 39,33 F par mois soit 1,30 F par jour (471,96 par an). De l'aveu même des protagonistes, ces salaires sont inférieurs à ceux

273. *Annuaire de Côte-d'Or*, 1836 à 1848.

274. ADCO, VP VI B10, Lettre du préfet au directeur général des Postes, 25 avril 1839.

275. Gras P., *op. cit.*

276. ADCO, VP VI B10, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 6 novembre 1839.

277. ADCO, VP VI B10, Lettre de l'inspecteur au préfet, 11 août 1848.

278. Larouse P., *Annuaire du XIX^e siècle*.

des ouvriers ou des manœuvres. Au regard des recherches de Pierre Lévêque, la comparaison est exacte puisqu'en 1847-1848, un manœuvre dijonnais gagne en moyenne 1,43 F par jour (525 F par an) et un ouvrier salarié 2,14 F par jour (783 F par an) dans l'hypothèse d'un plein emploi²⁷⁹. Ces salaires doivent supporter loyers, impôts, la fluctuation des prix des aliments, mais aussi l'achat et l'entretien des chaussures et de l'uniforme réglementaire.

Contrairement à leurs homologues parisiens, les facteurs dijonnais ne possèdent pas d'uniforme sous la Restauration comme le souligne le maire en 1822²⁸⁰ : « On désirerait que les facteurs de la Poste fussent munis, comme à Paris et presque toutes les villes du royaume, de petites valises ou sacs de cuir pour préserver les lettres des intempéries de l'air et de curieuse indiscretion de nombre de personnes qui lisent les adresses entre les mains des facteurs lors de leur distribution. On désirerait aussi que ces employés eussent (comme cela doit être) quelques marques caractéristiques de leur fonction. »

Aucun document n'atteste la réalisation de ce projet et il faut attendre l'instruction générale de 1832 pour que les facteurs de ville soient astreint à un costume réglementaire²⁸¹ : « Art. 142 : Habit de drap bleu de roi sans retroussis, boutonné sur le devant de neuf boutons en métal jaune avec les mots : *Poste aux lettres*. Collet droit évasé en drap rouge, parements bleus boutonnés en dessous de deux petits boutons, les poches dans les plis. Pantalon de drap gris. Chapeau rond en feutre verni. Art. 144 : L'écusson des piétons et des facteurs est en métal jaune et au milieu : *Poste aux lettres*. Art. 147 : Les facteurs de ville portent en bandoulière une boîte recouverte de cuir noir dans laquelle sont renfermées les lettres à distribuer. Art. 148 : Les objets d'habillement et d'équipement désignés au présent chapitre sont établis et entretenus aux frais des agents auxquels l'usage en est prescrit. »

Les facteurs de Dijon ont fière allure même si le chapeau qui leur donne un petit air d'officier n'est pas toujours adapté, aux dires de L. Curmer en 1840²⁸² : « Ajoutez à cela un chapeau rond de cuir verni, coiffure brûlante en été, glaciale en hiver, dont en cas d'averse, les bords étroits remplissent à merveille l'office de gouttière au détriment de celui qui la porte et vous aurez une juste idée de la tenue de nos facteurs. » En dépit de ce léger désagrément et de leurs faibles revenus, ces agents bénéficient d'une pension de retraite à 60 ans et 25 ans de service, privilège énorme comparé aux facteurs ruraux qui doivent attendre 1856²⁸³. Le service de distribution apparaît relativement performant en reposant d'une part sur l'embauche d'un personnel relativement nombreux et également sur la mise en place d'équipements adaptés aux besoins d'une population qui s'accroît (boîtes supplémentaires). La loi de 1830 sur le service rural instaure pour les campagnes une véritable révolution au niveau de sa perception de la Poste dont elle est jusque-là isolée.

279. Lévêque P., *Une Société en crise : La Bourgogne au Milieu du XIX^e siècle (1846-1852)*, op. cit., p. 470 et 472.

280. AMDI, 2D1, Lettre du maire de Dijon au directeur des Postes de la ville, 20 août 1822.

281. Florange C., *Étude sur les Messageries et les Poste d'après des documents Métalliques et Imprimés*, Paris, Lahure, 1925, 540 p.

282. Curmer L., *Les Français Peints par Eux-mêmes*, op. cit.

283. Charbon P., Nougaret P., *Le Facteur et ses Métamorphoses*, op. cit.

Les facteurs ruraux

La distribution pour les villes pose peu de problème si on l'a compare à celle des communes rurales qui ne disposent pas de bureau de poste ou qui s'en trouvent éloignées. En l'absence d'une distribution à domicile, les habitants du département et du royaume doivent se rendre ou envoyer quelqu'un au bureau le plus proche pour retirer ou déposer leur courrier, encore faut-il savoir si une lettre est arrivée. Face au nombre impressionnant de missives non réclamées chaque année (260 000 par an entre 1815 et 1829²⁸⁴), le service rural devient une nécessité. À ce titre, la loi du 3 juin 1829 représente une des plus importantes innovations effectuées et l'administration en est consciente²⁸⁵ : « À dater du 1^{er} avril 1830, cinq mille facteurs devront recueillir et distribuer les lettres dans toutes les communes rurales du royaume. Cette grande et utile mesure fait cesser l'espèce d'isolement dans lequel sont placés les 7/10 de la population de la France. Les facteurs ruraux parcourront de deux jours l'un au moins les trente cinq mille communes qui ne possèdent pas d'établissement de poste. La marche de chaque facteur devant être d'environ de cinq lieues par jour, ce service sera le plus actif qui ait jamais été conçu et exécuté en ce genre, puisque le parcourt journalier sera de vingt-cinq mille lieues environ. »

Devant l'immensité de la tâche à accomplir, l'administration doit disposer d'un personnel nombreux et compétent. Si cinq mille facteurs sont prévus pour l'ensemble du royaume, il est difficile d'établir un chiffre fiable pour la Côte-d'Or. Les réponses à la circulaire de 1828, envoyée aux directeurs du département pour connaître le nombre d'agents nécessaires, ont disparus des archives. Sur les trente-cinq bureaux que comporte le département au 1^{er} avril, seuls les effectifs de Dijon et des cinq bureaux de l'arrondissement de Châtillon-sur-Seine sont connus. Les quarante-trois communes rurales de l'arrondissement postal de Dijon disposent ainsi de huit facteurs nommés le 1^{er} mars 1830²⁸⁶. Les cinq bureaux du Châtillonnais en possèdent seize répartis de la manière suivante :

Bureaux	Facteurs	Communes desservies
Aignay-le-Duc ²⁸⁷	4	15
Baigneux-les-Juifs ²⁸⁸	2	14
Châtillon ²⁸⁹	4	27
Laignes ²⁹⁰	4	22
Montigny-sur-Aube	2	10

En l'absence de chiffres complets, mais face à la nécessité de desservir 691 communes tous les deux jours, le nombre d'agents employés est de toute évidence supérieure aux quatre-vingt-dix-sept piétons recensés en 1829²⁹¹. La mise en place progressive du service journalier dès 1832 entraîne de nouvelles embauches. Dijon possède huit facteurs ruraux de 1830 à 1834²⁹², neuf de 1835 à 1840²⁹³ puis treize en 1841²⁹⁴. L'évolution correspond à l'extension des com-

284. ADCO, VP I A1, Statistique sur le service des Postes de 1815 à 1829.

285. Carneval-Mauzan, *Histoire de la Poste en Milieu Rural*, op. cit.

286. ADCO, VP II A1, Nomination du personnel de Dijon, 1830

287. ADCO, VP VI B1, Itinéraire des facteurs ruraux d'Aignay, 10 novembre 1830.

288. ADCO, VP VI B3, État des communes formant l'arrondissement du bureau de Baigneux, 1830.

289. ADCO, VP I A4, Lettre de l'inspecteur au préfet, 31 mars 1830.

290. ADCO, VP VI B14, État des communes formant l'arrondissement rural de Laignes, 1830.

291. ADCO, VP I A3, Lettre du préfet au ministre de l'Intérieur, 7 février 1829.

292. Annuaire de Côte-d'Or de 1830 à 1834.

293. Annuaire de Côte-d'Or de 1835 à 1840.

294. Annuaire de Côte-d'Or de 1841.

munes bénéficiant d'une distribution journalière qui devient uniforme en 1840 pour l'arrondissement postal de ce bureau. L'arrondissement de Semur comporte vingt-neuf facteurs répartis sur les neuf bureaux de la manière suivante²⁹⁵ :

Bureaux	Facteurs	Communes desservies	
		Tous les jours	Tous les deux jours
Époisses	2	1	9
Flavigny	4	11	11
Chanceaux	1	1	0
Maison Neuve	4	10	9
Montbard	6	19	5
Rouvray	2	4	1
Saulieu	3	2	8
Semur	3	6	15
Vitteaux	4	1	30

Afin de rendre le service journalier uniforme de nombreux emplois sont créés et en 1843, l'inspecteur estime à 175 le nombre des facteurs ruraux du département pour trente-sept bureaux²⁹⁶. Contrairement à ce que l'on peut penser, les facteurs sont rarement les anciens piétons des années 1815-1829 mais, selon Paul Charbon, d'anciens soldats de l'Empire capables de fournir de longs et pénibles efforts²⁹⁷. Et les femmes ne sont pas admises à exercer ce métier. Faut-il y voir une marque de décence comme le suggère Michel Chabier ?²⁹⁸ Difficile à affirmer. Quoi qu'il en soit, le mode de recrutement change avec l'organisation postale. Si le choix des piétons était réalisé par les maires ou les préfets, les facteurs sont, quant à eux, proposés par le directeur du bureau et nommés officiellement par le directeur général. Les facteurs, en conformité avec l'article 44 de l'instruction de 1830, sont payés mensuellement par le directeur du bureau auquel ils sont rattachés et sont exonérés des retenues pour le fond de pension, entendu qu'ils n'en perçoivent pas. À partir de 1854, une retraite leur est accordée à cinquante-cinq ans et vingt-cinq ans de service²⁹⁹. À l'image des anciens piétons, leur salaire est établi en fonction de la distance parcourue. En 1843, le prix moyen du myriamètre est évalué à 0,59 franc. Si l'on se réfère à la longueur des tournées à cette date, un facteur rural gagne en Côte-d'Or environ 456,17 francs par an, ce qui est nettement inférieur aux salaires des facteurs de ville. Près de 79 830 francs sont ainsi dépensés par le Trésor pour le seul département en 1843³⁰⁰.

Le travail de ces agents est rendu particulièrement difficile par la mauvaise qualité des chemins que l'hiver rend impraticables. En compensation des détours, parfois très longs, des indemnités complémentaires sont accordées par l'administration³⁰¹. De par leur statut d'agent de l'État, les facteurs sont, par décision des ministres de l'Intérieur et des Finances, exemptés de péage pour les passages d'eau affermés. Une recommandation particulière du directeur général est adressée au préfet pour l'application de cette décision qu'il réaffirme dans le mémorial administratif n° 9 de cette année³⁰² : « Ils (les facteurs) joui-

295. ADCO, VP I A1, Tableau récapitulatif du service de l'arrondissement de Semur, 1837.

296. ADCO, VP I A1, Rapport sur le service des Postes dans le département de la Côte-d'Or, 1843.

297. Charbon P., Nougaret P., *Le Facteur et ses Métamorphoses, op. cit.*

298. Pinet M. (dir), Histoire de la Fonction Publique en France, tome III, Paris, Nouvelle librairie de France, 1993, 590 p.

299. Charbon P., Nougaret P., *Le Facteur et ses Métamorphoses, op. cit.*

300. ADCO, VP I A1, Rapport sur le service des Postes dans le département de la Côte-d'Or, 1843.

301. ADCO, SM 2779, Délibération du Conseil municipal d'Arc-sur-Tille, 2 février 1848.

302. Mémorial administratif n° 9, 16 mars 1830.

ront d'une exemption de droit de péage pour tous les passages d'eau qui seraient affermés à l'avenir, et vous tâcherez de les comprendre dans les marchés actuels qui accordent cette exemption aux ouvriers du gouvernement, aux gardes champêtre, où à tout autre agent public. » Classés désormais comme fonctionnaires, les facteurs sont astreints au serment de fidélité au roi prescrit par la loi du 29 août 1790 (article 4), auquel s'ajoutent des recommandations spécifiques au travail exercé³⁰³ : « Je jure d'être fidèle au roi, d'obéir aux lois du royaume, de garder et d'observer fidèlement la foi due au secret des lettres et de dénoncer aux tribunaux toutes les contraventions qui pourraient parvenir à ma connaissance. »

De part leur statut, et afin de d'éviter les problèmes rencontrés par les piétons, l'instruction générale de 1830 préconise le port d'une marque distinctive. Aucun uniforme n'est d'abord prévu hormis une plaque aux armes de France gravée des mots « Direction Générale des Postes » et un portefeuille en cuir destiné à renfermer les lettres (article 38). L'achat et l'entretien de ces objets sont à la charge des agents à raison de 14,53 francs pour le portefeuille et 1,25 franc pour la plaque. Confectionnés à Paris et acheminés en fonction des livraisons, leur paiement doit être, aux dires de l'administration, réparti sur plusieurs mois pour ménager le maigre salaire des facteurs³⁰⁴. L'instruction de 1832 apporte quelques modifications³⁰⁵ : « Art. 144 : Les courriers et les facteurs doivent se pourvoir d'un écusson qu'ils porteront attaché à l'habit sur le côté gauche de la poitrine. L'écusson des piétons et des facteurs est en métal jaune et au milieu : *Poste aux Lettres*. Art 147 : Ils portent de plus une plaque en métal blanc avec : *Service rural et Administration des Postes*. »

Afin de marquer le changement de régime, ces plaques changent de forme passant de l'octogone à l'ovale. Ce n'est que le 9 décembre 1835 qu'une circulaire établit le port obligatoire d'un des deux modèles d'uniformes proposés³⁰⁶ : « Habit-veste de drap bleu roi, boutonné sur le devant de sept boutons de métal blanc portant les mots « Service des Postes – Facteur rural », collet droit en drap rouge, parement bleu boutonné de deux petits boutons. En hiver, pantalon de drap gris fer, en été, pantalon et guêtres en toile bleue. Chapeau en feutre verni. Ou : Blouse en toile bleue, ouverte sur la poitrine avec collet rabattu et deux rangés de petits boutons de métal blanc portant les mêmes mots que ci-dessus. Ceinture en cuir noir avec boucle sur le devant. »

Le deuxième modèle reste le plus utilisé face au coût élevé de l'habit-veste qui est peu pratique pour les longues tournées dans les chemins boueux de campagnes. Réalisée tous les deux jours, la marche des facteurs est initialement portée à cinq lieues, soit à peu près 22 km – 1 lieue de poste = 4 445 mètres –, mais il n'est pas rare qu'elles dépassent les 30 km. Cependant, celles-ci sont limitées, à raison de huit heures de marche par jour, à 32 km ce qui ne permet pas d'at-

303. ADCO, VP II A1, Prestation de serment du facteur rural de Dijon, Antoine Bourdon, 23 mars 1830.

304. Carnevale Mauzan, *Histoire de la Poste en Milieu Rural*, op. cit.

305. Florange C., *Étude sur les Messageries et les Postes d'après des Documents Métalliques et Imprimés*, Paris, Lahure, 1925, 540 p.

306. *Ibid.*

teindre les communes les plus éloignées³⁰⁷. Afin de pallier l'isolement et le manque de bureaux, l'administration utilise des facteurs de relais dont le mode de fonctionnement est semblable aux piétons secondaires de la période précédente. Le facteur de relais habite dans l'une des communes les plus reculées de la circonscription et reçoit des mains du facteur principal, à un lieu et une heure fixés par l'administration, les lettres ainsi que sa feuille de tournée. Ces deux agents se retrouvent le lendemain ou le surlendemain selon les mêmes dispositions pour l'échange des lettres et le paiement des taxes perçues. Cela est primordial pour le facteur principal qui doit s'acquitter par avance, pour les deux agents, de toutes les taxes. Ce système permet de rompre l'isolement des petits villages et dès 1830, le bureau de Dijon emploie trois de ces agents de la manière suivante³⁰⁸ :

N ^{os} des facteurs	Lieu de résidence	Communes desservies
2	Hauteville	Daix, Darois, Etaulles, Hauteville
7	Ruffey	Brétigny, Brognon, Clénay, Saint-Julien
8	Velars-sur-Ouche	Fleurey, Lantenay, Pasques, Prenoix

La vitesse de distribution reste rapide d'autant plus que le facteur peut relever deux fois les boîtes à l'aller et au retour. Mais la mise en place d'une distribution journalière rend ce système peu adapté aux nouvelles exigences du service. La création de bureaux supplémentaire permet de pallier ce problème en assimilant les facteurs de relais en tant que facteurs principaux. Le facteur n^o 8 du bureau de Dijon devient ainsi le principal agent de la distribution de Pont-de-Pany créée en 1844³⁰⁹, et les facteurs n^{os} 10 et 11 ceux d'Arc-sur-Tille, ouverte en 1845³¹⁰. Face au coût d'un nouvel établissement, le facteur de relais reste un moyen économique pour le Trésor. Jusqu'en 1848, le service des communes d'Etaulles, Darois et Prenoix est assuré de cette manière³¹¹. Ce système est aussi la meilleure solution pour répondre aux retards que subissent les communes en périphérie du département à l'image d'Orrain et Saint-Maurice-sur-Vingeanne, rattachées au bureau de Champlitte. Le retard occasionné par un brusque changement dans le passage des malles-poste est compensé en 1837 par la mise en place d'un facteur de relais en partance de La Villeneuve-sur-Vingeanne³¹².

En l'absence de véhicule hippomobile, le service s'effectue à pied et si le départ a lieu entre 7 et 8 heures du matin, celui-ci est tributaire de l'arrivée des courriers. Une limite est toutefois fixée puisque les directeurs ou distributeurs sont tenus de ne pas attendre l'arrivée des dépêches « passé midi en été et 10 heures en hiver pour expédier leurs facteurs. »³¹³ Une fois les lettres assignées à chacun d'eux, les facteurs sont chargés de les distribuer à domicile et dans toutes les communes dépourvues de bureau selon l'ordre établi. Les dépêches administratives et les bulletins des lois leur sont également confiés comme le précise le directeur général dès le 28 avril 1830³¹⁴. Il faut dire que le

307. Charbon P., Nougaret P., *Le Facteur et ses Métamorphoses*, *op. cit.*

308. Annuaire de Côte-d'Or de 1832.

309. Annuaire de Côte-d'Or de 1844.

310. Annuaire de Côte-d'Or de 1846.

311. Annuaire de Côte-d'Or de 1848.

312. ADCO, VP VI B22, Lettre de l'inspecteur au préfet, 27 novembre 1836.

313. Dupuis M., Instruction sur le service rural, 1^{er} avril 1830.

314. ADCO, VP I A1, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 28 avril 1830.

passage entre les deux systèmes de distribution inspire beaucoup d'inquiétudes. Certaines municipalités ne semblent pas bien faire la différence, à l'image de Seurre en 1837 où le maire oblige, sous la menace du commissaire, les cinq facteurs ruraux du bureau local à prendre ses correspondances chaque fois qu'il le juge nécessaire³¹⁵. Simple querelle de village ou réelle volonté de revenir à une époque révolue ? En l'absence d'une étude sociologique locale précise, il est difficile de répondre. Mais cet accrochage, unique en Côte-d'Or, est l'occasion pour l'inspecteur de rappeler l'indépendance de la Poste vis-à-vis des administrations locales en vertu de l'article 1, titre II de la loi du 29 octobre 1790³¹⁶ : « Les assemblées et directoires de départements et de districts, les municipalités ni les directoires ne pourront ordonner aucun changement dans le travail, la marche et l'organisation du service des Postes aux lettres et Postes aux chevaux. »

La création du service rural de par son ampleur nationale et son caractère unique pose quelques problèmes pour son application. Afin de faire face aux diverses réclamations des usagers et aux abus des nouveaux agents, l'administration postale se doit d'établir des règles strictes pour atteindre le but fixé en 1829. Le fonctionnement du réseau de distribution et son avenir même passent ainsi par une organisation parfaite de ses agents, donc une surveillance accrue.

Une surveillance accrue

La distribution à domicile des lettres privées est le point essentiel de la loi du 3 juin 1829, mais la correspondance administrative reste un enjeu majeur pour la direction générale des Postes. Désormais, les bulletins des lois et les autres dépêches des agents gouvernementaux sont à la charge des facteurs ruraux, en substitution des piétons. Une fois de plus le changement de régime apporte les craintes et les suspicions politiques. La Monarchie de Juillet, comme la Restauration, effectuée, dès le mois de septembre 1830, une série d'enquêtes sur le personnel des Postes. Directeurs, facteurs et autres commis sont tour à tour les sujets de recherches sur leurs opinions envers le nouveau régime. De nombreux directeurs font l'objet de tracas, mais seul un facteur du bureau de Recey est révoqué pour raison politiques comme en témoigne l'ensemble des réponses du préfet envoyé à Paris le 23 septembre 1832³¹⁷ : « Le sieur Amyot, facteur rural, qui a, je crois, été destitué depuis lors et qui se montrait ouvertement comme l'agent du gouvernement déchu, colportant les fausses nouvelles et jetant l'alarme dans les populations du voisinage, il était alors suspendu provisoirement et quêtrait des certificats pour obtenir sa réintégration qu'il paraît ne point mériter. »

La surveillance de ces agents devient obligatoire pour le nouveau régime afin d'assurer sa sécurité et la réussite du service. L'instruction de 1830 est très claire sur les fautes et les peines encourues par les éventuels perturbateurs³¹⁸ :

315. ADCO, VP VI B25, Lettre du directeur des Postes de Seurre à l'inspecteur, 13 octobre 1837.

316. ADCO, VP VI B25, Lettre de l'inspecteur au préfet, 14 octobre 1837.

317. ADCO, 2J2, Lettre du préfet au directeur général, 23 septembre 1832.

318. Dupuis M., Instruction sur le service rural, 1^{er} avril 1830.

« Art. 45 : La peine de la révocation sera encourue pour tout facteur rural convaincu :

- 1) D'avoir supprimé ou détruit une lettre qui lui aurait été confiée.
- 2) D'avoir exigé ou reçu une taxe excédante à celle qu'il savait lui être due.
- 3) D'avoir détourné tout ou partie de la recette résultant des taxes de l'arrondissement pour l'arrondissement.

La peine de la révocation sera également encourue par tout facteur rural convaincu :

- 1) D'avoir distribué sans taxe, dans son arrondissement, les lettres qui devaient y être soumises.
- 2) D'avoir distribué frauduleusement des lettres dans la commune où se trouve l'établissement de poste.
- 3) D'avoir repris une lettre qu'il savait avoir été ouverte par le destinataire.
- 4) Enfin, d'avoir négligé de se rendre au bureau immédiatement après sa tournée.

Art. 46 : Les facteurs convaincus de négligence dans la levée des boîtes, dans la remise des lettres à domicile, de mauvaise conduite ou d'insubordination seront suspendus de leurs fonctions. »

Les peines sont strictes, encore faut-il se donner des moyens fiables et vérifiables pour étayer toute accusation. Plusieurs moyens sont mis en œuvre. L'une des premières solutions est l'obligation faite aux facteurs de passer en mairie pour récupérer le courrier des maires même s'ils n'en reçoivent pas³¹⁹. Afin de contrôler efficacement les tournées, l'administration impose l'utilisation du « part » ou feuille de tournée qui n'est pas sans rappeler celui des piétons. Toutes les opérations doivent y être transcrites, à savoir la date et l'heure de départ et d'arrivée, le nombre de lettres émanant du bureau ou ceux du département ainsi que le montant de leurs taxes. Les lettres reçues en mains propres doivent également être consignées car en l'absence de timbre beaucoup d'entre elles sont distribuées sans être taxées. Ce n'est qu'en 1836 qu'un cachet doit être apposé sur les missives récoltées à la main.

La levée des boîtes reste un travail particulièrement délicat qui doit se réaliser régulièrement. Afin de s'assurer du passage du facteur, celles-ci sont munies d'une « lettre-timbre » placée dans une échancrure du coffret. Munis d'une spatule encrée, le facteur doit apposer l'empreinte de ce cachet sur son part. L'intérêt d'une telle manœuvre est double puisqu'il permet de s'assurer du passage effectif du facteur et d'autre part de contrôler l'ordre de la tournée qui ne peut être interverti – l'empreinte est une lettre qui suit l'ordre alphabétique. L'heure et la minute à laquelle est effectuée la levée sont aussi inscrites sur le part. Mais cette mesure n'est pas suffisante pour l'administration. En 1833, par décision du ministre des Finances, les facteurs doivent prendre au moins deux

319. ADCO, VP 1 A1, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 18 mai 1830.

fois par an l'empreinte du timbre des boîtes de chacune des communes qu'ils parcourent, en présence du maire, de l'adjoint ou d'un conseiller municipal. Cette empreinte est recueillie sur trois formulaires imprimés et signés par ces fonctionnaires³²⁰. Le but est de reconnaître si certains facteurs se servent de faux timbres afin d'éviter de passer dans toutes les communes. En 1835, toutes les lettres trouvées dans les boîtes rurales doivent être revêtues du cachet de celles-ci, ce qui permet au chercheur actuel de reconstituer les tournées.

Peu de plaintes sur l'organisation du service rural émanent des archives départementales, ce qui ne veut pas dire pour autant qu'il n'y en a pas eu. Un seul facteur, à Fontaine-Française, fait l'objet d'une enquête de l'inspecteur en 1839. Si la surveillance des facteurs est d'abord assurée par les directeurs, sous-inspecteurs et distributeurs, l'extension du réseau et l'emploi de nouveaux agents rendent la tâche impossible et nécessitent de ce fait des moyens supplémentaires³²¹ : « Des abus d'une nature grave s'étant introduit dans le service rural, l'administration reconnut la nécessité d'instituer des agents intermédiaires entre les préposés sédentaires et les facteurs ruraux pour la surveillance de ces derniers agents. »

Grâce à un crédit ouvert par moitié sur le budget 1843 et 1844, l'administration met en place, dès la fin de l'année 1842, selon l'importance de la ville, des « brigadiers et sous-brigadiers facteurs ruraux ». Ces hommes, payés entre 600 et 1 200 francs, deviennent les garants du service rural débusquant retardataires et fraudeurs tout en combattant l'alcoolisme qui sévit gravement³²² – un des facteurs du bureau de Seurre est retrouvé mort en 1835, le rapport de la gendarmerie conclu que ce dernier était en état d'ébriété³²³. Quatre de ces agents sont officiellement prévus pour la Côte-d'Or à raison d'un par arrondissement. Seul deux sont effectivement en activité entre 1843 et 1848 avec un brigadier à Dijon (M. Huque³²⁴) et un sous-brigadier à Châtillon-sur-Seine. Les fraudeurs découverts sont immédiatement sanctionnés proportionnellement à leur faute. Réprimande, retenue d'un à cinq jours de salaire, baisse de salaire, changement de résidence voir révocation sont les moyens utilisés pour rétablir la discipline. Les deux agents du département semblent très bien remplir leur rôle puisque l'inspecteur signale, dès le mois d'août 1843, trois révocations et plusieurs retenues sur salaires. La surveillance des facteurs est une tâche importante pour la direction générale des Postes car ils sont les garants de la bonne marche et de la réussite financière du service. Ils sont, de plus, le dernier maillon du réseau postal que toute rupture rend inefficace.

Les boîtes aux lettres

L'efficacité du réseau postal est tributaire de l'homogénéité des services et également de l'accessibilité de ces derniers à toute la population. Si l'implanta-

320. ADCO, VP I A1, Lettre du préfet aux maires et sous-préfets de Côte-d'Or, 18 décembre 1833.

321. ADCO, VP I A1, Rapport sur la situation du service postal en Côte-d'Or, 1843.

322. Charbon P. et Nougaret P., *Le Facteur et ses Métamorphoses*, op. cit.

323. ADCO, VP VI B25, Rapport de la brigade de gendarmerie de Seurre, 22 janvier 1835.

324. *Annuaire de Côte-d'Or de 1843 à 1848*.

tion des bureaux n'est pas uniforme sur tout le territoire, en dépit des nombreuses créations réalisées, celle des boîtes aux lettres répond intégralement aux deux notions évoquées. Le réseau n'est pas complet sans ces accessoires qui paraissent aujourd'hui très communs mais dont l'installation a bouleversé la vie des villages français en 1830. Jusqu'à cette date, seules les communes sièges de bureaux possèdent une ou plusieurs boîtes, ce qui oblige la population à se déplacer pour envoyer une simple lettre. La loi de 1829 oblige l'administration postale à fournir gratuitement une boîte aux lettres à toutes les communes dépourvues de bureau. Afin de répondre aux besoins du royaume, des appels d'offre sont lancés à l'échelle départementale pour la fabrication des boîtes et à l'échelle nationale pour les 35 000 serrures 7 000 clefs qui sont finalement réalisées à Paris³²⁵. Quelque 691 boîtes sont ainsi fabriquées pour le département de Côte-d'Or, réparties sur tout le territoire par l'intermédiaire des directeurs, puis acheminées dans chaque commune par les facteurs eux-mêmes. L'installation de ces boîtes, à la charge des municipalités, fait l'objet de nombreuses recommandations afin de profiter équitablement à tous³²⁶ : « Le placement des boîtes est l'opération qui doit appeler toute votre sollicitude. Vous recevrez incessamment les boîtes aux lettres toutes préparées, garnies de leur serrure, de leur clef et même des branches de fer qui doivent servir à les attacher. Vous déterminerez la place où elles seront mises, et vous veillerez à ce qu'elles soient placées dans un endroit central et commode pour tous. »

À l'image des bureaux, le placement des boîtes relève d'une volonté évidente de rapprocher le service postal du public grâce à une meilleure gestion de l'espace. La maison commune, mairie actuelle, reste l'emplacement le plus souvent choisi, car elle est située à proximité du centre du village et de l'église. Mais des particuliers sont également autorisés, s'ils en éprouvent le besoin ou l'envie, à faire installer ces boîtes sur leur propre façade³²⁷ : « Si un particulier, digne de confiance, désire qu'elle soit mise à sa maison, il devra la faire sceller à ses frais, en cas de concurrence, l'administration des Postes désirerait qu'on donnât préférence aux débitans (*sic*) de tabac ou à d'autres commerçans (*sic*) sédentaires. » En l'absence de volontaire, la municipalité doit installer la boîte sur un édifice public (mairie, école, église) de préférence au Nord pour éviter les différences de températures. Il faut dire que celles-ci sont loin de nos célèbres boîtes jaunes. Réalisées en bois de chêne d'une épaisseur de 25 mm, assemblées en queue d'aronde, elles sont recouvertes d'une peinture à l'huile blanche à l'exception de la porte en bois peinte en gris artillerie avec les mots « Boîtes aux lettres » en noir³²⁸.

L'augmentation du nombre de correspondances liée à l'industrialisation, l'alphabétisation, mais aussi l'exode rural qui éloigne les enfants du foyer familial, créent de nouveaux besoins. Les boîtes installées en 1830 sont jugées insuf-

325. Carnevale Mauzan, *Histoire de la Poste en Milieu Rural*, *op. cit.*

326. Mémorial administratif de Côte-d'Or, n° 9, 16 mars 1830.

327. ADCO, E dépôt 74/48, Lettre de la directrice des Postes de Mirebeau au maire de Bèze, 22 mai 1830.

328. Carnevale Mauzan, *Histoire de la Poste en Milieu Rural*, *op. cit.*

fisantes et certains maires réclament alors des boîtes supplémentaires pour les hameaux rattachés à leur commune. Si La Baraque en fait la demande vers 1834³²⁹, ce n'est que vers 1840 que la direction générale autorise les communes à se procurer et à installer ces boîtes. La proposition est cependant restrictive, la requête effectuée par le village de Touillon pour le hameau du Petit-Jailly en 1843 essuie un échec car, aux dires de l'inspecteur, il s'agit d'une faveur très rare réservée aux hameaux où se trouvent des industries de grande importance³³⁰.

La surveillance des boîtes est assurée par les facteurs qui doivent tenir informés les directeurs sur leur état. En cas où celles-ci se trouvent momentanément hors d'usage, la collecte doit se faire à la main³³¹. Revêtues de leurs lettres-timbre, dont nous avons déjà détaillé le rôle, les boîtes aux lettres de la Monarchie de Juillet symbolisent l'accès des campagnes au réseau postal. De par leur présence uniforme dans toutes les communes françaises, ces instruments imposent l'administration postale, pour la première fois de son histoire, en tant que service public.

Les rattachements postaux et leur remise en cause

Vers une meilleure gestion de l'espace

À la vue des innovations techniques réalisées pour la création du service à domicile, tout porte à croire à un résultat optimal. Cependant, face au caractère novateur et unique du projet, certains aspects restent à revoir. Le problème essentiel dans l'efficacité de tout réseau est la distance séparant les points qui le constituent. Grâce aux enquêtes réalisées entre 1822 et 1829, l'administration postale a réussi à organiser du mieux possible les circonscriptions de chaque bureau en respectant une logique d'espace et de temps. Mais au regard des archives, toutes les communes n'acceptent pas cette répartition et font valoir leur droit à une situation meilleure. Qu'en est-il exactement, les plaintes sont-elles fondées ou résultent-elles d'opinions erronées ?

Les arrondissements postaux tendent, dès le milieu de la Restauration, à se détacher des limites cantonales, les différentes implantations de bureau de distribution en ont rendu compte dès 1823 pour le département. Cela a pour effet immédiat de complexifier les choix possibles de rattachement des communes. Les connexions du réseau sont donc multiples et il s'agit pour la direction générale de choisir les bonnes liaisons. La loi de 1829 instaure véritablement le service postal comme service public puisque la totalité de la population est amenée à en bénéficier. En tant que tel celui-ci se doit d'être le plus proche de l'utilisateur, ce qui suggère une organisation spatiale rigoureuse. Mais ces préoccupations sont rendues plus difficiles pour des raisons économiques, voire politiques qui influencent plus ou moins directement les décisions officielles. De nom-

329. ADCO, VP VI B13, Lettre du maire de La Baraque au préfet, 8 août 1837.

330. ADCO, VP VI B26, Lettre du préfet au sous-préfet de Châtillon, 24 février 1843.

331. Dupuis M., Instruction sur le service rural, 1^{er} avril 1830.

breuses communes reprochent à l'administration, dès l'année 1830, de les avoir détachées de leur ancien bureau ce qui pénalise, à leurs yeux, la distribution. Les exemples ne manquent pas mais celui de Touillon demeure le plus intéressant.

Jusqu'en 1830, cette commune est desservie par le 2^e piéton du bureau de Baigneux-les-Juifs qui relie Ampilly-les-Bordes, Saint-Marc-sur-Seine, Semond, Magny-Lambert, Villaine, Touillon, Fontaine, Chaume, Jours puis Baigneux³³². Cette tournée de près de huit lieues (soit trente-cinq km) est évidemment trop longue pour une distribution à domicile même tous les deux jours. En dépit des délibérations effectuées en 1824 et 1826, Touillon est réunie en 1830 au bureau de Montbard. Commence alors une longue série de pétitions et de réclamations de la part de la municipalité qui juge trop lente la nouvelle direction proposée, ce qui porte préjudice aux intérêts du maire³³³ : « Le service dont il s'agit se fait tardivement, hier encore en a fourni la preuve puisque le maire de Touillon, dont le patriotisme est connu et auquel on ne peut faire aucun reproche dans l'exercice de ses fonctions, n'a pas été informé à temps de l'opération relative à la garde nationale. » Cette gêne pénalise également les officiers du 10^e bataillon de la légion dans leurs correspondances avec leur chef résidant à Touillon³³⁴ : « Souvent et presque toujours, les ordres qui leur sont donnés ou adressés par leur chef de bataillon, qui demeure à Touillon, et est on ne peut plus exact et dévoué à la patrie, leur parviennent après qu'ils devaient être exécutés, ce qui entrave les opérations de la garde nationale. Ce retard vient de ce que le service de la correspondance dudit Touillon se fait par Montbard, arrondissement de Semur et non par Baigneux son chef-lieu de canton. »

Face au retard observé et ses conséquences pour les administrations locales, la municipalité décide par une délibération du 26 octobre 1830 d'embaucher un piéton³³⁵ : « [...] Le sieur Pierre Champenois, ancien brave militaire, bon patriote qui demeure au dit Touillon où il est né et marié, s'offre à porter les lettres et paquets de la dite commune à Villaine-en-Duesmois d'où il rapportera ceux qui lui sont remis en main par le piéton du dit Baigneux en ne touchant pour gages que la somme que payait la dite commune au piéton de Montbard. »

Cette suggestion nécessite, bien entendu, l'appui et l'accord de la population. Un notaire et son clerc, résidant à Villaine, sont chargés de faire circuler une pétition en faveur du projet. Aux dires du maire et du 10^e bataillon, le détachement de Touillon de son ancien bureau est abusif. Mais dans les faits, il est évident que la direction des Postes, en se détachant des limites administratives et des intérêts privés réalise une gestion plus efficace du réseau postal. Les réclamations sont, de plus, jugées comme non fondées par bien des habitants de la commune qui approuvent le rattachement et condamnent l'égoïsme du maire.

332. ADCO, VP IA3, Soumission du piéton François Sulleros, 3 avril 1819.

333. ADCO, VP I A4, Lettre des maires du canton de Baigneux au préfet, 11 septembre 1830.

334. ADCO, VP I A4, Lettre des officiers du 10^e bataillon de la légion de l'arrondissement au sous-préfet de Châtillon, 3 janvier 1831.

335. ADCO, VP I A4, Délibération du conseil municipal de Touillon, 26 octobre 1830.

Cela est largement crédible si l'on sait que le notaire de Villaine (M. Lambert) n'est autre que le beau-frère du maire de Touillon³³⁶. L'éventuel retour à l'ancien système déchaîne les passions mais aussi les rivalités familiales qui, pour être comprises, nécessitent une étude sociale et généalogique précise. La solution proposée par la mairie est vivement écartée par l'inspecteur de même que la réintégration de Touillon au bureau de Baigneux. La première raison est purement technique puisque la tournée du facteur de Baigneux, qui est déjà de quarante kilomètres, ne peut en être allongée de quatorze supplémentaires. La seconde est financière, car pour résoudre le retard occasionné, l'embauche d'un nouvel agent est nécessaire ce qui n'est pas prévu dans les budgets.

Le service rural, de par les bouleversements qu'il entraîne, permet à l'administration de refondre les rattachements postaux et ainsi d'effectuer à grande échelle une nouvelle gestion de l'espace. En répartissant de manière plus logique les communes aux bureaux existants, celle-ci réduit la longueur des tournées et de ce fait la durée d'acheminement. La Poste privilégie à partir de 1830 les intérêts publics au détriment des intérêts privés, en dépit de vives réclamations pas toujours légales. Les limites postales tendent à s'écarter des limites administratives établissant une nouvelle carte du territoire, celle des arrondissements postaux. Les délimitations réalisées répondent désormais à un but précis qui est de réduire la distance séparant la population des bureaux, en indépendance des rattachements politiques, électoraux ou militaires.

L'exemple de Touillon n'est pas isolé, d'autres communes font aussi des réclamations sur leur situation. Leur cas est similaire mais est accentué par le fait que le bureau distributeur est situé dans un département limitrophe. Cela est le cas pour Gommeville, Charey et Moiron localisés à l'extrême nord du département et, de ce fait, rattachés au bureau de Mussy-sur-Seine (Aube) au lieu de Châtillon³³⁷. Une fois de plus la distance entre ces villages et leur bureau justifie les changements observés. Un retour à l'ancienne répartition augmente de neuf kilomètres la tournée du facteur, qui serait obligé de la répartir sur deux jours³³⁸.

Le rôle organisateur du réseau postal est cependant pénalisé par un manque de liaisons directes entre les bureaux de poste. Le retard dont est victime Touillon est vraisemblablement causé par l'absence de liaison entre Montbard et Baigneux plus que par le rattachement décrit. La formation des arrondissements postaux doit donc tenir compte des distances mais aussi du temps nécessaire pour parcourir cette distance.

Une gestion adaptée du temps ?

Quelques communes n'hésitent pas à tourner leur regard, à l'image de Saint-Maurice-sur-Vingeanne, en fonction de leurs intérêts. La mise en place

336. ADCO, VP I A4, Lettre des habitants de Touillon au sous-préfet de Châtillon, 27 janvier 1831.

337. ADCO, VP I A4, Délibération municipale de Gommeville (17 octobre 1830), Charey (30 octobre 1830), et Moiron (31 octobre 1830).

338. ADCO, VP I A4, Lettre de l'inspecteur au préfet, 31 janvier 1831.

du service journalier, de par les avantages qu'il procure, attire bien des convoitises et en 1832, Saint-Maurice revendique le droit d'en profiter³³⁹. Ce village, situé en bordure du département, est ainsi rattaché le 1^{er} juillet 1832 au bureau de Champlitte en lieu et place de Fontaine-Française³⁴⁰. Il dispose dès lors d'un service journalier tout en évitant un détour long et contraignant au facteur de Fontaine qui dessert également Saint-Seine-sur-Vingeanne, Pouilly, Morney, et La Villeneuve. La répartition semble donc efficace mais le changement du réseau postal de la Haute-Saône modifie cette vision. Le 1^{er} janvier 1836, la malle de deuxième section de Troyes à Mulhouse par Langres, Champlitte et Gray est détournée par Combeaufontaine. Les lettres sont donc acheminées de cette ville à Dampierre-sur-Salon par un courrier puis jusqu'à Champlitte par un piéton³⁴¹. On comprend dès lors le retard qu'éprouvent les dépêches pour la commune de Saint-Maurice, alors que les autres villages, encore rattachés à Fontaine-Française bénéficient d'un service journalier efficace.

Afin de répondre à ce problème, plusieurs solutions sont abordées par l'inspecteur pour un coût équivalent. La première solution consiste à créer un deuxième poste de facteur au bureau de Fontaine pour partager la tournée du premier. Le principal défaut est de laisser Orrain, qui est victime du même retard, dans l'arrondissement de Champlitte. La deuxième possibilité, vraisemblablement choisie, est de créer un facteur de relais qui, en résidant à La Villeneuve, peut facilement faire le service de Montigny, Orrain et Saint-Maurice³⁴². Suite à l'accord de toutes les communes concernées par délibération municipale, le projet est réalisé le 1^{er} mars 1837, puis modifié à la fin du mois³⁴³. En faisant partir le facteur des relais du bureau même de Fontaine, le délai de distribution est réduit de 24 heures supplémentaires³⁴⁴. Les rattachements postaux doivent donc s'adapter à l'évolution du réseau des autres départements qui conditionnent largement une partie de celui de Côte-d'Or. Mais le rattachement des villages dépend essentiellement de leur accessibilité. Il est clair que les plus proches d'un nouveau bureau sont amenés à en dépendre. Cela n'est pas toujours à leur avantage, comme le prouve l'ouverture de la distribution de Lamargelle en 1845. Les communes retenues par le maire³⁴⁵ (Poiseul, Léry, Pellerey, Frenois et Poncey) refusent de dépendre de son arrondissement postal car, aux dires du conseil de Pellerey, le courrier serait retardé³⁴⁶. Il est difficile de croire qu'un nouveau bureau soit la source de retards mais au regard d'une simple carte, il est évident qu'avant d'être distribuées, les lettres doivent d'abord être acheminées à Lamargelle depuis Saint-Seine-l'Abbaye dont elle dépend. Sachant que ces communes sont desservies directement par Chanceaux, traversée deux fois par jour par la malle-poste, il est évident que l'ouverture d'un bureau relié seulement par un petit courrier est mal perçue. Seules les trois communes les plus

339. ADCO, VP VI B22, Lettre du maire de Saint-Maurice au préfet, 22 mai 1832.

340. ADCO, VP VI B22, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 14 juin 1832.

341. ADCO, VP VI B22, Lettre du maire de Saint-Maurice au préfet, 20 novembre 1836.

342. ADCO, VP VI B22, Lettre de l'inspecteur au préfet, 27 novembre 1836.

343. ADCO, VP VI B22, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 21 janvier 1837.

344. ADCO, VP VI B22, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 11 mars 1837.

345. ADCO, VP VI B15, Lettre du maire de Lamargelle au préfet, 17 juillet 1845.

346. ADCO, VP VI B15, Délibération du Conseil municipal de Pellerey, 7 septembre 1845.

rapprochées (Poiseul, Léry et Frenois) sont finalement associées à Lamargelle en 1846³⁴⁷.

Le temps nécessaire au transport des dépêches d'un bureau à un autre est parfois un facteur difficile à maîtriser. Les multiples créations de bureaux et la mise en place de nouvelles lignes de courriers compliquent fortement les mailles du réseau postal. Cela se traduit généralement par des retards, bien involontaires, qui sont mal interprétés par les municipalités concernées. Dans la majeure partie des cas, l'administration arrive à trouver un compromis selon ses possibilités financières, mais il est clair que des retards subsistent malgré la présence d'établissements toujours plus nombreux. Ces retards sont d'autant moins acceptés par les communes rurales que celles-ci se voient dès le 1^{er} avril 1830 imposées d'une nouvelle taxe qui est loin de faire l'unanimité.

Le problème des tarifs

La distance qui sépare une commune de son bureau distributeur détermine la vitesse à laquelle celle-ci reçoit son courrier, mais influence également le tarif appliqué aux lettres. Devant ces intérêts économiques, les municipalités revendiquent une meilleure répartition. La loi de 1829 instaure à titre compensatoire un nouveau système de taxes pour les lettres destinées aux campagnes. Le décime rural qui, comme son nom l'indique, s'élève à dix centimes, est désormais imposé en supplément des frais d'affranchissement classiques selon les conditions établies par les articles 7 à 11 de l'instruction de 1830³⁴⁸ :

« Art. 7 : Toute lettre à destination de l'arrondissement rural et venant d'un autre bureau de correspondance ou d'un bureau de distribution est passible d'une taxe supplémentaire d'un décime.

Art. 8 : Toute lettre recueillie dans un arrondissement rural et que le directeur ou le distributeur doit diriger sur un bureau de sa correspondance est également passible de la taxe supplémentaire d'un décime.

Art. 9 : La taxe supplémentaire d'un décime est un droit fixe que le poids des lettres et la distance qu'elles auront parcourue ne peuvent modifier.

Art. 10 : La taxe supplémentaire ne peut être perçue qu'une fois quand même la lettre aurait été recueillie dans l'arrondissement rural d'un bureau et serait destinée à un autre bureau.

Art. 11 : Les lettres présentées à l'affranchissement devront supporter la taxe supplémentaire du décime lorsqu'elles seront adressées à une commune où il ne se trouve pas d'établissement de poste. »

En revanche, toutes les lettres qui ne sortent pas de l'arrondissement rural d'une direction ou d'une distribution ne sont taxées qu'en fonction de leur poids, c'est-à-dire sur la base tarifaire établie par la loi du 15 mars 1827³⁴⁹ : « Au-dessous de 7 grammes et demi : 1 décime. De 7 grammes et demi à 15 grammes

347. ADCO, VP VI B15, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 10 janvier 1846.

348. Dupuis M., Instruction sur le service rural, 1^{er} avril 1830.

349. Pradelle P., *Le Service des Postes, Télégraphe et Téléphone en France*, Paris, Arthur Rousseau, 1903, 234 p.

exclusivement : 2 décimes. De 15 grammes à 30 grammes exclusivement : 3 décimes. De 30 grammes en 30 grammes : 1 décime en sus. »

Il est facile dès lors de comprendre la colère des usagers lorsque leur commune est détachée de son ancien bureau habituel. Le 1^{er} novembre 1838, les communes de Léry, Lamargelle et Poiseul-la-Grange, sont réunies au bureau de Chanceaux à la place de celui de Saint-Seine-l'Abbaye³⁵⁰. L'indignation est grande parmi la population comme l'indique l'inspecteur. Désormais, les lettres en partance de ces localités pour leur chef-lieu de canton sont taxées du décime rural ce qui porte le prix d'affranchissement d'une lettre simple à 20 centimes³⁵¹. Il peut être difficile de comprendre aujourd'hui cette réaction pour un envoi qui ne dépasse pas quelques kilomètres. Cependant, il ne faut pas oublier que les habitudes de correspondance ont bien changé depuis le XIX^e siècle. Si de nos jours la correspondance nationale et internationale est des plus banale, celle des Français de 1830 reste limitée le plus souvent aux communes environnantes et au chef-lieu du canton. La nouvelle répartition des communes est donc pénalisante pour les habitants dans leurs envois courants qui doivent payer relativement cher pour une distance très faible. Les transformations effectuées sur le réseau de distribution de Léry, Lamargelle et Poiseul ne sont ni une erreur, ni une quelconque mauvaise intention de l'administration, mais la première étape vers un service quotidien. Comme l'indique le directeur général au préfet, ces trois villages ont demandé à être desservis tous les jours. Leur éloignement de Saint-Seine-l'Abbaye est cependant trop important pour que le facteur réalise sa tournée quotidiennement³⁵². Le changement de leur bureau distributeur s'avère donc nécessaire en dépit d'un supplément de taxes. Il est évident que les intérêts divergent mais les avantages d'un tel service impose de légers sacrifices de la part des populations appelées à en bénéficier – Poiseul et Léry sont dotés du service quotidien en février 1840³⁵³. Le rattachement de ces communes est dans la logique de rapprocher le plus possible les habitants des établissements postaux et de leur offrir une meilleure distribution, mais il semble que cette action ait un autre but. Au regard du déficit de 109 francs enregistré en 1839 par Chanceaux, les modifications exécutées à la demande du directeur de Saint-Seine sont un moyen pour gonfler les recettes de ce petit bureau qui restent très faibles³⁵⁴.

Certaines agglomérations, dans une situation similaire, voient leur réclamation aboutir comme Censerey qui est de nouveau rattachée à Saulieu en lieu et place d'Arnay-le-Duc en 1833³⁵⁵. L'administration renforce son rôle d'organisateur du réseau postal en étudiant principalement la répartition des distances entre les établissements et les populations desservies. Son but premier est de permettre aux Français un accès plus facile aux services et de désenclaver progressivement les zones rurales. La direction générale s'éloigne peu à peu des considérations économiques engendrées par la taxe supplémentaire que ne cesse de

350. ADCO, VP VI A2, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 1^{er} novembre 1838.

351. ADCO, VP VI B19, Lettre de l'inspecteur au préfet, 11 décembre 1838.

352. ADCO, VP VI B19, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 29 janvier 1839.

353. ADCO, VP VI B19, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 4 janvier 1840.

354. ADCO, VP VI A2, Lettre de l'inspecteur au préfet, 23 mars 1839.

355. ADCO, VP VI B6, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 9 mai 1833.

rejeter le Conseil général³⁵⁶ : « Il (le conseil) émet le vœu que toutes les communes soient dotées d'un service journalier et que le décime imposé en surtaxe aux communes rurales soit supprimé. »

Décime et service journalier sont intimement liés puisque le premier doit financer le second. Néanmoins, devant le succès du service rural et à la grande joie des contestataires évoqués précédemment, la loi du 3 juillet 1846 signe l'abolition du décime, officiellement retiré le 1^{er} janvier 1847³⁵⁷.

Vers un service journalier

Un début mitigé

La loi de 1829 a donné aux campagnes françaises le bénéfice d'un service jusqu'alors réservé aux plus grandes villes. Tous les habitants de Côte-d'Or sont ainsi desservis tous les deux jours à domicile dès le 1^{er} avril 1830. Grâce aux facteurs ruraux et aux nouvelles boîtes, les communes du département sont désormais intégrées dans le réseau postal national. Le succès de ce système est total pour l'administration. La progression des correspondances et les rentrées financières qui en découlent amènent rapidement les dirigeants à imaginer un service quotidien. Trois ans seulement après la loi sur le service rural, l'article n° 47 de la loi des finances de 1832 instaure véritablement un service moderne de distribution³⁵⁸ : « À partir du 1^{er} juillet, l'administration des Postes fera transporter, distribuer à domicile et recueillir tous les jours dans les communes dépourvues d'établissement de poste, les correspondances administratives et particulières ainsi que les journaux, ouvrages périodiques et autres imprimés dont le transport est attribué à l'administration des Postes. »

Cependant, face au coût élevé d'une telle innovation, une restriction est apportée par cette même loi. L'établissement du service journalier doit être réalisé successivement et en fonction des besoins locaux. Afin d'étudier ceux de chaque commune, le ministre des Finances invite le préfet, par sa circulaire du 5 juin 1832, à faire délibérer les conseils municipaux de son département³⁵⁹. Les décisions doivent être prises en considération des finances publiques car, aux dires même du ministre, aucun fond n'est alloué sur le budget des dépenses pour le nouveau service. Face à cet état de chose, et devant l'étendue du royaume, les bénéficiaires doivent être limités. Il est difficile d'établir une estimation sur le nombre de délibérations reçues par le préfet, car toutes les municipalités n'en ont pas trouvé l'utilité. Seules quatorze délibérations semblent envoyées par le préfet à l'inspecteur en septembre 1832 pour connaître son avis sur la viabilité des projets d'Arc-sur-Tille, Izeure, Chenôve, Morey, Saint-Seine-sur-Vingeanne, Tarsul, Courtivron, Moloy, Puligny, Vosne Vougeot, Marsannay-la-côte, Chassagne et La Roche-en-Brénil³⁶⁰. D'autres ont vraisemblablement suivi

356. ADCO, I Nd4, Session du Conseil général, 2 septembre 1841.

357. Pradelle P., *Le Service des Postes, Télégraphe et Téléphone en France, op. cit.*

358. Rolland R., « L'expansion du service postal de 1815 à 1848 », *Revue des PTT de France*, n° 4, juillet-août 1981.

359. ADCO, VP VI B17, Circulaire du ministre des Finances, 5 juin 1832.

360. ADCO, VP VI B17, Lettre du préfet à l'inspecteur, 3 septembre 1832.

comme Corcelle-les-Arts, Merceuil ou Tailly. Peu de communes bénéficient du service journalier dès 1832 hormis Saint-Maurice-sur-Vingeanne, rattachée le 1^{er} juillet 1832 au bureau de Champlitte³⁶¹. Il faut attendre 1833 pour que Morey (1^{er} juin 1832) puis Courtivron, Moloy, Tarsul et Savoisy (1^{er} juillet 1832) jouissent d'une distribution quotidienne³⁶². L'arrondissement de Dijon n'est pas mieux doté puisqu'en 1833 seules quatre communes sur quarante-trois ont une distribution journalière (Fontaine, Talant, Velars et Plombière-les-Dijon)³⁶³.

Si une telle innovation est largement attendue, certaines communes jugent que ce service peut attendre 1833 ou 1834. La raison principale est le peu de correspondance échangé et le manque de dynamisme de la commune. L'absence d'industrie ou de commerce, une population faible et pas toujours alphabétisée ne nécessite pas une accélération de la distribution. Les communes de Billey, Corcelle-les-Citeaux, Léry, Longecourt, Mauvilly, Meuilley, Orgeux, Poiseulla-Grange, Sainte-Marie-la-Blanche, Santenay, Tanay, Saint-Bernard ou Flagey décident que leur situation n'est pas urgente.

La réforme évoquée par le préfet dans le mémorial administratif est toutefois peu ou pas comprise. De nombreuses municipalités refusent ce service de peur d'avoir à payer elles-mêmes le facteur pour sa tournée quotidienne. Le terme même de facteur est encore souvent mélangé avec celui de piéton pourtant supprimé depuis deux ans. Faut-il y voir un retard des mentalités et l'enracinement d'une société traditionnelle ? Il est difficile de parler d'un retard des communes rurales malgré leur profond attachement agricole. Ce refus est plutôt à rapprocher des difficultés économiques qu'elles connaissent à l'avènement de la Monarchie de Juillet et de la brève période d'agitation sociale qui en a découlé. Il est également à rapprocher de l'obligation faite aux communes de verser à l'administration jusqu'au 1^{er} janvier 1833, une somme égale au salaire des piétons qu'elles employaient précédemment³⁶⁴. Ce salaire, calculé pour deux tournées par semaine, était déjà jugé trop important, on comprend donc l'angoisse d'avoir à payer encore plus cher pour un service journalier. En dépit de la date butoir et des avantages du nouveau service, certaines municipalités réitérent leur refus jusqu'en 1835, mais il ne s'agit là que de cas isolés puisque seuls trois exemples sont enregistrés à cette date pour Quincerot, Quincey et Crépand.

La mise en place du service est assez lente à ses débuts pour plusieurs raisons. On peut d'abord distinguer des raisons économiques sur deux échelles. À l'échelle nationale, les fonds débloqués restent insuffisants pour un service uniforme ce qui suppose une sélection rigoureuse des éventuels bénéficiaires et une répartition échelonnée dans le temps. À l'échelle locale, les communes refusent de payer plus qu'elles ne le font déjà pour un service tous les deux jours en raison des contributions qui leur sont imposées jusqu'en 1833 et de leurs faibles revenus. On peut voir également des raisons purement techniques puisque la

361. ADCO, VP VI B23, Lettre du directeur général au préfet, 14 juin 1832.

362. ADCO, VP VI B17, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 29 mai 1833.

363. Annuaire de Côte-d'Or, 1833.

364. Reyrolles P., « Les Postes, Télégraphes et Téléphones en Côte-d'Or de 1789 à 1910 », *Mémoires de l'Académie de Dijon*, tome CXVI, 1963, p. 161 à 255.

Côte-d'Or ne dispose en 1832 que de trente-six bureaux et un nombre limité de facteurs. Devant le coût élevé de nouvelle embauche et le budget restreint du trésor, seules les localités les plus dynamiques sont dotées de ce type de service. Pour une raison politique, encore floue, un certain nombre de localités ne se confortent pas à l'article 47 de la loi des finances de 1832. Cet aspect perdure encore en 1843 car, si l'on en croit l'inspecteur, sur les 140 communes desservies tous les deux jours, soixante-douze d'entre elles n'ont pas délibéré à ce sujet³⁶⁵. Pourquoi ce manque d'engouement ? La raison dépend du dynamisme des villages et de leur santé économique. Il est clair qu'en l'absence d'industries ou de commerces, et face à une population faible, un tel service est jugé inutile. En l'absence d'une demande officielle, l'administration ne peut imposer une innovation même utile.

Pour répondre à ces problèmes, on constate très tôt un système permettant de satisfaire les communes tout en ménageant les finances du gouvernement. La tournée de certains facteurs est ainsi répartie en deux types de communes. Les unes reçoivent chaque jour leur courrier alors que les autres seulement tous les deux jours. La tournée complète n'est alors réalisée qu'un jour sur deux. Afin de ne pas pénaliser celles desservies quotidiennement, le facteur achève son voyage complet par les villages qui n'ont pas le service journalier.

L'arrondissement de Semur illustre bien cette pratique. En 1837, sur 143 villages, 55 sont servis tous les jours et 88 tous les deux jours. Les avancées sont lentes, comme pour le bureau de Vitteaux où aucune localité de son arrondissement ne jouit du nouveau service³⁶⁶. Dijon n'est pas en reste, puisqu'en 1837 les tournées des facteurs n^{os} 6 et 7 suivent ce modèle³⁶⁷ :

« Bontemps, 6^e facteur : Chenôve, Marsannay-la-Côte : tous les jours ;

Corcelle, Flavignerot, Perrigny : tous les deux jours.

Bernard, 8^e facteur à Velars-sur-Ouche : Fleurey, Lantenay, Pasques : tous les jours ;

Prenois : de deux jours l'un. »

Ce système est employé jusqu'en 1840 date à laquelle tout l'arrondissement rural du bureau dispose d'une distribution journalière. La mise en place d'un service moderne de distribution est retardée principalement par le manque de moyens et d'argent de la Monarchie censitaire. Toutefois, il est intéressant de comprendre les causes réelles qui influence l'administration dans ses choix, car les problèmes financiers ne sont pas les uniques raisons de retards enregistrés.

Population et flux postaux

La mise en application de la loi de 1832 doit, en raison de son coût élevé, se faire en fonction des besoins réels des communes. L'évaluation est difficile à l'échelle du royaume, surtout pour les villages isolés des centres urbains. Afin

365. ADCO, VP I A1, Rapport sur la situation du service postal en Côte-d'Or, 1843.

366. ADCO, VP I A1, Lettre du sous-préfet de Semur au préfet, 14 juin 1837.

367. Annuaire de Côte-d'Or, 1837.

de répondre clairement aux objectifs fixés, sans léser quiconque, l'administration postale se doit d'établir des critères de sélection pour l'attribution du service journalier. Le rôle de l'inspecteur départemental est primordial, car c'est à lui de mesurer, dans la limite du possible, les atouts et les besoins de chaque localité.

L'importance des correspondances échangées ou reçues entre ces communes et le reste du royaume est le principal facteur d'évaluation. Le flux postal représente l'indice le plus direct et les plus parlant pour estimer les besoins d'une agglomération. Malheureusement, les chiffres manquent cruellement pour la Côte-d'Or. Sur 414 délibérations répertoriées aux archives départementales entre 1832 et 1845, seules quatre-vingt-treize réponses de l'inspecteur mentionnent le nombre de lettres et de journaux reçus chaque mois. Il est donc impossible d'établir un tableau détaillé du flux postal annuel, car les données sont étalées sur douze années et comportent d'importantes lacunes. Cependant, au regard des rares estimations, on peut constater qu'un nombre minimal de trente à quarante lettres par mois est nécessaire pour retenir l'avis favorable de l'inspecteur. Ce chiffre semble ridicule comparé à l'importance des correspondances actuellement échangées, mais il ne faut pas oublier que tout le monde n'écrit pas, du moins régulièrement, au XIX^e siècle. On peut se demander ce qui influence les flux postaux des années 1832-1848.

L'alphabétisation des populations est une approche possible. Toutefois, en l'absence d'un tableau uniforme des échanges épistolaires pour le département, il est difficile d'établir des liens de cause à effets. De plus, si l'on en croit les recherches de Pierre Lévêque, la Côte-d'Or est le département bourguignon le plus alphabétisé durant la Monarchie de Juillet³⁶⁸. Si le niveau d'instruction influence le flux postal, cela reste de manière relativement faible et non quantifiable même, si aux dires de l'inspecteur, les communes agricoles comme Mauvilly ne sont pas d'une vigueur extrême³⁶⁹ : « Ce village n'a que 250 habitants, presque tous cultivateurs et très peu de correspondance. »

Cette courte phrase amène deux idées supplémentaires dans l'explication du flux postal. Il est normal, voire logique, de penser qu'une ville reçoit ou expédie plus de lettres qu'un village car sa population est plus importante. Cela est à nuancer, car le département comporte peu de villes considérables en dehors des chefs-lieux de cantons et d'arrondissements. D'autre part en fonction des résultats trouvés, on constate que certains villages ont une correspondance égale voir supérieure à quelques petites villes. Le gros bourg de Trouhans, avec ses 750 habitants, reçoit en 1842, 160 lettres et 135 journaux³⁷⁰, alors que la ville de l'Abergement-les-Seurre seulement 160 lettres et 50 journaux pour 1 993 habitants³⁷¹. Autre exemple illustrant cette idée, celui de Bessey-la-Cour qui n'a que 220 habitants en 1843 mais qui reçoit 150 lettres par mois³⁷², alors que la même

368. Lévêque P., *Une Société Provinciale : La Bourgogne sous la Monarchie de Juillet*, op. cit., p. 390-391.

369. ADCO, VP VI B16, Lettre de l'inspecteur au préfet, 17 avril 1833.

370. ADCO, VP VI A1, Lettre de l'inspecteur au préfet, 14 novembre 1842.

371. ADCO, VP VI A1, Lettre de l'inspecteur au préfet, 5 mai 1842.

372. ADCO, VP VI B4, Lettre de l'inspecteur au préfet, 6 juillet 1843.

année, Dampierre-en-Montagne avec 651 habitants n'a qu'une correspondance de 40 lettres³⁷³. Si de manière générale, le flux postal des communes est proportionnel à leur position démographique, les différences observées laissent penser que d'autres acteurs jouent un rôle primordial.

La présence d'établissements industriels est un atout pour les communes ayant demandé le service journalier. En dehors de leur importance pour l'économie locale, leurs échanges, nécessaires aux commandes et aux relations administratives, permettent d'augmenter sensiblement le flux postal de leur lieu d'implantation. Dans certains cas, l'industriel entretient une correspondance plus active à lui seul que toute la population du village, ce qui explique les décalages observés. Plusieurs zones industrielles se détachent en Côte-d'Or. Il faut distinguer les régions dont l'économie est liée au bois et à la sidérurgie (Châtillonnais) des régions viticoles beaunoises. À ces deux ressources essentielles il faut ajouter les multiples petites entreprises de tuiles, d'huile ou de farine réparties sur l'ensemble du territoire. L'extension de certaines fabriques et l'embauche de nombreux ouvriers amènent une hausse dans les relations postales d'un village à l'image de Villers-les-Pots. Sa faïencerie et sa tuilerie emploient 100 ouvriers en 1840³⁷⁴ et 150 en 1842³⁷⁵. Dans le même temps sa population passe de 540 à 598 habitants et sa correspondance de cent lettres et cinquante journaux à, respectivement, cent-vingt et soixante en 1842. L'industrie et le commerce ne sont pas les seuls atouts des communes, la résidence d'agents gouvernementaux ou administratifs attire également la bienveillance de la direction générale des Postes. La présence d'un ou plusieurs gardes forestiers, d'un percepteur ou d'un receveur des contributions indirectes apporte de nombreux échanges de part les rapports réguliers que ces derniers doivent fournir au corps préfectoral. La valeur de leurs correspondances pour la surveillance et les finances de l'État, amène l'administration à privilégier autant que possible les communes où se trouvent leurs bureaux.

La mise en place du service journalier dépend ainsi du dynamisme des villages concernés. Cependant, et malgré tous ces atouts, les finances limitées du gouvernement ne permettent pas d'uniformiser le service de manière immédiate, en dépit des injonctions du Conseil général³⁷⁶: « Considérant que les communes du département, qui n'ont point encore de service rural organisé pour chaque jour, éprouvent un dommage très notable dans leurs intérêts agricoles, commerciaux et industriels, qu'elles réclament à juste titre, par l'intermédiaire des conseils d'arrondissements, contre cette infériorité dans laquelle elles se trouvent placées relativement aux autres communes. Le Conseil général émet le vœu que le service soit journalier pour toutes les communes du département. »

À la vue du nombre de demandes enregistré, les choix semblent difficiles à établir. La Côte-d'Or est un département privilégié puisqu'en 1843, 548 com-

373. ADCO, VP VI B11, Lettre de l'inspecteur au préfet, 4 septembre 1843.

374. ADCO, VP VI B28, Lettre de l'inspecteur au préfet, 1^{er} septembre 1840.

375. ADCO, VP VI B28, Lettre de l'inspecteur au préfet, 31 mai 1842.

376. ADCO, 1 ND5, Séance du Conseil général, 2 septembre 1844.

munes sur 689 possèdent la distribution journalière (79 %) soit près de 80 % du territoire si l'on compte les villes sièges de bureau³⁷⁷. Le directeur général souligne en 1845 le côté exceptionnel de cette situation³⁷⁸ : « Vous pouvez être assuré, Monsieur le préfet, que votre département aura sa juste part dans la distribution du crédit porté au budget de 1846 pour cette nature de dépense. Je dois, au surplus, vous faire observer que le département de la Côte-d'Or a été jusqu'à ce jour largement doté sous ce rapport. En effet, plus de 5/7 des communes dont il se compose sont déjà pourvues du service quotidien, tandis que sur la masse du royaume, il en est encore que 2/3 qui jouissent du même avantage. » La Côte-d'Or n'est donc pas un département à plaindre mais ce dynamisme n'est pas l'apanage de toutes les communes et certaines bénéficient de circonstances exceptionnelles.

Le réseau postal et ses incidences

La population, l'industrie ou le commerce sont autant d'atouts pour les communes qui demandent à bénéficier du service journalier. Pourtant, tous les villages sont loin de posséder ces équipements ce qui laisse penser que leur accès au service moderne de distribution s'explique autrement. À une première échelle, le tracé des tournées influence directement le nombre de bénéficiaires. Face à la faible correspondance de certaines localités et au manque de moyens financiers, les tournées sont organisées de manière à ménager tous les intérêts. Toutefois, au regard des routes et chemins existants, il n'est pas toujours possible de réaliser deux tournées distinctes. Certains villages sont obligatoirement traversés par les facteurs à l'image de Comblanchien en 1834³⁷⁹ : « Sa faible importance ne lui permet pas de demander un service journalier mais sa position entre Nuits et Corgoloin, qui a fait la même demande peut lui permettre de l'avoir. »

D'autres sont traversés par deux facteurs du même bureau comme Pichanges qui voit le facteur n° 1 du bureau d'Is-sur-Tille au début de sa tournée et le facteur n° 4 à son retour³⁸⁰. Les communes de faible importance sont ainsi tributaires de celles, plus dynamiques, qui ont effectué la même requête. Grâce à leur situation géographique et au manque d'infrastructures routières, les tournées ne peuvent être réaménagées. Cependant, la distance séparant les communes pénalise le service journalier, en dépit d'atouts importants. Les cinq communes de Blaisy-Bas, Drée, Verrey-sous-Drée, Baulme-la-Roche et Bussy-la-Pesle, desservies par le 4^e facteur de Sombornon, sont victimes de leur isolement. L'importance de leurs correspondances (500 lettres par mois) justifie à elle seule l'instauration d'une distribution journalière. Mais la longueur de la tournée (34 km) est trop importante pour être réalisée chaque jour³⁸¹. Devant le manque de crédits, nécessaires à l'embauche d'un nouveau facteur, ces villages doivent se contenter du service établi en 1830. Cet exemple n'est pas, sans nul

377. ADCO, VP I A1, Rapport sur le service des Postes en Côte-d'Or, 1843.

378. ADCO, VP I A1, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 21 novembre 1845.

379. ADCO, VP VI A1, Lettre de l'inspecteur au préfet, 15 décembre 1834.

380. ADCO, VP VI B19, Lettre de l'inspecteur au préfet, 15 juin 1839.

381. ADCO, VP VI A1, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 3 décembre 1837.

doute, un cas isolé. Il faut attendre les années 1840-1846 pour que les multiples créations de bureaux mettent fin à ces désagrément.

L'ouverture de nouveaux établissements permet, de par la refonte des tournées, d'accroître le nombre de bénéficiaires à l'image de Pont-Royal dès le 1^{er} décembre 1846. Quatre communes du bureau de Maison Neuve (Clamerey, Braux, Normier et Charny) et quatre de celui de Vitteaux (Torcy, Gissey-le-Vieil, Sainte-Colombe-en-Auxois et Velogny) lui sont alors rattachées³⁸². Dès le 10 décembre 1846, ces huit localités sont desservies tous les jours, avantage qui est étendu aux vingt-sept communes du bureau de Vitteaux car l'allègement des tournées des facteurs n^{os} 3 et 4 autorise un passage quotidien³⁸³. La même amélioration est faite pour les facteurs n^{os} 1 et 2 de Maison Neuve.

Toute modification de la trame des bureaux de poste entraîne, par un effet « boule de neige », une réorganisation des tournées qui, en se trouvant réduits, permettent un service journalier.

La création de nouvelles lignes de poste entraîne les mêmes conséquences. Le passage de malle-poste Paris-Genève par les bureaux de Recey-sur-Ource, Grancey-le-Château, Is-sur-Tille et Mirebeau, le 1^{er} janvier 1847, correspond à l'instauration d'un service journalier uniforme pour les cantons de Laignes, Montigny-sur-Aube et Recey-sur-Ource³⁸⁴. Il est clair que la liaison, deux fois par jour, de ces bureaux accélère les échanges et demande une meilleure distribution. Elle symbolise, de plus, la dernière étape dans l'accès de la Côte-d'Or à un service postal moderne puisqu'à cette date, toutes les communes du département reçoivent chaque jour leurs lettres.

La Côte-d'Or s'impose comme un département privilégié en comparaison du reste du royaume qui doit attendre 1863 pour avoir une distribution uniforme. L'évolution même du réseau postal participe, parfois de manière indirecte, à l'instauration du service journalier. Cela résulte, dans certains cas, de coïncidences qui font que des villages sont tributaires du dynamisme environnant mais cela est rare. La mise en place du nouveau service demeure essentiellement le résultat d'un plan réfléchi et cohérent de l'administration postale. Il est évident que les implantations de bureaux sont calculées à leur juste mesure afin de bénéficier au maximum de communes.

Au terme de cette étude, il est difficile de nier l'évolution du réseau postal de Côte-d'Or, car tous les constituants du réseau subissent de profonds bouleversements et participent à sa densification. Les malles-poste qui assurent les liaisons nationales, en reliant le département à la capitale et aux grandes villes du royaume, connaissent à la fois une amélioration technique mais également de meilleurs tracés. Répartis de manière plus homogène sur le territoire, ils permettent à dix-sept bureaux de bénéficier d'une liaison, deux fois par jour, avec Paris. Cela ne s'est toutefois pas réalisé en un jour. Les transformations effec-

382. ADCO, VP VI A1, Lettre du directeur général des Postes au préfet, 4 décembre 1846.

383. ADCO, VP VI B6, Lettre du sous-préfet de Semur aux maires des cantons de Précy-sous-Thil et Vitteaux, 11 décembre 1846.

384. ADCO, VP VI A2, Lettre du préfet au sous-préfet de Châtillon, 23 décembre 1846.

tuées résultent de nombreuses études, projets et enquêtes mais également de conflits, de chantages et de compromis entre la direction générale des Postes et le département. La réouverture de la ligne Paris-Lyon par le sud de la Côte-d'Or illustre bien les enjeux que représente le passage du grand courrier, de même que l'influence exercée par les hommes politiques et religieux. L'intervention des pouvoirs publics du département est déterminante dans les décisions nationales. Les personnalités locales, le préfet ou les sous-préfets, représentent les acteurs véritables du réseau postal de la Restauration et du début de la Monarchie censitaire. En dépit de nombreux conflits, le réseau progresse et l'ouverture de la ligne Paris-Genève par Dijon, ainsi que le retour de la liaison Paris-Besançon, permettent à la Côte-d'Or de figurer parmi les départements les mieux desservis.

La trame des liaisons intérieures est moins nette, et il est difficile de parler de véritable extension du réseau des courriers. La principale raison est le choix des lieux d'implantation des bureaux. Ces derniers sont en majorité ouverts dans des communes situées entre deux bureaux, implantés depuis longtemps et reliés par un courrier. Malgré la présence de routes, le coût relatif de telles entreprises amène l'administration à limiter les liaisons ou à employer des moyens plus économiques. Mais si le nombre de connexions du réseau reste limité, la qualité du service du transport des dépêches s'améliore quelque peu. Grâce à l'utilisation de courriers à cheval ou d'entreprises de transport public sur les routes principales, la vitesse d'acheminement augmente.

Le réseau postal reste, durant toute la période étudiée, étroitement liée au développement du réseau routier. Ce dernier, hérité des États de Bourgogne, influence directement le tracé des lignes de malles-poste mais aussi l'implantation des bureaux. À ce sujet, la prédominance de Dijon reste intacte jusque dans les années 1835 car le réseau postal, comme celui des routes royales, est centralisé dans l'ancienne capitale des ducs. Cette situation explique les conflits entre la municipalité et l'administration postale lors des premiers projets de détournements de la ligne de poste de Paris à Besançon.

La route n'est, semble-t-il, pas l'unique facteur décisif dans l'aménagement du réseau postal du département. Le canal de Bourgogne, par son ampleur, l'importance des fonds débloqués et ses conséquences sur l'économie locale reste un atout majeur pour les régions qu'il traverse. Mais si le développement est général, les inégalités spatiales subsistent dans l'accès au réseau. On peut dès lors distinguer les régions du sud (Pouilly-en-Auxois, Saint-Jean-de-Losne), bien desservies, de celles du nord (Montigny-sur-Aube, Recey-sur-Ource, Grancey-le-Château), relativement démunies en routes postales jusqu'en 1847.

Le facteur politique n'est pas à négliger ; rivalités et alliances s'exacerbent au rythme des aménagements territoriaux. Cela est nettement visible pour le

tracé des lignes de malle-poste mais également dans la gestion des tournées des piétons, les rattachements postaux et les nominations aux emplois de directeurs. Le poids local reste fort même si l'administration tend à se détacher de ce carcan grâce à une estimation plus rigoureuse des besoins réels. Le réseau de Côte-d'Or s'inscrit peu à peu dans une logique nationale qui est toutefois à nuancer. Les circonscriptions postales s'éloignent progressivement des limites cantonales pour établir une nouvelle carte du territoire. Mais le département demeure la référence pour les pouvoirs publics. Les rattachements postaux sont, dans leur grande majorité, limités aux communes et aux bureaux de Côte-d'Or en dépit des avantages d'une nouvelle répartition.

L'extension du réseau postal participe ainsi au renforcement de l'unité nationale par le biais notamment d'une uniformisation des mesures. L'utilisation du système métrique et du temps moyen, nécessaires à la bonne coordination des agents postaux, contribuent à l'intégration des communes au sein de l'entité nationale. Le rôle d'organisateur du réseau n'est pas uniquement d'ordre spatial mais aussi d'ordre spatio-temporel.

Le poids du relief, des acteurs politiques et économiques locaux se ressent également dans les implantations des bureaux. Les créations de nouveaux établissements sont très faibles pour la Restauration car l'administration postale est pénalisée par le déficit hérité de l'Empire. L'influence des hommes politiques reste, de plus, très pesante. Il faut attendre 1830 et 1840 pour constater une véritable densification des bureaux. Si leur répartition n'est pas homogène elle répond toutefois à une nouvelle volonté de faciliter l'accès des populations rurales au réseau. Une quantification préalable des besoins assure dès lors un choix équitable et calculé des lieux d'implantations.

D'une manière générale, la loi de 1829 et le service rural de 1830 représentent l'impact décisif vers une modernisation du réseau postal. Le service des piétons, de par son mode de gestion et malgré le nombre restreint de bénéficiaires, s'illustre par sa relative lenteur. L'évolution de la société française et l'industrialisation amènent l'administration à revoir son rôle. Ce n'est qu'avec la refonte générale du service de distribution, l'embauche de nouveaux agents, que le réseau peut s'étendre jusqu'aux campagnes les plus reculées. Les facteurs de villes et les facteurs ruraux, selon leur organisation, participent de très près à l'évolution du service. Le maillage de l'espace devient ainsi plus uniforme et mieux géré. La mise en place générale de boîtes aux lettres et la création du service journalier en 1832 complètent le système établi malgré l'imposition d'une taxe supplémentaire. Si la mise en place progressive de la distribution journalière influence de manière notable la gestion des tournées des facteurs, le manque de sources rend impossible toute tentative d'étude poussée de l'évolu-

tion départementale. Elle est toutefois déterminée par le dynamisme industriel ou commercial des localités concernées, voire par le réseau postal lui-même.

Quoi qu'il en soit, avec une distribution quotidienne pour l'ensemble de ses communes dès 1847, trois lignes de malles-poste et quarante-sept bureaux, la Côte-d'Or peut se vanter d'être le département bourguignon le mieux doté en matière de poste avec un réseau relativement efficace même s'il est loin d'être parfait. Mais le mouvement décrit est loin d'être terminé car la maîtrise de nouvelles techniques permet d'espérer d'autres améliorations. Si la route est le nerf du réseau postal des années 1815-1848, des innovations spectaculaires se profilent aux premières années de la République. On peut ainsi se demander quelle va être l'influence du chemin de fer sur le réseau postal de Côte-d'Or et comment vont évoluer les structures établies depuis 1815.

Sources

Sources de la première partie

1. Archives départementales de la Côte-d'Or

Série C :

C 344 – 352 : postes et messageries.

C 1013 : lettres des élus de Châtillon-sur-Seine concernant la Grande Peur, 7 août 1789.

C 3534 : postes et messageries, 1576-1790.

C 3853 : ponts et chaussées, plaintes des administrateurs des messageries sur le mauvais état des routes, 1789, f° 209.

C 3861 (*bis*), plan : ponts et chaussées, travaux, carte du Duché de Bourgogne représentant le réseau des routes de 1^{re} et 2^e classes par Émiland Gauthey, 1789.

Série E dépôt :

E dépôt 326/3 : registre de délibérations du conseil municipal d'Ivry-en-Montagne, 14 février 1790 – 10 thermidor an II.

Série E état civil :

2 E 505/1- 3 : registres d'état civil de Précy-sous-Thil, 1645 – 1792, an III – 1806 et 1807 – 1822.

2 E 638/3 : état civil de Til-Châtel, 1771 – an IV.

5 MI 34/95 : état civil de Corberon, mariage de Joseph Desvarennés, 21 août 1781.

5 MI 37/4 : état civil de Vitteaux, mariage de Pierre Champy, 25 août 1767 et 18 avril 1768.

2 E 148/1 : état civil de Chanceaux, mariage d'Antoine Madrolle, 23 février 1754.

2 E 573/2 : état civil de Saint-Seine, mariage de Louis Petrot, 20 octobre 1783.

2 E 573/3 : état civil de Saint-Seine, mariage de Hugues Pélissonnier, 20 nivôse an IV.

2 E 603/10 : état civil de Semur, mariage de Jacques Simonnot, 6 avril 1768.

Série E notaires :

4 E 2/2759 : Perrenet Louis, notaire à Is-sur-Tille, à la date des 17 et 18 décembre 1792, inventaire des meubles et effets d'Hyacinthe Roy.

4 E 2/2759 : Perrenet Louis, notaire à Is-sur-Tille, à la date du 15 avril 1793, mariage de Pierre Lenoir et Flore Anne Peuchot.

4 E 2/2762 : Perrenet Louis, notaire à Is-sur-Tille, à la date du 5 ventôse 1793.

4 E 2/2762 : Perrenet Louis, notaire à Is-sur-Tille, à la date du 28 vendémiaire an III, inventaire des meubles et effets délaissés par le citoyen Pierre Lenoir.

4 E 36/76 : Duboy, notaire à Til-Châtel, répertoire 1774 – 1791.

4 E 36/85 : Muteau Jean, notaire à Mont-sur-Tille, répertoire nivôse an IV – fructidor an VII.

4 E 70/18 : Poinsot René, notaire à Ivry, répertoire 1773 – 1810.

4 E 122/108 : Chevalier, notaire à Précý, succession Ronneau, 1792 – 1814.

Série F :

1 F 38 : statistique du département de la Côte-d'Or, an VIII – 1807, 2 volumes.

32 F 249 : fond de Vogüé, faillite du maître de poste de Beaune, 1787 – 1807.

Série L I :

L 25 : rétablissement de la libre fourniture des chevaux de poste après le retour du roi de Varennes, juin 1791, f° 62 v°.

L 26 : protection du maître de poste de Dijon, objet de menaces, réceptions des courriers extraordinaires, août 1792, f° 14 v° et f° 23 v°.

L 28 : événements de Lyon, 1793-an II.

L 34 : mesures prises après l'enlèvement du roi, 1791, f° 274 r°.

L 194 – 209 : listes, par canton ou par commune, des citoyens actifs et éligibles, établies à l'occasion des différentes élections communales et assemblées primaires, 1790 – an VII.

L 210/1 – 214 : procès verbaux d'élections des assemblées primaires du département, mai 1790 – an VII.

L 215 – 221 : procès verbaux des assemblées électorales de district, 1790 – 1792.

L 224 – 250 : procès verbaux des assemblées primaires, avril-mai 1790 – germinal an VII.

L 263 – 278 : procès verbaux des assemblées communales, janvier-février 1790 – germinal an VII.

L 417/10 : dossiers de suspects d'Antoine François Benoist Jean Renault (fils) et de son père, an II.

L 417/15 : dossiers de suspects d'Andoche Berger et de sa femme, an II – an III.

L 428/31 : dossiers de suspect de François Maugras, vendémiaire an IV.

L 432/41 : dossiers de suspects : dénonciation faite par Benoist fils contre Edme Rossin.

L 837-854 : contribution foncière, 1791-an VIII.

L 855-861 : contribution mobilière, 1791-an II.

- L 862-867 : contribution personnelle, an III-an VIII.
- L 868 : contribution des portes et fenêtres, an VII-VIII.
- L 870 : contribution des patentes, bordereaux de recouvrements, 1792-an IV.
- L 894 : postes et messagerie, 1790 – an VIII.
- L 1057 : plaintes des administrateurs des Postes et messageries sur le mauvais état des routes, s. d.
- L 1059 : état de répartition de la somme de 100 000 livres accordée par la Convention nationale pour les réparations les plus urgentes des routes du département de la Côte-d'Or, 24 nivôse an II.
- L 1265 : épurations des personnels d'administration du district d'Arnay-le-Duc, an III.
- L 1 270/2 : dossier de suspect d'Andoche Berger, an II.
- L 1296 : postes et messageries, district d'Arnay-le-Duc, an II – an IV.
- L 1382 : épurations des personnels d'administration du district de Beaune, an II – an III.
- L 1383 : épurations des personnels d'administration du district de Beaune, an III.
- L 1494 : postes et messageries, district de Châtillon-sur-Seine, 1791 – an IV.
- L 1421 : postes et messageries, district de Beaune, 1793 – an IV.
- L 1472 : épurations des personnels d'administration du district de Châtillon-sur-Seine, 1792 – an III.
- L 1475 : épurations des personnels d'administration du district de Châtillon-sur-Seine, 1792 – an III.
- L 1622 : épurations des personnels d'administration du district de Dijon, 1792 – an III.
- L 1625 : épurations des personnels d'administration du district de Dijon, 1793 – an III.
- L 1743 : postes et messageries, district de Dijon, 1792 – an III.
- L 1866 : épurations des personnels d'administration district d'Is-sur-Tille, an III.
- L 1869 : épurations des personnels d'administration du district d'Is-sur-Tille, 1790 – an III.
- L 1870 : épurations des personnels d'administration du district d'Is-sur-Tille, 1790 – an IV.
- L 1915 : postes et messageries, district d'Is-sur-Tille, 1791-an IV.
- L 2019 : épurations des personnels d'administration du district de Saint-Jean-de-Losne, 1791 – an III.
- L 2057 : postes et messageries, district de Saint-Jean-de-Losne, 1791 – an III.
- L 2222 : épurations des personnels d'administration du district de Semur, 1791 – an III.

L 2231/2 : district de Semur, dossier de suspect de Louis Bizouard fils, 1792.

L 2260 : postes et messageries, district de Semur-en-Auxois, 1793 – an III.

Série L II :

L 2248/1 : municipalité de canton de Messigny, postes et messageries, an IV.

L 2431 : délibérations de l'administration municipale de canton d'Ivry, 17 brumaire an IV – 8 floréal an VII.

L 2638/2 : municipalité de canton de Seurre, postes et messageries, an IV – an VI.

L 2656/2 : municipalité de canton de Villaines-en-Duemois, postes et messageries, an IV.

L 2935 : délibérations du comité de surveillance, 29 mai 1793, premier complémentaire an II.

L 2938 : suspects, arrestations, s. d.

L 3000-3004 : Dijon.

L 3007 : société populaire de Gevrey.

L 3011-3014 : société populaire de Montbard.

L 3017-3023 : société populaire de Nuits.

L 3027 : société populaire de Précy-sous-Thil.

L 3034-35 : société populaire de Semur.

L 3037 : société populaire de Somberton.

L 3043-3044 : société populaire de Vitteaux.

Série L III :

L 4258 : administrations et tribunaux révolutionnaires, tribunal de commerce de Dijon, bilan et faillite, an VI.

L 4274 : administrations et tribunaux révolutionnaires, tribunal criminel du département, registre de toutes les personnes qui sont passées en jugement devant ce tribunal, 1792 – 1811.

L 4287 : administrations et tribunaux révolutionnaires, tribunal criminel du département, dossiers n° 105, Andoche Berger, 11 germinal an II.

Série 10 M :

10 M 505 : recensement nominatif, Précy-sous-Thil, 1836.

Série P :

V P 1 a/2 : Poste aux chevaux, an VIII.

Série Q biens nationaux :

1 Q 33 : biens nationaux, Remilly-en-Montagne, acheteur : Rameau, 12 avril 1792.

1 Q 38/5 : biens nationaux, Sussey (Le Maupas), acheteur : Bernard Desvoyes, 21 thermidor an II.

1 Q 66 : biens nationaux, Beaune, acheteur : Jean-Baptiste Peire, 22 juin 1791.

1 Q 77/2 : biens nationaux, La Rochepot, acheteur : Louis Vieillard, 3 janvier 1792.

1 Q 368/1 : biens nationaux, Nan-sous-Thil, acheteur : Jean-Baptiste Ronneau, 9 juillet 1793.

1 Q 368/17 : biens nationaux, Rouvray, acheteur : Robert, 29 frimaire an II.

1 Q 370/6 : biens nationaux, Saulieu, acheteur : Andoche Berger, 17 et 18 mai 1791.

1 Q 373/1 : biens nationaux, Vic-sous-Thil, acheteur : Jean-Baptiste Ronneau, 9 juillet 1793.

1 Q 458/4 : biens nationaux, Saulieu, acheteur : Andoche Berger, 11 frimaire an V.

1 Q 899/2 : dossiers individuels d'émigrés, Berger Andoche et sa femme, an II-an III.

Série Q enregistrement :

3 Q/4 : bureau d'Arnay-le-Duc : tables des successions, n° 101 : succession de Bénigne Maugras, 1821.

15 Q 8/1 : bureau d'Is-sur-Tille, table des contrats de mariages, 1791 – an III.

25 Q : bureau de Précy-sous-Thil, table des successions.

29 Q 5/1 et 2 : bureau de Saulieu, table des vendeurs, 1791 – an III et an III – an VIII.

29 Q 6/1 et 2 : bureau de Saulieu, table des acquéreurs, 1791 – an III et an III – an VIII.

33 Q 4/1 : bureau de Sombernon, déclaration de succession, 1810 – 1817, succession directe d'Étienne Rameau, 21 janvier 1816.

2. Sources imprimées

Archives départementales

Courtépée (abbé de), *Description générale et particulière du duché de Bourgogne*, Paris, éditions F.E.R.N., 1967, 4 tomes.

Trévoux, *Dictionnaire universel français et latin, vulgairement appelé dictionnaire de Trévoux*, Paris, Compagnie des librairies associées, 1771.

Bibliothèque municipale de Dijon

« Liste des nouveaux administrateurs du directoire de la Côte-d'Or », dans *Les Affiches de Dijon*, 4 septembre 1792.

« Liste des nouveaux administrateurs du directoire de la Côte-d'Or », dans *L'Original*, 6 brumaire an IV.

« Liste des nouveaux administrateurs du directoire de la Côte-d'Or », dans *Le journal de la Côte-d'Or*, 30 germinal an V.

« Liste des nouveaux administrateurs du directoire de la Côte-d'Or », dans *Le journal de la Côte-d'Or*, 30 germinal an VI.

Almanach du département de la Côte-d'Or, Dijon, Causse (imp.), 1791 et 1792.

Chabannes (J. F. de), *Mémoire sur les voitures publiques et sur les moyens de soutenir les postes*, Paris, Renaudière (imp.), 1806.

De France, *Opinion de France sur les postes et messageries*, séance du 16 pluviôse an V, Imprimerie Nationale.

Denis (L.), *Le Conducteur français, contenant les routes desservies par les nouvelles diligences, messageries et autres voitures publiques; avec un détail topographique et historique des endroits où elles passent...*, Paris, chez Sorin, tomes XXXII et XXXIII, route de Troyes à Dijon, 1779.

Denis (L.), *Le Conducteur français...*, Paris, chez Sorin, tome XXXIV, route de Dijon à Besançon par Dole, 1779.

Denis (L.), *Le Conducteur français...*, Paris, chez Sorin, tome XXXVI, route de Dijon à Gray et de Gray à Vesoul, 1779.

Denis (L.), *Le Conducteur français...*, Paris, chez Sorin, tome XLI, route de Paris à Lyon, depuis Rouvray jusqu'à Chalon, 1780.

Garnier, *Opinion de Garnier (de Saintes) sur les postes et messageries*, séance du 2 ventôse an V, Paris, Imprimerie Nationale.

Young (Arthur), *Voyages en France (1787-1789)*, traduction d'Henri Sée, Paris, Armand Colin, 1976, tome I « Journal de voyage », 493 p.

3. Sources iconographiques

Musée de la Poste de Paris

Plaques de postillons :

Plaque du postillon n° 4 du relais d'Auxonne, époque de Louis XVI.

Plaque du postillon n° 2 du relais de La Chaleur, Restauration.

Plaque du postillon n° 8 du relais de Dijon, Monarchie de Juillet.

Plaque du postillon n° 5 du relais de Saint-Seine-l'Abbaye, Monarchie de Juillet.

Plaque du postillon n° 2 du relais de Genlis, Monarchie de Juillet.

Sources de la deuxième partie

Archives départementales

Source principale : Série VP : Postes, Télégraphe et Téléphone du fond de la préfecture.

Série VP I A1 : Poste aux lettres

- Recherches statistiques sur le service des Postes de 1815 à 1829 pour l'ensemble du royaume (recettes, dépenses, taxes pour le service des piétons et des malles-poste).

- Extrait du dictionnaire des Postes de 1837 pour le département de la Côte-d'Or.

Tableaux récapitulatifs (4) du service postal dans l'arrondissement de Semur en 1837 (nombre de facteurs et leur tournée, nom des bureaux et régularité des distributions).

- Rapport de l'inspecteur des Postes sur la situation du service en Côte-d'Or en 1843 adressé au Conseil général (dépenses, recettes, améliorations pour le service des facteurs ruraux, des malles-poste, mise en place du service journalier).

- Lettre du directeur général des Postes au préfet lui annonçant la future application du service rural et la mise en place de boîte aux lettres dans toutes les communes (13 mars 1830).

- Correspondances et arrêté préfectoral sur la révocation d'un piéton.

- Réclamation de la commune de Touillon pour son bureau distributeur.

- Lettre du ministre secrétaire d'état au département de la police adressée au préfet pour l'escorte des malles-poste (13 janvier 1817).

- Lettre du directeur général au préfet lui annonçant la mise en circulation de nouvelles malles-poste en 1819.

Pour tous ces thèmes d'autres lettres annexes apportent des compléments d'informations.

Série VP I A2 : Poste aux chevaux

Cette série est composée principalement de trois dossiers portant chacun sur une des lignes de malles-poste qui traversent la Côte-d'Or :

- Ligne Paris-Besançon

- Ligne Paris-Genève

- Ligne Paris-Lyon.

Série VP I A3 : Piétons

Sous-série la plus riche en documents en tous genres, elle comporte plusieurs registres récapitulant le service en Côte-d'Or. Les dates de ces documents ne sont pas mentionnées mais calculées en tenant compte des informations contenues, et notamment des noms et du nombre des bureaux.

- Registre récapitulatif du service postal classé par bureaux (on y trouve le nombre des piétons pour chacun, leur tournée, leur salaire, les dates de départ et d'arrivée des courriers pour Dijon. Date approximative début de l'année 1815).

- Registre récapitulatif du service postal classé par arrondissement (noms des bureaux, noms des facteurs, leur tournée et leur salaire). Date approximative : 1823-1824.

- Circulaire n° 4 du ministre de l'Intérieur pour l'enquête sur l'état du service postal (20 janvier 1829) et réponse de préfet.

- Enquête sur l'opinion politique des piétons pour l'arrondissement de Beaune.

- Soumissions de piétons pour le canton de Montigny-sur-Aube (1815) et Baigneux-les-Juifs (1819).

- Différentes correspondances pour le projet de réforme du service des piétons du bureau d'Aignay (1815).

- Arrêté du sous-préfet de Châtillon sur l'organisation postale de son arrondissement (12 mars 1819).

- Projet de réforme de ce même service par le préfet (1821).

- Tableaux du service des piétons pour l'arrondissement de Semur pour 1817, 1821, 1822, 1825.

Série VP I A4 : Facteurs

- Tableaux imprimés des communes de Côte-d'Or indiquant le bureau qui les dessert en application de la loi du 3 juin 1829.

- Noms des facteurs ruraux et leur tournée pour les bureaux de Châtillon et Montigny-sur-Aube (31 mars 1830).

- Nombreuses correspondances portant sur le service rural dans l'arrondissement de Châtillon (1830-1831) et notamment sur le rattachement postal de certaines communes (l'exemple de Touillon est exceptionnellement détaillé) et la lenteur des nouveaux réseaux de distribution.

Dossiers communaux

Série VP VI A1 et A2 : Affaires collectives

Ces deux dossiers regroupent les affaires concernant plusieurs communes. Les documents sont presque exclusivement des lettres (ou des brouillons) du préfet adressées aux maires des communes concernées, à l'inspecteur des Postes et au directeur général. Les délibérations municipales des communes qui ont demandé le service journalier entre 1832 et 1846 sont présentes.

Les réponses de l'inspecteur des Postes envoyées au préfet pour chaque cas sont intéressantes. Elles précisent le nombre d'habitants, le nombre de lettres et de journaux reçus par mois dans la commune ainsi que les éventuelles indus-

tries et commerces présent. Tous ces renseignements vont influencer la décision de l'administration mais aussi l'avis de l'inspecteur pour la mise en place de ce type de distribution. Les réponses du directeur général indiquent dans certains cas la date d'exécutoire de ce service.

D'autres renseignements sur la création des bureaux, la nomination des distributeurs et directeurs et les changements d'arrondissements postaux sont plus ou moins détaillés

Série VP VI B1 à B28 : Affaires spéciales à chaque commune

Pour toutes les communes du département, un ensemble plus ou moins important de documents apportent des renseignements sur les thèmes du chapitre I. Les documents sont principalement de la correspondance et des délibérations municipales. On trouve, dans le cas d'une création de bureau de distribution, un ensemble de cartes et de plans cadastraux de la commune concernée. Les lettres de nomination du personnel (distributeur, directeur et maître de relais) sont nombreuses. Les dossiers VP VI b9 et b10 sont consacrés à la ville de Dijon (Poste aux chevaux et Poste aux lettres).

Sources secondaires :

Série SM : Supplément moderne (Cotes : SM 2778, SM2779, SM 2780).

Cette série est composée de versements ultérieurs à ceux de la série VP. Il s'agit d'un complément de documents qui se rapportent aux thèmes de cette série mais il n'y a pas d'inventaire. Les documents, en majorité des lettres, ne sont pas classés.

Série 2J : Correspondance du préfet Chaper (1831 à 1840)

- 2J 1 à 2J 6 : Correspondance active de 1831 à 1842

- 2J 7 à 2J 16 : Correspondance passive.

Ces registres consignent toutes les lettres envoyées ou reçues par ce préfet au cours de son activité dans le département. Les informations sur la Poste et le réseau routier sont nombreuses et précises. Toutes les lettres sont classées par un numéro qui se retrouve à la fin de chaque volume dans un index thématique (lettres envoyées aux maires, sous-préfets, préfets, ministres...).

Série M 12 II L : Statistiques des transports par route du département, 1845.

Série I N : Sessions imprimées du Conseil général de 1838 à 1848.

Ces documents reprennent les demandes formulées par les Conseils d'arrondissement. Ils apportent peu de renseignements nouveaux sur le service des Postes en Côte-d'Or mais confirment certaines décisions.

Présence d'un sommaire détaillé par année à partir de 1833.

Série S : Travaux publics et transports

Sous série III S5 a3

III S6 a5 : Route nationale n° 6, Travaux divers de l'an IX à 1880.

X S a1 : Transports hippomobiles, affaires générales 1809-1870.

X S a2 à a6 : Affaires collectives, déclarations, enquêtes et autorisations de mise en circulation de voitures publiques, classées par ordre alphabétique et topographique des parcours.

Série U IX : Tribunal de première instance de Dijon.

Cette série se compose des affaires jugées à Dijon et notamment celles liées au transport frauduleux des lettres et paquets.

- Sous série Ce 117 : 5 mars 1824 (3 affaires)
- Ce 121 : 11 août 1826 (2 affaires)
- Ce 130 : 16 juillet 1830
- Ce 145 : 23 avril 1836
- Ce 148 : 11 mars 1837 (6 affaires)
- Ce 161 : 20 mars 1841.

Archives communales de Bèze : E dépôt 74/48.

Bligny-les-Beaune : E dépôt 89.

Moloy : E dépôt 420/27.

La Motte-Ternant : E dépôt 444.

Saint-Maurice-sur-Vingeanne : E dépôt 563.

Carte d'état-major de la Côte-d'Or 1847, échelle : 1/80 000 – cote : PM 612.

Archives Municipales de Dijon

Délibérations municipales 1842-1843 (microfilms).

Annuaire de la Côte-d'Or : 1819, 1820, 1830 à 1848.

Ces annuaires détaillent le personnel du bureau de Dijon, les tournées des facteurs, les heures d'arrivée et de départ des courriers à Dijon ainsi que les noms des directeurs des bureaux du département. Les informations contenues sont quelquefois en retard sur la réalité.

Série 2 D 1 : Arrêtés et correspondances. An VIII-1832.

Série 2 D 2 : Correspondances. 1833-1874.

Ces deux séries comportent les échanges entre le maire de Dijon et les différentes administrations du département et du royaume, classés par date ou par destinataire.

Série I M XII : Postes et Télégraphes, 1835-1878.

Elle contient de nombreux documents sur la création des bureaux du télégraphe et de la Poste dans le Palais des États de Dijon. On trouve notamment les plans des premiers et les factures détaillées des seconds pour 1842.

Plan du Palais des États, aile Nord comportant le bureau de poste vers les années 1835-1842.

Plan de la ville de Dijon de 1839 (salle de lecture).

Bibliothèque Municipale de Dijon

Annuaire de Côte-d'Or pour les années 1821 à 1830.

Almanach Royal : 1814, 1815, 1820, 1821, 1825, 1830, 1835, 1840, 1845, 1848.

Ces ouvrages nous indiquent le nom des bureaux de poste de tout le Royaume ainsi que les jours de départ des courriers de Paris et leur direction.

Carte des cantons, arrondissements et circonscription législatives éditée par la préfecture de Côte-d'Or en 1982, cote : III 2882.

Indicatif des administrations du commerce de Dijon, Dijon, Noëllat, 1836, 135 p.

Livre de Poste : 1837, 1844, 1846.

Chaque livre indique tous les trajets des malles-poste avec le nom des relais et les distances. Une carte présente les routes de postes du royaume.

Mémorial administratif de la Côte-d'Or : 1819, 1830.

Bibliographie

Dictionnaires, Répertoires et autres guides

Bély (Lucien) [dir.], *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Paris, PUF, 1996.

Duvergier (Jean-Baptiste), *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements et arrêt du Conseil d'État...*, Paris, A. Guyot et scribe, libraire-éditeur, 1835, tomes I à XI (1789-1799).

Furet (François), Ozouf (Mona) [dir.], *Dictionnaire critique de la Révolution française*, Paris, Flammarion, 1988, 1 122 p.

Lachiver (Marcel), *Dictionnaire du monde rural. Les mots du passé*, Paris, Fayard, 1997, 1 766 p.

Le Roux (Muriel), Oger (Benoît), avec la collaboration de Foynat Josiane, *Pour une histoire de la Poste aux XIX^e et XX^e siècles, Le Guide du Chercheur*, Boulogne-Billancourt, Bulletin du Comité pour l'Histoire de la Poste, numéro hors série, hiver 1998-1999, 249 p.

Milsand (Ph.), *Bibliographie bourguignonne*, Dijon, Lamarche librairie, 1885, pas de pagination.

Nougaret (Pierre), *Bibliographie critique de l'histoire postale*, Montpellier, chez l'auteur, 1970, 2 volumes, pas de pagination mais 3 149 articles.

Nougaret (Pierre), *Les sources de l'histoire postale (Poste aux chevaux, poste aux lettres, messageries et diligences)*, éditions du Musée de la Poste, 1992, 2 volumes, 957 p. et 350 p.

Rey (A.) et Rey-Deboue (J.), *Le petit Robert*, Paris, Le Robert, 1991.

Roserot (Alphonse), *Dictionnaire topographique du département de la Côte-d'Or*, Paris, Imprimerie Nationale, 1924, 516 p.

Sfez (Stéphane), *Dictionnaire critique de la communication*, Paris, PUF, 1993.

Histoire de la poste

Alexandre (Jean-Paul), Bergier (Joseph), Cappart (Hubert), Chabrol (André), Jamet (Madeleine), Narjoux (Jean-Louis), Rachou (Christian), Thouvenin (Raymond), *la Poste devant la Révolution*, Paris, éditions du Musée de La Poste, 1989.

Anxionnat (Eugène), *Historique de l'ancienne Poste aux chevaux. Son influence sur les progrès agricoles*, Paris, Imprimerie P. Renouard, 1907.

Baccarat, *Les routes de France contenant... les relais de Postes... la carte spéciale de chaque Route à parcourir*, Paris, Delaunay, 1828, 54 p.

Barbier F., Bertho-Lavenir C., *Histoire des médias de Diderot à Internet*, Paris, A. Colin, 1996, 352 p.

Belloc (Alexis), *Les postes françaises, recherches historiques sur leur origine, leur développement, leur législation*, Paris, Firmin-Didot, 1886, 738 p.

Bemer (Blanche), « Histoire de la Poste à Semur », dans *Les dépêches*, Dijon, 26 mai 1967.

Bertin F., *La Poste*, Paris, Ouest-France, 1999, 142 p.

Bonneviot (Maurice), « Diligence ou coche d'eau ? », dans *Chroniques Chalonaises*, automne 1998, n° 20, p. 11-14.

Bruley (Joseph), Les transports de voyageurs à l'aube du XIX^e siècle : les diligences et malles-poste, dans *Le morvandiau de Paris*, n° 829, mars 1995.

Canesse (Jean), « Le « Vieux Chiffon », ancien relais de poste de Montbard », dans *Les dépêches*, Dijon, 18 avril 1969.

Cardenal (L. de), « Le relèvement des tarifs postaux sous le Directoire », dans les *Annales historiques de la Révolution française*, 1938, p. 173-174.

Carnevale-Mauzan, *Histoire de la Poste en milieu rural*, Grenoble, Chez l'auteur, 1994, 164 p.

Caron F., *Histoire des chemins de fer en France 1740-1883*, Paris, Fayard, 1997, 700 p.

Charbon (Paul), Marchand (Patrick), Rabier (Pascal), Oger (Benoît) [dir.], *Le patrimoine de La Poste*, Charenton-le-Pont, éditions Flohic, 1996, 480 p.

Charbon P., *Quelle belle invention que la Poste !*, Paris, Gallimard, 1991, 144 p.

Charbon P., Nougaret P., *Le facteur et ses métamorphoses*, Rosheim, Gyss, 1984, 266 p.

Correspondre jadis et naguère, Acte du CXX^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, section histoire moderne et contemporaine, tenu à Aix-en-Provence du 23 au 29 octobre 1995, édité sous la direction de Pierre Albert, Paris, CTHS, 1997, 752 p.

Cumin L., *Les Postiers : les métiers des PTT*, Paris, Éd. Universitaires, 1984, 227 p.

Danan Y. M., *Histoire postale et liberté publique*, Paris, Pichon, 1965, 94 p.

De Saunier B., Dollfus C., De Goffrey E., *Histoire de la locomotion terrestre* tome II, Paris, L'Illustration, 1936.

Desmont C., « la Poste de Rouen », dans les *Annales historiques de la Révolution française*, 1933, p. 379.

Facquer P., *Les postes en Bourgogne aux XVII^e et XVIII^e siècles en Bourgogne*, Dijon, mémoire de maîtrise, 1974.

Florange C., *Étude sur les Messageries et les Postes d'après des documents métalliques et imprimés*, Paris, Lahure, 1925, 540 p.

Fouché M. *La Poste aux chevaux de Paris et ses maîtres de poste à travers les siècles*, Paris, Nouvelles éditions latines, 1975, 126 p.

Garcin N., *La Poste devant la Révolution*, Paris, 1979.

- Gazagnadou D., *La Poste à relais*, Paris, éditions Kimé, 1994.
- Harrand M. et D., *Les voyages et la vie en France vue par Vaysse de Villiers, Inspecteur des Postes-Relais, Écrivain, Géographe et Historien (1767-1834)*, Paris, chez l'auteur, 1998, 457 p.
- Hilpert J., *Le Messagiste*, Paris, Aimé André, 1840.
- Jamaux-Gohier T., *La Poste aux chevaux dans la région malouine (1738-1870)*, thèse sous la direction de C. Nières, sciences sociales, Rennes II, 1997, 2 volumes.
- Jobe J., *Au Temps des Cochers*, Lausanne, Editat Denoël, 1976, 212 p.
- Kandaouroff-Béka, *L'aventure de la Poste à travers les temps*, Paris, 1984, 266 p.
- Lambert S., *La gastronomie, les restaurants et les relais de poste à Saulieu au XIX^e siècle*, Dijon, mémoire de maîtrise, 1998, 210 p.
- Laroche L., *La Poste aux chevaux et la Poste aux lettres en Saône-et-Loire*, Tournus, Amis des arts et des sciences, 1938, 108 p.
- Maillet J., *Les maîtres de poste en Guyenne à la fin du XVIII^e siècle (1770-1789)*, mémoire de maîtrise sous la direction de François Cadilhon, Bordeaux III, 2001.
- Marchand (Patrick), *Histoire de la Poste, relais et maîtres de poste au XVIII^e siècle*, mémoire de D.E.A. sous la direction de Daniel Roche, Paris I, 1992, 59 p.
- Nougaret P., « Histoire de la Poste en Bourgogne des origines à 1793 », dans *Mémoires de l'Académie des Arts, Sciences et Belles Lettres de Dijon*, tome CXIII, 1960, 174 p.
- Nougaret P., « La Poste aux chevaux française pendant la Révolution. Un syndicat de maîtres de poste sous la royauté », dans *Société internationale d'histoire postale*, 1972, bulletin n° 19/20, p. 3-11.
- Passé P., « La desserte de Montbard par les diligences et messageries royales », dans *Les amis de la cité de Montbard*, 1999, n° 47, p. 3-5.
- Pradelle P., *Le service des Postes, Télégraphes et Téléphones en France*, Paris, Arthur Rousseau, 1903, 234 p.
- Renoy G., *Histoire de la Poste*, Bruxelles, Racine, 1999, 192 p.
- Reyroles P., *Les Postes, télégraphes et téléphones en Côte-d'Or de 1789 à 1910*, Mémoire de l'Académie des Arts, Sciences et Belles Lettres de Dijon, tome CXVI, 1963, p. 161-255.
- Richommé J.-P., « De la Poste... », Association des amis du Châtillonnais, 1991, bulletin n° 8, p. 3-13.
- Rothschild A., *Histoire de la Poste aux Lettres et du Timbre-poste depuis leurs Origines jusqu'à nos Jours*, Paris, Calman Levy, 1876, 398 p.
- Studený C., *L'invention de la vitesse*, Paris, Gallimard, 1995, 414 p.

Tutoy R., *Les maîtres de poste dans le Calvados entre 1760 et 1830. Ascension sociale et innovation agricole*, mémoire de maîtrise sous la direction de J.-M. Moriceau, université de Caen, 2001.

U.F.U.T.A. (Union française des universités du troisième âge), *Aujourd'hui, que sont devenus les relais de Poste aux chevaux en France ?*, actes du premier colloque scientifique de l'U.F.U.T.A., 14 et 15 septembre 1989, publication décembre 1990.

Uzureau C., « Les courriers et les messagers à Angers », *Annales historiques de la Révolution française*, 1933, p. 352.

Vaillé (Eugène), *Histoire des Postes françaises depuis la Révolution*, Paris, PUF, Que sais-je ?, 1947, 127 p.

Vaillé (Eugène), *Histoire générale des Postes françaises*, Paris, PUF, 1953, tome VI, « La Ferme générale et le groupe Grimod-Thiroux (1738-1789) », 375 p.

Histoire du réseau routier et des routes de poste

Arbellot G., « La grande mutation des routes de France au XVIII^e siècle », dans *Annales E.S.C.*, mai-juin 1973, n° 3, p. 765-791.

Arbellot G., « Le réseau des routes de Poste », *Les Transports de 1610 à nos Jours*, Actes du 104^e Congrès National des Sociétés Savantes, Bordeaux, 1979.

Arbellot G., *Autour des routes de poste*, Paris, Éditions du Musée de la Poste, 1992, 181 p.

Arbellot G., Lepetit B., Bertrand J. [dir.], *Atlas de la Révolution française*, « Routes et communications », tome I, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1987, 91 p.

Blin L., « Paris-Lyon par Arnay-le-duc ou par Autun ? À propos d'une concurrence postale à la fin du XVIII^e siècle », dans *Mémoire de la société éduenne*, 1937, t. XLVIII, Autun, 37 p.

Blin L., *La place de Semur dans le réseau routier au XVIII^e siècle*, XLIII^e congrès de l'association bourguignonne des sociétés savantes, 1973, 1977, p. 16-21.

Blin L., *La route d'Arnay-le-Duc à Dijon et ses incertitudes au XVIII^e siècle*, Mémoire de la société pour l'histoire des droits et des institutions des anciens pays bourguignons, comtois et romands, Dijon, t. XXXIII, 1975-1976, p. 303-317.

Caron P., « L'enquête sur l'état des routes, rivières et canaux au début de l'an II », dans *Bulletin d'histoire économique de la Révolution*, Paris, 1917-1919, 1921.

Cavaillès H., *La route française, son histoire, sa fonction, étude de géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 1946, 400 p.

Chazelle H., Histoire d'un tronçon de la route blanche, la R.N. 70, BSID, n° 64, octobre 1961, p. 7-17.

Coste A., Picon A., Sidot F. [dir.], *Un ingénieur des Lumières : Émiland Gauthey*, Presse de l'École nationale des ponts-et-chaussées, Paris, 1994, [8] et 279 p.

Delvit P., Taillefer M. (dir.), *À la conquête du temps et de l'espace : La révolution des transports*, Toulouse, Presse de l'Université des Sciences Sociales de Toulouse, 1998, 264 p.

Farenc C., *Les voies de communication en Côte-d'Or au XVIII^e siècle*, Cahiers des services éducatifs des archives de la Côte-d'Or, Dijon, 1991, n° 5, 68 p.

Gauchat R., « L'Urbanisme dans les villes anciennes : les faubourgs de Dijon au XVIII^e siècle à nos jours. Le Carrefour routier de Dijon avant la Révolution », dans *Mémoire de la commission des antiquités de la Côte-d'Or, 1947-1953*, t. XXIII, paru en 1955, p. 280-358.

Guillaume A., *Corps à corps sur la route*, Paris, Presse de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 1984, 172 p.

Heron De Villefosse R., *Histoire des Grandes Routes de France*, Paris, Perrin, 1975, 334 p.

Lepetit (Bernard), *Chemins de terre et voies d'eau*, Paris, 1984.

Lepetit B., *Chemins de terre et voies d'Eau*, Paris, EHESS, 1984, 150 p.

Michaud G. (dir.), *Les routes de France*, Paris, ADPF, 1959.

Reverdy G., *Atlas Historique des routes de France*, Paris, ENPC, 1986, 182 p.

Reverdy G., *Histoire des routes de France*, Paris, PUF, Que sais-je ?, 1995.

Reverdy G., *Les routes de France du XIX^e siècle*, Paris, ENPC, 1993, 264 p.

Histoire de la Bourgogne et de Dijon

Aubertin C., *Les rues de Beaune : histoire populaire et anecdotique de cette cité*, [Perronas], Éditions de La Tour Gille, 1995, 588 p.

Baron Languet C., *Le Canal de Bourgogne*, Précy-sous-Thil, Éd. de l'Armançon, 1994, 126 p.

Belotte M., *Histoire de Châtillon-sur-Seine*, Dijon, chez l'auteur, 1997, 356 p.

Bierry R., *Rouvray, un relais sur le grand chemin (448-1976)*, Rouvray, Chez l'auteur, 1976, 125 p.

Bonsant G., *Montbard au fil du temps*, Paris, Office du livre d'histoire, 1995, monographie des villes et villages de France, 247 p.

Budin E., *Mon village, Ivry-en-Montagne*, Dijon, M^{me} Budin, 1965, 328 p.

Charpy G., *Histoire postale de Genlis des origines à nos jours*, Genlis, Chez l'auteur, 1989, 33 p.

Chauvot G., *Le Creux du Cosaque* (monographie de Saint-Marc-sur-Seine), Saint-Marc-sur-Seine, chez l'auteur, 1989, 87 p.

Chazelle H., *Histoire de Précy*, Précy-sous-Thil, chez l'auteur, 1963, 122 p. (dactylographié).

Chiquel B., *Monographie de la commune de Châtillon-sur-Seine (1888)*, Châtillon-sur-Seine, Les cahiers du Châtillonnais n° 100, 32 p.

Duthu B. et H., *Montbard : ses feux, ses temps, ses lieux*, [Paris], chez les auteurs, 1997, 193 p.

Fyot E., *Dijon : son passé évoqué par ses rues*, Dijon, Éditions de la Tour Gille, 1995, [XXXI] 525 p.

Gautier G., *Précý-sous-Thil au fil des rues*, Précý-sous-Thil, éditions de l'Armançon, 1991, 91 p.

Goutey L., *Monographie de la commune d'Ampilly-le-Sec (1888)*, 1995, Châtillon-sur-Seine, Les cahiers du Châtillonnais n° 85, 16 p.

Gras P. (dir), *Histoire de Dijon*, Toulouse, Privat, 1981, 432 p.

Guenon A., *Monographie de la commune de Coulmier-le-Sec (1888)*, 1995, Châtillon-sur-Seine, Les cahiers du Châtillonnais n° 89, non paginé.

Guilleminot P., *Histoire de Seurre suivie de ses chartes d'affranchissement,...*, [Péronnas], Éditions de la Tour Gille, [1996], IV, 128 p.

Guitaut M., *Époisses, Chronique d'un château*, Saulieu, Éditions de l'Armançon, 1989, 280 p.

Huchon E., Vitteaux. *Célébrités de la rue et histoires du terroir*, Dijon, L'Arche d'or, 1961, 140 p.

Hutinel F., Mathey J.-B., *Vitteaux et ses environs*, Paris, Res universis, 1990 (réimpression de l'édition de Paris, 1912), XII, monographie des villes et villages de France, n° 366, 598 p.

Jacob C., *Monographie de la commune de Saint-Marc-sur-Seine (1888)*, Châtillon-sur-Seine, s.d., Les cahiers du Châtillonnais n° 13, 19 p.

Lamarre C., *Le fait urbain dans l'ancienne France. Les petites villes de Bourgogne au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat d'État, Dijon, juin 1998.

Latruffe C., *Histoire d'Auxonne*, Paris, Res universis, 1990, monographie des villes et villages de France, n° 315.

Lebault F., *Monographie de la commune d'Ampilly-les-Bordes (1888)*, Châtillon-sur-Seine, s. d, Les cahiers du Châtillonnais n° 1.

Lévêque P., *La Côte-d'Or de la Préhistoire à nos jours*, Saint-Jean-d'Angely, Bordessoules, 1996, 470 p.

Lévêque P., *Une société en crise : La Bourgogne au milieu du XIX^e siècle (1846-1852)*, Paris, EHESS, 1983, 592 p.

Lévêque P., *Une société provinciale : La Bourgogne sous la Monarchie de Juillet*, Paris, EHESS, 1983, 798 p.

Magnien H., *Promenade au vieux Gevrey*, Gevrey-Chambertin, Henri Magnin, 1993, 83 p.

Massicot J.-B., *Saulieu : son origine et son histoire jusqu'en 1792*, Res universis, Paris, 1992, monographie des villes et villages de France n° 946, 134 p.

Moriceau J.-M., « Les gros fermiers en 1789, vices-rois de la plaine de France », dans *Les paysans et la Révolution en pays de France*, Paris, Association pour la célébration du bicentenaire en pays de France, 1989, p. 35-65.

Moriceau J.-M., *Les fermiers d'Ile-de-France, l'ascension sociale d'un patronat agricole (XV^e siècle-XVIII^e siècle)*, Paris, Fayard, 1994.

Palau P., *Histoire du département de la Côte-d'Or*, Dijon, Darantière, 1978, 268 p.

Perrin M., *Velars-sur-Ouche : passé et présent de la commune*, Velars-sur-Ouche, Perrin, 1995, 112 p.

Richard J., *Histoire de la Bourgogne*, Toulouse, Privat, 1978, 492 p.

Ricotteau S., « Rues de Montbard avant et après la Révolution », (d'après les deux plans de la ville indiqués dans le sommaire), dans *Les amis de la cité de Montbard*, ronéotypé, n° 2, 1968, p. 10-11.

Saint-Jacob P., *Les paysans de la Bourgogne du nord au dernier siècle de l'Ancien Régime*, Paris, Les Belles Lettres, 1960.

Sureau H., *Deux siècles à Époisses vus à travers les délibérations du Conseil municipal*, Époisses, Chez l'auteur, 1987, 65 p.

Vadot F., *Bligny-sur-Ouche*, Marseille, Laffittes Reprints, 1980, 816 p.

Vaulabelle A., *Histoire de Semur-en-Auxois*, Paris, Res universis, 1990 (réimpression de L'Histoire générale de Semur-en-Auxois, Paris, 1927), monographie des villes et villages de France, n° 425, 298 p.

Vienne H., *Historique de la ville de Nuits*, Marseille, Lafitte, 1976, 401 p.

Ouvrages sur la Révolution

« La Révolution dans le Châtillonnais », articles parus dans *Châtillon-presse*, Châtillon-sur-Seine, 1982, Les cahiers du Châtillonnais n° 24.

« La Révolution dans le Châtillonnais », articles parus dans *Châtillon-presse*, Châtillon-sur-Seine, 1982, Les cahiers du Châtillonnais n° 27.

« La Révolution dans le Châtillonnais », articles parus en 1990 dans *Châtillon-presse*, Châtillon-sur-Seine, édité par Dominique Masson, 1992, Les cahiers du Châtillonnais n° 27.

« Liste de tous les détenus au château de Dijon en 1793 », dans *Nos Ancêtres et nous*, 2^e trimestre 1993, n° 58.

Bart J., *La Révolution en Bourgogne*, Clermont-Ferrand, La Française d'édition et d'imprimerie, 1996, 423 p.

Beaur G., Minard P. [dir.], *Atlas de la Révolution française*, tome X, « Économie », Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1997, 127 p.

Bouloiseau M., *La République jacobine (10 août 1792-9 thermidor an II)*, Paris, éditions du Seuil, 1972, 292 p.

Edelstein M., « Le vote à Dijon durant l'époque révolutionnaire (1790-1799) », dans Wolikow S., *Voter et élire à l'époque contemporaine*, territoires contemporains : cahiers de l'IHC, 1999, 4, p. 19-30.

Edelstein M., « Les élections en Côte-d'Or pendant la période révolutionnaire », dans Wolikow S., *Voter et élire à l'époque contemporaine*, territoires contemporains : cahiers de l'IHC, 4, 1999, p. 63-73.

Festy O., *Les animaux ruraux de l'an III*, Paris, Hartmann, 1941, 2 tomes, 271 p. et 358 p.

Godechot J., *Les institutions de la France sous la Révolution et l'Empire*, PUF, collection Histoire des institutions, Paris, PUF, 1951, réédition 1983.

Lamarre C., « Les élections municipales dans les villages de Côte-d'Or en 1790 », dans *Les campagnes bourguignonnes dans l'histoire [...]*, Paris, 1996, tome v, p. 165-179.

Peigniot G., *Notice exacte de toutes les personnes nées ou domiciliées dans le département de la Côte-d'Or qui ont péri sur l'échafaud*, Paris, Aubry, 1865.

Pérard O., *La question des subsistances à Châtillon-sur-Seine à l'époque révolutionnaire*, mémoire de maîtrise, histoire, Dijon, 1989.

Schnerb R., « Les administrateurs du département de la Côte-d'Or et le salut de la République en 1793 », dans les *Annales historiques de la Révolution française*, 1964, p. 22-37.

Viard, « Quelques faillites à Dijon sous le Directoire », *La Révolution en Côte-d'Or*, fascicule n° 5, Dijon, Rebourseau, 1929.

Vovelle M., *La chute de la monarchie (1787-1792)*, Paris, éditions du Seuil, 1972, 1999, 320 p.

Woronoff D., *La République bourgeoise (de Thermidor à Brumaire : 1794-1799)*, Paris, éditions du Seuil, 1972, 297 p.

Ouvrages sur les sociétés populaires

Boutier (J.), Boutry (P.), Bonin (S.) [dir.], *Atlas de la Révolution française*, tome VI, « Les sociétés politiques », Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1992, 132 p.

Chazelle (Henri Perrot de), « La société populaire de Précý-sous-Thil, (1793-1795) », dans les *Annales de Bourgogne*, 1964, t. 36, p. 209-222.

Dutard (Christophe), *Le Comité de surveillance révolutionnaire d'Arnay-le-Duc*, DEA, histoire, Dijon, 1989.

Henriot (Marcel), « Le club des Jacobins de Semur, 1790-1795 », *La Révolution en Côte-d'Or*, Publications du Comité départemental pour l'étude de l'Histoire économique de la Révolution française, n° 9, 1933, 429 p.

Langlois (Sébastien), *Les Membres de la société populaire de Beaune en l'an II : caractéristiques sociologiques, itinéraires et comportements politiques de la fin de*

l'Ancien Régime à thermidor an II, mémoire de maîtrise, histoire, Dijon, 1995, 241 f°.

Payeur (Olivier), *Le réseau des sociétés populaires dans le département de la Côte-d'Or*, mémoire de maîtrise, Dijon, histoire, 1985.

Richard (Hugues), « À propos des sociétés de pensée et de la Révolution : la Société littéraire d'Arnay-le-Duc en Bourgogne », dans *Aux origines provinciales de la Révolution*, colloque de Vizille, 1988, Grenoble, Presse universitaires de Grenoble, 1990, p. 299-308.

Ouvrages sur les famille de maîtres de poste

« Famille Madrolle », *L'Intermédiaire des chercheurs et des curieux*, Paris, 1990, n° 468, c. 410; 1990, n° 473, c. 1001-1002.

Chamagne (Joseph), « Éléments généalogiques pour une biographie de Just Rameau, député à la Convention », dans *Nos Ancêtres et nous*, juillet 1789, n° 43, p. 42.

Champy (Philippe), « Les Champy et les Chouard de Vitteaux ou l'ascension de deux familles bourgeoises », dans *Nos ancêtres et nous*, Lyon, 1990, n° 46, p. 5-9.

Laboureau (abbé), « La famille Dugied », *Mémoire de l'Académie de Dijon*, 1934, tome IX, p. 92-116.

Marion (René), *À la recherche du temps passé*, octobre 1988 (étude de la famille Dugied de Genlis : le maître de poste de Genlis pendant la Révolution est un Dugied – Marion).

Articles de revues

Arbellot G., « Arthur Young et la circulation en France », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, n° 28, 1981, p. 328-334.

Beis H., « Les grandes routes entre l'Armençon et l'Ouche, Aujourd'hui et Autrefois », *Annales de Bourgogne*, 1931, p. 113 à 119.

Blin L., « Paris-Lyon par Arnay-le-Duc ou par Autun ? », *Mémoires de la société Eduenne*, Autun, 1937, tome XLVIII.

Dupuis M., « Le service postal rural du Bureau de Dijon de 1835 à 1912 », *La Poste en Bourgogne*, n° 3, février 1967.

Hegly M., « Le canal de Bourgogne, ses origines, sa construction, son trafic, son avenir », *Mémoires de l'Académie de Dijon*, 1938, p. 9 à 38.

Minenzio J. F., « Les transports publics de Voyageurs en Côte-d'Or à la veille de l'ouverture du chemin de fer (1845-1849) », *Annales de Bourgogne*, tome XLII, 1970.

Nougaret P., « Histoire de la Poste en Bourgogne des origines à 1793 », *Mémoires de l'Académie de Dijon*, tome CXIII, 1960, 174 p.

Nougaret P., « À propos de la Poste à Sainte-Reine sous l'Ancien Régime », *Annales de Bourgogne*, tome XXX, 1958, p. 46 à 48.

Reyroles P., « Les Postes, Télégraphes et Téléphones en Côte-d'Or de 1789 à 1910 », *Mémoires de l'Académie de Dijon*, tome CXVI, 1963, p. 161 à 255.

Richomme J. P., « De la Poste... », *Bulletin Archéologique et Historique de Châtillon*, n° 8, 1991.

Rolland R., « Aux origines de la Poste », *Revue des PTT de France*, n° 5, 1979, p. 70-81. « La naissance de la Poste moderne », *Revue des PTT de France*, n° 5, 1980, p. 46-58

« Poste et Messageries pendant la Période Révolutionnaire », *Revue des PTT de France*, 1980, n° 6, p. 51-59

« La Poste sous le Consulat et l'Empire », *Revue des PTT de France*, 1981, n° 2, p. 46-53.

« L'expansion du service postal de 1815 à 1848 », *Revue des PTT de France*, Juillet-Août 1981, p. 35 à 43.

Intermédiaire des Chercheurs et des Curieux, Volume LXXIV, p. 58, 189, 238, 286, 330, Année 1916.

Le vocabulaire de la Poste

Définitions d'après le *dictionnaire universel français et latin, vulgairement appelé dictionnaire de Trévoux*, Paris, Compagnie des librairies associées, 1771.

Bidet : Cheval de petite taille. [...] Les meilleurs *bidets* viennent de France. Pégase fut un bon *bidet*. [...] On appelle double *bidet*, un cheval de taille médiocre, au dessus de celle du *bidet*.

Bricole : Terme de bourrelier, est la partie du harnais d'un cheval de carosse, qui passe tous les coussinets, et qui s'attache de côté et d'autres aux boucles du poitrail.

Bricolier : En terme de manège, est le cheval que l'on met à une chaise de poste à côté du cheval de brancard, et sur lequel le postillon est monté. Il est ainsi nommé du harnais qu'on lui met, qui s'appelle une *bricole*.

Brouette : [...] On appelle aussi *brouettes*, ces petites chaises à deux roues qui sont traînées par des hommes, et aussi les carosses mal propres et mal attelés.

Carrosse : Voiture commode pour aller par la ville et la campagne. [...] C'est un vaisseau propre à tenir plusieurs personnes, suspendu avec de grosses courroies sur quatre moutons, posé sur un train à quatre roues. Ses parties sont le train, le bateau, l'impériale, les quenouilles, les fonds, les portières, les mantelets, les goutières.

Coche : Voiture posée sur quatre roues, qui est en forme de carosse, à la réserve qu'il est plus grand. [...] On s'en sert pour aller de ville en ville. Il y a des *coches* de Paris à Lyon, Rouen, Bourdeaux, et toutes les grandes villes de commerce. Les Rois de la première race se faisoient traîner par quatre bœufs atelés à une espèce de *coche*, et de chariot. Héliogabale se fit tirer dans un *coche*, par quatre femmes nues à travers les rues de Rome. On appelle aussi *coche d'eau*, des bateaux publics et couverts qui servent à voiturer les personnes et les marchandises, sur les rivières. [...] Les *coches* de Melun, de Joigny, d'Auxerre. On appelle *coche volans*, les *coches* bien atelés qui font une plus grande diligence que les autres.

Courier : (l'Académie écrit *courrier*) Postillon qui fait métier de courir la Poste, de porter des dépêches. [...] Il a été dépêché un *courier* extraordinaire pour cette affaire, parce que l'ordinaire était parti. Il y a des offices de *couriers* du Cabinet, le Maître des *Couriers*.

On appelle *couriers* du Cabinet ceux qui portent les dépêches du Roi et de son Conseil.

On appelle aussi *courier* tout homme qui coure la Poste, quoiqu'il ne porte aucunes dépêches.

Estafette : Terme de Poste. C'est un courrier qui court avec deux guides, comme il arrive au grand ordinaire. [...] On s'en sert beaucoup en Italie. Nous

avons emprunté ce mot aux Espagnols, qui appellent *estafetta*, le courrier ordinaire qui porte les lettres. [...]

Franc : On dit qu'un cheval est *franc* du collier, quand il tire bien, sans être sollicité par les châtimens.

Malle : Petit coffre ou valise propre à transporter des hardes à la campagne, qu'on met ordinairement sur la croupe du cheval que monte un valet, ou postillon ; plus particulièrement l'espèce de valise que les courriers et les postillons ont derrière eux, et dans laquelle ils portent les lettres. [...] Cette lettre ne partira pas cet ordinaire, la *malle* du postillon est fermée.

Poste : Est un lieu choisi sur les grands chemins de distance en distance, où les courriers trouvent des chevaux tout prêts pour courir en poste et faire diligence. [...] la Poste de Ville-Juive, Longboyau. Le bureau de la Poste à Paris. Le maître de *Poste*. Le général des *Postes*. La ferme des *Postes*. On dit courir et courre la Poste, c'est-à-dire, courir sur des chevaux de *poste*, ou dans une voiture avec des chevaux de *poste*. Prendre la *poste*. Aller en *poste*. Chaise de *poste*. On a établi des routes de *poste* sur toutes les grandes routes, c'est-à-dire, des relais de chevaux de distance en distance, ordinairement de deux lieues en deux lieues, à l'usage de ceux qui veulent faire diligence. [...]

Poste signifie aussi la maison où sont les chevaux qu'on prend pour courir la Poste. On est bien servis dans les *postes* aux environs de Paris. Nous n'avons pu changer de chevaux dans telle *poste*.

Poste se dit aussi de l'espace qui est aussi entre deux maisons de *poste*. [...] Chaque poste est de deux lieues. On donne tant par *poste* pour chaque cheval. Le courrier a fait quatre *postes* sur le même cheval : il a couru six *postes* cette nuit.

Ce mot se dit encore de l'exercice que l'on fait en courant la Poste. la Poste fatigue beaucoup.

Poste se dit de la course et de la diligence que fait le Courrier, du courrier même et des paquets qui viennent par cette voie. On a envoyer des Courriers en *poste*, en diligence porter cette nouvelle. [...] Voilà la Poste qui passe pour dire, le Courrier ordinaire. Ce gentilhomme ne voyage jamais qu'en *poste*, il a pris la Poste pour venir. Voilà des lettres de la *poste*, qui sont arrivées par la *poste*.

Enfin ce mot signifie aussi le bureau où l'on envoie les lettres qui doivent être portées par les Courriers, et où sont distribuées celles qui viennent des autres endroits. On le dit même des boîtes particulières qui sont distribuées dans les différents quartiers où l'on porte les lettres qui sont portées de-là au Bureau général, pour y être distribuées aux différents Courriers. Mettre, porter une lettre à la *poste*.

On prend aussi des bateaux de *poste* pour faire diligence. [...] Vers Montereau, il y a une *poste* aux ânes.

On dit en ce sens qu'un mauvais médecin envoie les gens en *poste* en l'autre monde ; pour dire qu'il les fait bientôt mourir. On dit aussi faire un message en poste, pour dire, promptement, quoi qu'on le fasse à pied. Dormir en *poste*, pour dire, prendre un peu de sommeil.

Postillon : Valet de poste qui conduit les gens qui courent la Poste. C'est aussi le courrier qui porte l'ordinaire. On dit en ce sens un fouet de *postillon*, un cornet de *postillon* qui donne avis de son arrivée.

Est aussi un Palfrenier, ou valet du Coche, qui monte sur le premier cheval d'un attelage, quand il y a six ou huit chevaux. Le *postillon* d'un Seigneur. Le *postillon* d'un Coche. [...] On appelle poëtiquement les vents, les *postillons* d'Eole.

Liste des abréviations

B.C. = Bibliothèque Communale

B.M. = Bibliothèque Municipale

C.G.C.O. = Cercle Généalogique de la Côte-d'Or

G.E.R.C.O. = Généalogie Entraide Recherche Côte-d'Or

P.U.F. = Presses Universitaires de France

U.F.U.T.A. = Union Française des Universités du Troisième Age

M.A.D. = Mémoire de l'Académie de Dijon

Chroniques

Compte rendu de soutenance

Le samedi 6 mars 2004 s'est tenue à l'auditorium du Musée de La Poste de Paris, la soutenance de thèse de Patrick Marchand « les maîtres de poste et le transport public en France, 1700-1850 »

Le jury était composé de Daniel Roche (professeur au Collège de France), Gérard Beur (directeur d'études à l'EHESS), Philippe Guignet (professeur d'histoire moderne à Lille III), Dominique Margairaz (professeure d'histoire moderne à Paris I) et Jean-Marc Moriceau (professeur d'histoire moderne à Caen), qui le présidait. L'assistance, composée de la famille, des amis et collègues de travail de l'impétrant, était venue nombreuse assister à l'aboutissement de ce travail.

En introduction à son exposé, Patrick Marchand a replacé son travail dans un courant historique, l'histoire générale de la Poste, institution dont l'importance ne se retrouve pas dans l'historiographie française. Ce constat réaliste ne l'empêche pas de détailler quatre axes essentiels qui ont malgré tout concerné les études postales jusqu'alors ; une histoire institutionnelle vulgarisée par Alexis Belloc puis Eugène Vaillé ; une histoire érudite écrite par les sociétés savantes ; une histoire philatélique ; et, enfin, une histoire universitaire, en grande partie soutenue par l'action du Comité pour l'histoire de La Poste. De ces quatre axes, les problématiques d'histoires modernes ne sortent pas de façon majoritaire.

Le travail de P. Marchand est novateur puisqu'il englobe l'étude du maître de poste depuis 1700 jusqu'au milieu du XIX^e siècle. Ainsi, l'étude dépasse la traditionnelle coupure révolutionnaire pour englober l'étude des maîtres de poste jusqu'en 1850, année de leur déclin entamé face à la concurrence accrue du rail. Autre apport, le maître de poste n'est pas uniquement étudié pour son rôle agricole, comme on le retrouve souvent dans les productions, mais il est considéré comme élément d'une étude le replaçant au centre d'une problématique générale visant à mesurer les raisons qui ont conduit à son ascension sociale. Quel rôle, l'État, le monde agricole, le messager ou l'entrepreneur de messagerie – autant d'interlocuteur du maître de poste au quotidien – ont-ils joué dans ce processus ?

L'échantillon de maîtres de poste retenu est basé sur la région parisienne. Ceux-ci sont étudiés à travers la documentation juridique et administrative rythmant leur vie, à travers l'achat ou la vente du brevet, la démission, le mariage ou le décès. Les sources dévoilent une fonction de maître de poste débouchant sur une stature de notable, ouvert aux modes urbaines et politiques, à la fois agriculteurs et entrepreneur de messageries. Ainsi, à travers le monde

des maîtres de poste est éclairé tout le monde du transport et une partie essentielle de l'activité postale. Cependant, le maître de poste ne dissimule pas les emplois de postillon, courriers, entrepreneur voire, directeur des Postes, autres maillons de la chaîne postale alors en construction, et qui portent en eux de beaux sujets d'histoire sociale.

Et c'est à travers cette étude qu'on plonge dans la complexité sociale et professionnelle des maîtres de poste (D. Margairaz). Le corps est à la fois un groupe social et un groupe professionnel ; il est à la croisée de la sédentarité et de la mobilité (vitesse) ; il est aussi bien l'expression de l'État et de son service, et celle de l'entreprise individuelle et privée.

Et comme l'avait auparavant rappelé Gérard Beaur, il faudra désormais faire référence au « Marchand » sur les maîtres de poste pour éclaircir cet enchevêtrement de réseaux un peu « pagailleux » qui mêle le transport des hommes, des marchandises, des lettres et de l'information, au croisement desquels se trouvent le maître de poste. Unanime, le jury a souligné l'orientation essentielle apportée dans le maquis des institutions postales et de transport, et l'éclairage donné sur la société de la circulation.

Tout en soulignant la clarté de la rédaction et le caractère soutenu de l'écriture, le jury a porté quelques réserves touchant à la bibliographie pas assez étoffée (P. Guignet), à une utilisation statistique trop restreinte des séries utilisées en sources (G. Beaur), au caractère *a priori* non représentatif, de l'ensemble de la France, de l'échantillon étudié par l'auteur (3 % du territoire, 6 % des relais du royaume) ne permettant pas de trop généraliser, aux insuffisances sur la problématisation autour la notion de « service public » (D. Margairaz), et à une sous-estimation des travaux historiques annexes sur les maîtres de poste (J.-M. Moriceau). Malgré tout, l'ensemble du travail de Patrick Marchand a obtenu la mention « très honorable avec les félicitations du jury à l'unanimité ». La thèse est notamment consultable au Musée de La Poste et au Comité pour l'histoire de La Poste.

Journée internationale de la Femme

Le lundi 8 mars 2004, à l'heure du déjeuner, le Groupe La Poste a célébré la journée internationale de la Femme. Sur une idée de Dominique Blanchecotte, directrice de Cabinet du Président du Groupe La Poste, le Comité pour l'histoire de La Poste a été sollicité pour organiser une « respiration historique » faite de quatre courtes interventions à l'auditorium du Siège Social. Jean-Paul Bailly, Président du Groupe, et Georges Lefèvre, Directeur Général, étaient notamment présents pour inaugurer une première s'adressant aux postiers travaillant à Vaugirard et à la délégation d'Ile-de-France.

Muriel Le Roux, chargée de recherche IHMC/CNRS, responsable des programmes scientifiques du CHP, a dégagé les grandes dates concernant les avancées sociales des femmes au cours du XX^e siècle. Elle a ensuite présenté l'ouvrage *Travail et intimité. Les PTT au féminin*, couronnant quatre lauréates du concours autobiographique organisé par La Poste sur le thème des femmes à la Poste.

Sébastien Richez, docteur en Histoire, historien au CHP, a proposé une présentation historique de l'histoire des femmes à la Poste. Il a insisté précisément sur leurs conquêtes successives des divers grades postaux, rappelant notamment que la présence des femmes au sein de l'institution était très ancienne à l'emploi de « maîtresse de poste » (remontant à l'Ancien Régime).

Christiane Fourier, lauréate du concours autobiographique, a synthétisé son récit en retraçant à l'auditoire son parcours professionnel. Elle a notamment évoqué sa promotion au sein de l'administration et a tenu à souligner combien la Poste avait considérablement évolué entre 1967, année de son entrée comme auxiliaire, et 1999, année de sa retraite en tant que directrice d'établissement.

Benoît Oger, docteur en Histoire, chargé de recherche au CHP, a développé un aspect mal connu de la position sociale de la femme au XIX^e siècle, notamment son rapport à l'argent, en abordant le statut de la femme mariée et la Caisse nationale d'épargne. Il a retracé les débats qui ont agité le pays, au moment de la création de la CNE. Entièrement soumise à l'homme dans le cadre du Code Civil (1804), les femmes bénéficient ensuite d'une relative autonomie financière dans la gestion de leur livret grâce à la loi de 1881.

Les conférenciers ont ensuite répondu aux questions de l'assistance, qui ont donc conclu la première célébration de la journée de la Femme à La Poste, première qui ne demande qu'à être renouvelée.

Étudiants 2003/2004

Étudiant	Diplôme préparé	Prof. Directeur de recherche	Université	Sujet de recherche
CHAURAND David	2 ^e année thèse d'Histoire sociale des idées, des cultures, des religions	Michel MARGAIRAZ	Paris VIII	Les relations financières entre la Poste et l'État de 1970 à 1990
GALEY Victor	Maîtrise Histoire Contemp.	Jean-Clément MARTIN	Paris I Sorbonne	La Poste du Royaume d'Italie sous l'occupation Napoléonienne. 1796-1814
LABORIE Léonard	3 ^e année thèse Histoire Contemp.	Pascal GRISET	Paris IV Sorbonne	Une Europe des communications. La France et la coopération européenne dans le domaine des Postes et des Télécommunications, des années 1850 aux années 1960
MALAPLATE Élodie	Maîtrise Histoire Contemp.	Christophe BOUNEAU	Michel de Montaigne – Bordeaux III	L'histoire de la Poste en Aquitaine durant le second conflit mondial
MARANTZ-JAËN Eléonore	4 ^e année thèse d'histoire de l'art et archéologie	Claude MASSU	Université de Provence	Eugène Chirié (1902-1984) ou l'expérience de l'architecture au vingtième siècle. Parcours et réalisations d'un architecte marseillais.
RATHIER Carole	3 ^e année thèse d'Histoire Moderne	François CADILHON	Michel de Montaigne – Bordeaux III	Les réseaux des Lumières à Bordeaux. Étude des correspondances. 1768-1788
ROUX Mathieu	DEA Histoire Contemp.	Jean-Marie GUILLON	Université de Provence	Marseille et ses infrastructures, des besoins d'une population aux réponses des administrations. 1850-1914
TOURNEUR Carine	DEA Histoire Moderne	Christine LAMARRE	Université de Bourgogne	Les correspondances privées sous la Révolution française en Côte-d'Or

Colloque, 10-12 juin 2004

Colloque international sur l'histoire des postes

Paris, les 10, 11 et 12 juin 2004

Les réseaux postaux en Europe du XVIII^e au XXI^e siècle :
construction et développement, fonctions et modèles.

Sous le haut patronage de

Jean-Paul BAILLY, Président du Groupe La Poste

et

Gabriel RUGET, Directeur de L'École Normale Supérieure :

Comité pour l'histoire de La Poste (CHP)

École Normale Supérieure (ENS)

Institut d'Histoire Moderne et Contemporaine (IHMC/CNRS)

Musée de La Poste de Paris (MP)

Comité pour l'histoire de la poste

Embryon des premiers moyens de communication, le *cursus publicus* que l'Empire romain a érigé pour relier ses territoires conquis, peut être considéré comme l'ancêtre de l'institution postale. Le réseau postal constitue une très ancienne organisation commune à l'espace européen.

Du XVIII^e siècle à nos jours, l'exemple du réseau postal français semble dégager trois temps successifs. D'abord, il y eut celui de la consolidation du système de transport alors en construction; ensuite, ce fut l'essor de sa capacité de traitement d'un trafic croissant (renforcement de leurs moyens humains et matériels); enfin, ce fut le temps de la diversification des actions et la modernisation technique. Qu'observe-t-on pour les autres États européens? A-t-il existé des similitudes dans la construction des réseaux et leur organisation? En définitive, comment les Postes européennes ont-elles coopéré malgré leurs différences et leurs spécificités?

Première manifestation scientifique européenne de cette importance, les questionnements et les problématiques, développés par des chercheurs de toutes disciplines des sciences humaines et sociales, privilégiant la comparaison au sein de l'Europe, donnent tout son sens à ce colloque.

The cursus publicus established by the Roman Empire to connect its conquered territories may be considered as the ancestor of all mail service institutions. Mail ser-

vice networks are therefore an organization dating from Antiquity that is common to the entire European community.

From the 18th century forward, the French mail service network may be divided into three successive phases. First, the consolidation of the transportation service system that was being set up; then, the development of the system's ability to deal with increasing traffic (through broader human and material resources); and third, the diversification of operations and the development of technical modernisation. What was the situation in other European countries? Were there similarities and differences in how their networks were set up and organized? Finally, how did European post offices cooperate with each other in spite of their differences?

This conference is the first European scholarly event of its kind. Researchers from all fields in the humanities and social sciences will develop questions and issues focusing on comparative studies in variety of Eastern and Central European countries.

Colloque organisé par :

Muriel Le Roux et Benoît Oger

Comité scientifique :

François Cadilhon (université de Bordeaux III), Christophe Charle (IHMC/CNRS, université de Paris I), Éric Godelier (École Polytechnique), Philippe Guignet (université de Lille III), Christine Lamarre (université de Dijon), Muriel Le Roux (IHMC/CNRS, CHP), Michèle Merger (IHMC/CNRS), Benoît Oger (CHP), Catherine Bertho-Lavenir (université de Paris III), Patrick Fridenson (EHESS), Andrea Giuntini (université de Modène), Michel Margairaz (université de Paris VIII), Dominique Barjot (université Paris IV, ministère de l'Éducation nationale), Pascal Griset (université de Paris IV)

Secrétariat scientifique :

Sébastien Richez (CHP), Josiane Foyat (assistante, CHP)

Correspondants :

Bibliothèque Historique des Postes et Télécommunications (BHPT) – Service National des Archives de La Poste (SNA) – Mission de la Recherche de La Poste (MR) – Fédération Nationale des Associations de personnel de La Poste et de France Télécom pour la Recherche Historique (FNARH)

Jeudi 10 juin 2004 – Siège du Groupe La Poste

9 h 00 – Accueil

9 h 15 – Ouverture

- Jean-Paul BAILLY, Président du Groupe La Poste

9 h 30 – Présentation

- Muriel LE ROUX, Chargée de recherche IHMC/CNRS, Responsable des programmes scientifiques du CHP

9 h 40 – Introduction historique

- Michèle MERGER, Chargée de recherche IHMC/CNRS

10 h 00 – Pause

10 h 30 – L'organisation des réseaux (XVIII^e – XIX^e siècles)

Présidence : Philippe GUIGNET, Professeur d'histoire moderne, université de Lille III

- Christina BADON, Université de Florence :
Service postal privé ou public dans le Grand Duché de Toscane au XVIII^e siècle
- Natalia PLATONOVA, Docteur en Histoire, EHESS :
Les services postaux en Russie du XVIII^e siècle
- John WILLIS, Historien, Musée de la Poste du Canada :
L'échelle de la communication en Nouvelle France
- Eva RING, Université de Budapest :
Les récits de voyage et la Poste de Hongrie aux XVIII^e et XIX^e siècles

12 h 30 – Pause

14 h 30 – L'organisation des réseaux (XX^e siècle)

Présidence : Jésus GARCIA SANCHEZ, Professeur d'histoire contemporaine, université de Salamanque

- Anne BRETAGNOLLE, Maître de conférences en géographie, université de Paris I, et Nicolas VERDIER, Chargé de recherche au CNRS :
La mise en place du réseau postal en France 1700-1850
- Klaus BEYRER, Directeur adjoint au Musée de la Poste et des Télécommunications de Francfort :
La révolution de la Poste aux chevaux allemande pendant la première moitié du XIX^e siècle
- Gaspar MARTINEZ LORENTE, Musée de la Poste et des Télécommunications de Madrid :
La consolidation de la Poste espagnole pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle : étude comparée avec les Postes européennes

- Éliisa LE BRIAND, Maître ès communication et journalisme, université de Paris VII :

Les réseaux européens de poste pneumatique au XIX^e siècle

- Robert DALTON HARRIS, Postal History Journal :

The Wiener Rohrpost : the best pneumatic system in the world

16 h 10 – Pause

16 h 30 – Historiographie, muséographie et recherche sur l'histoire postale en Europe

Présidence : Gilbert HAFFNER, Directeur du Musée de la Poste de Paris

- Sophie MORLOT, Doctorante en histoire, université de Dijon :

Présentation d'un nouveau guide de recherche : la Poste en France, des origines à la fin de l'Empire

- Bruno CREVATO-SELVAGGI, Vice-Directeur de l'Istituto di Studi storici postali de Prato :

Centre de recherche d'histoire postale en Italie, Musée historique des Postes et Télécommunications de Rome, Musée postal et télégraphique de la Mitteleuropa de Trieste

- Gaspar MARTINEZ LORENTE, Musée de la Poste et du Télégraphe de Madrid :

Historiographie et recherches sur l'histoire postale en Espagne. L'état de la question

- Armando SERRA, Professeur, université de Rome, Istituto di studi storici postali de Prato :

Pour l'archéologie de la Poste aux chevaux. Les relais conservés

18 h 30 – Fin des débats

Vendredi 11 juin 2004 – École Normale Supérieure

9 h 00 – Accueil

9 h 15 – Ouverture

- Ségilène LE MEN, Directrice des études littéraires de l'École Normale Supérieure

9 h 30 – Gestion de réseaux

Présidence : Andrea GIUNTINI, Professeur d'histoire économique, université de Modène, Istituto di studi storici postali de Prato

- Anne CONCHON, Maître de conférences en histoire, université de Paris I :
Messageries et coches en Europe au XVIII^e siècle : tarifs et coûts de transport

- Marie-Françoise BERNERON-COUVENHES, Docteur en histoire, université de Paris IV :

La concession des lignes postales françaises par l'État aux compagnies de navigation privées de 1835 à 1914

- Marie CARTIER, Maître de conférences en sociologie, université de Nantes :

La gestion de la main-d'œuvre aux PTT dans les Trente Glorieuses : un paternalisme d'État ?

10 h 30 – Pause

10 h 45 – Fonctions et rôle des Postes dans les sociétés

Présidence : Christophe CHARLE, Professeur d'histoire contemporaine, université Paris I Directeur de l'IHMC

- Sune Christian PEDERSEN, Commissaire des expositions, Musée de la Poste et des Télécommunications du Danemark :

The broken seal : postal espionage in Denmark in the 18th century

- Jésus GARCIA SANCHEZ, Professeur d'histoire contemporaine, université de Salamanque :

Du Kaiser à Tony Blair : l'Europe de la censure postale au XX^e siècle

- Marie THORAL, Doctorante en histoire, université de Grenoble :

Fonctions et rôle des services postaux dans l'administration locale de 1800 à la fin des années 1830 : la Poste, instrument de la centralisation administrative ?

- Sébastien RICHEZ, Docteur en histoire, Historien au CHP :

Le service postal dominical en France et en Europe : une vision différente du rôle des Postes de la première moitié du XIX^e siècle à l'entre-deux-guerres

12 h 30 – Pause

14 h 30 – Coopération ou concurrence : quels modèles pour les Postes européennes ?

Présidence : Pascal GRISET, Professeur d'histoire contemporaine, université de Paris IV

- Bernard ALLAIRE, Historien :

Les protocoles d'expédition de la correspondance officielle avec le Canada à l'époque coloniale (XVII^e-XVIII^e siècles)

- Antonio AGUILAR PEREZ, Cabinet Communication et Presse de la Poste espagnole, Catalogne :

L'organisation des services postaux aux territoires frontaliers entre la France et l'Espagne

- Olivier BATAILLÉ, Docteur en Droit, université de Toulouse :

Progrès postal et influence européenne dans la France du XIX^e siècle

- Olivia LANGLOIS, Docteur en Histoire du Droit, université de Strasbourg :

L'incidence de l'expérience anglaise sur l'adoption de la taxe uniforme en France et dans les autres pays

16 h 00 – Pause

16 h 30 – *Enjeux et limites des coopérations postales*

Présidence : Catherine BERTHO-LAVENIR, Professeure d'histoire contemporaine, université de Paris III

- Iwona WIERZCHOWIECKA, Adjointe à la chaire d'histoire du droit, université de Szczecin :

L'idée fondamentale d'une taxe postale universelle – Le projet de 1892

- Benoît OGER, Docteur en histoire, Chargé de recherche au CHP :

Les Caisses d'épargne postales en Europe avant 1945 : histoire d'une coopération manquée

- Léonard LABORIE, Doctorant en histoire, université de Paris IV :

L'organisation de la Poste aérienne en Europe dans l'entre-deux-guerres : les administrations postales françaises et étrangères et la mise en place d'un nouveau réseau

17 h 45 – Fin des débats

Samedi 12 juin 2004 – École Normale Supérieure

Présidence : André DARRIGRAND, Président d'honneur de La Poste, Président du CHP

9 h 30 – Accueil

9 h 45 – *Introduction historique*

- Patrick FRIDENSON, Directeur d'études à l'École des Hautes Études en Sciences Sociales

10 h 15 – *Table ronde : « D'une réforme à l'autre. Les Postes européennes en devenir »*

Animateur : Éric GODELIER, Professeur à l'École Polytechnique

- Christian KOZAR, Directeur du Courrier du Groupe La Poste
- Michel MARGAIRAZ, Professeur d'histoire contemporaine, université de Paris VIII
- Andrea GIUNTINI, Professeur d'histoire économique, université de Modène
- Jean RUFFAT Directeur du cabinet Stratégies et Structures
- Albert DAVID, Professeur à l'École des Mines

12 h 15 – *Conclusion générale :*

- Muriel LE ROUX, Chargée de recherche IHMC/CNRS, Responsable des programmes scientifiques du CHP

12 h 45 – Fin du colloque

Localisation

Judi 10 juin 2004

Siège Social du Groupe La Poste

44, boulevard de Vaugirard, Paris 15^e

Auditorium

Tél. (standard) : 01 55 44 00 00

Métro : Montparnasse-Bienvenüe

Bus : ligne n° 91 (Arrêt : Commandant Mouchotte)

Vendredi 11 juin & Samedi 12 juin 2004

École Normale Supérieure

45, rue d'Ulm, Paris 5^e

salle Dussane

Tél. (standard) : 01 44 32 30 00

RER : Luxembourg

Métro : Saint-Michel

Bus : ligne n° 91 (Arrêt : Port-Royal/Berthollet)

ligne n° 27 (Arrêt : Feuillantine)

Informations, inscriptions et invitations

Adresse :

Comité pour l'histoire de La Poste

44, boulevard de Vaugirard

Case Postale C 606

75757 Paris Cedex 15

France

Contacts :

Sébastien Richez (Historien, Secrétaire du colloque) :

sebastien.richez@laposte.fr

Josiane Foynat (Assistante, CHP) : josiane.foynat@laposte.fr

Tél. : 01 55 44 01 51 ou 4 33 04/Fax : 01 55 44 01 52

Internet : www.laposte.fr/chp

Colloque international sur l'histoire des postes

Comité pour l'Histoire de La Poste – Institut d'Histoire Moderne et Contemporaine (CNRS) – École Normale Supérieure, rue d'Ulm

Paris, les 10, 11 et 12 juin 2004

Les réseaux postaux en Europe du XVIII^e au XXI^e siècle :
construction et développement, fonctions et modèles.

BULLETIN D'INSCRIPTION à retourner avant le 1^{er} juin 2004 à :

CHP – Siège Social de La Poste – 44 Bd de Vaugirard –

CP C 606 – 75757 Paris Cedex 15

Madame/Monsieur (*) :

Titre(s) et fonction(s) :

Adresse :

Téléphone/Fax :

E-mail :

Société/organisation/université/laboratoire :

Assistera aux sessions (*) :

- au Siège du Groupe La Poste;	jeudi 10 juin	Oui	Non
- à l'École Normale Supérieure;	vendredi 11 juin	Oui	Non
	samedi 12 juin	Oui	Non

(*) Rayer la mention inutile.

Bon de commande

Les publications du Comité pour l'histoire de La Poste

N° de parution	Auteurs	Titres	Prix en euros	Quantité
n° 1	Collectif	<i>Mémoires d'Algérie</i> <i>Une génération de postiers raconte</i>	13,72	.....
n° 2	Muriel Le Roux, Benoît Oger	<i>Le guide du chercheur</i> <i>Pour une histoire de la Poste</i> <i>aux XIX^e et XX^e siècles</i>	15,25	.....
n° 3	Jean Manac'h, Albert Vignau	<i>Mémoire postale</i> <i>Une vie de receveur</i>	7,62	.....
n° 4	Pierre Le Saux	<i>Mémoire postale</i> <i>Un postier parmi d'autres</i>	13,72	.....
n° 5	L. Raffa-Lonati, E. Lhomet, C. Fourrier, J. Le Naour	<i>Mémoire postale - Travail et intimité,</i> <i>les PTT au féminin</i>	14	.....
n° 6	Nicolas Verdier	<i>Un député obstiné</i> <i>Alexandre GLAIS-BIZOIN 1800-1877</i>	15	.....
n° 7	Louis Boulet	<i>Ma Poste, ombres et lumières</i>	16	.....

Les Cahiers pour l'histoire de La Poste

Numéro de parution	Auteurs	Titres	Prix en euros	Quantité
n° 1	V. Bouget	<i>La grève des PTT</i> <i>de l'automne 1974 et les médias</i>	6	.....
n° 2	G. Quantin et F. Desroches	<i>D'une Révolution à l'autre.</i> <i>Maîtres de Poste et réseau postal</i> <i>en Côte-d'Or 1789-1848</i>	6	.....
1 numéro hors série	M. Le Roux, B. Oger et S. Richez	<i>Guide du chercheur</i> <i>en histoire postale contemporaine</i> <i>(XIX^e-XXI^e siècle)</i>	15	.....
Abonnement 4 n°s			20	.....
4 n°s + 1 hors série			30	.....

Nom : Prénom :

Activité :

Adresse :

Ville : Code postal :

Pays :

Nombre d'ouvrages commandés :

Total (sans frais de port) :

Date : Signature :

Commandes et chèques (à l'ordre de La Poste) à expédier au :
Comité pour l'histoire de La Poste — 44 boulevard de Vaugirard Case postale C 606 75 757 Paris Cedex 15

Autres ouvrages publiés avec le concours du Comité :

Le receveur des Postes, entre l'État et l'usager (1944-1973)

Odile JOIN-LAMBERT

Éditions Belin – 2001

19,67 euros

Histoire de la Poste – de l'administration à l'entreprise

sous la direction de Muriel LE ROUX

Éditions RNS rue d'Ulm – 2002

16 euros

La plume et la toile. Pouvoirs et réseaux de correspondance

dans l'Europe des Lumières

Études réunies par Pierre-Yves BEAUREPAIRE

Artois Presses Université – 2002

20 euros

Les facteurs et leurs tournées, un service public au quotidien

Marie CARTIER

Éditions La Découverte – 2003

25 euros

À commander dans toutes les bonnes librairies.