

Julien MAILLET, « Les maîtres de poste en Guyenne à la fin du XVIII^e siècle, 1770-1789 », maîtrise d'histoire moderne, sous la direction de François Cadilhon, Bordeaux 3, 2001, 2 volumes, 101 p. + 63 p.

Le service de la Poste en constant progrès depuis ses origines, s'est ouvert au public tout au long du XVIII^e siècle. L'extension des relations épistolaires, ainsi que l'essor du transport des voyageurs, expliquent en grande partie le développement de la Poste aux chevaux. Les relais de poste, cellules de base de cette organisation, rythmaient les services réguliers des courriers, des voyageurs, des cavaliers et des voitures. Si l'on en comptait moins de 800 en 1708 dans le royaume, on en recensait 1440 en 1789, dont 80 en Guyenne.

A la tête du relais règne le maître de poste. De son efficacité dépend le bon fonctionnement de son établissement qui assure la continuité de la circulation. « Il n'y a pas d'Etat moderne sans réseau de communication dense et bien entretenu ». Ainsi, l'Etat comprend très tôt l'importance du système de la Poste aux chevaux, et accorde la plus grande attention aux rouages que représentent les maisons de poste. Il octroie aux maîtres de poste de nombreux avantages et leur accorde son aide pour maintenir les relais en état. La majeure partie des maîtres de poste tire de leur charge des bénéfices tant économiques que sociaux. Ils peuvent ainsi investir dans l'achat de nouveaux biens fonciers. Sur le plan social, l'exploitant du relais de poste tire de sa charge une reconnaissance, et même une certaine notoriété au sein de la communauté rurale. En Guyenne, les maîtres de poste ont dû en permanence faire face aux difficultés matérielles qui enrayent leur activité. La fréquence des plaintes de perte de chevaux par épidémie, et de manque de fourrage ou d'avoine, est ce qui m'a le plus frappé dans les documents administratifs dont j'ai disposé. Malgré ces contraintes, peu de relais sont abandonnés et ceux-ci sont remontés au plus vite. Cette permanence est sans aucun doute symbolisée par les différentes dynasties familiales qui occupent la charge de maître de poste.

Après l'abolition des privilèges par la Révolution de 1789, les maîtres de poste voient leur situation se dégrader brusquement. En effet, le pouvoir royal qui tenait compte des avantages fiscaux que le maître de poste retirait de leurs charges, avait réduit leur gage à un moment insignifiant. Le 25 avril 1790 pour redresser la situation, l'Assemblée Constituante vota à leur intention une gratification annuelle de trente livres par cheval entretenu pour le service de poste. De plus, les bêtes fournies pour tirer les malles-poste étaient taxées à raison de 15 sols la course. Cette proposition fut mal accueillie par les maîtres de poste qui la trouvaient insuffisante. Mais l'assemblée passa outre, et vota en mars 1791 des crédits pour régler ces indemnités. Cette mesure s'étendit à 21 470 chevaux.

De manière générale, pendant la période qui suivit, les maîtres de poste eurent beaucoup de mal à maintenir leurs relais en activité. Ils durent faire face aux manques de chevaux, de fourrage, dus aux péripéties politiques et guerrières. En 1797, s'opéra une tentative pour redresser la Poste aux chevaux. Les maîtres de poste furent confirmés dans leur monopole de relayage et leurs gages augmentés. En dépit de ces mesures, la situation se dégrada encore sous le Consulat, car les temps avaient changé : les riches voyageurs de l'Ancien Régime avaient disparu et les compagnies de messageries utilisèrent des chevaux relais qu'elles entretenaient elles-mêmes, en toute illégalité. Face à ce problème, Napoléon décida de soutenir un service public menacé par un secteur privé en pleine expansion. Il créa le 6 mars 1805 une taxe sur les véhicules de transport public payable principalement par les compagnies de messageries.

Cette mesure, qui oblige tout particulier ou messagerie passant devant un relais sans utiliser les chevaux, à verser au maître de poste une indemnité de 25 centimes par poste et par cheval, se révèle salutaire.

Sous l'Empire, le bleu roi des uniformes de la Poste aux chevaux fut abandonné au profit du vert, plus conforme au décorum impérial. En Aquitaine, la guerre d'Espagne nécessitait une amélioration particulière de la route de Bordeaux à Bayonne par Mont-de-Marsan. A la chute de Napoléon, Lavalette fut provisoirement remplacé par Bourrienne, ancien secrétaire de l'empereur. Celui-ci fit afficher dans tous les relais un ordre défendant aux armées alliées de réquisitionner les chevaux de poste. Contraint de s'enfuir au retour de son ancien dirigeant, il dut son salut à cet ordre, car dans un relais où il attendait vainement des chevaux, le maître de poste le reconnut et fit atteler deux chevaux à sa calèche.

Pendant des siècles, jusqu'aux chemins de fer, la façon la plus rapide de se déplacer a été un cheval changé avant qu'il ne se fatigue. D'où l'intérêt des maîtres de poste. Grâce à leur service, le royaume pouvait apparaître comme un modèle de l'espace maîtrisé. La disparition de la poste aux chevaux ne s'est pas faite brutalement, et son agonie devant la Vapeur triomphante a duré plus de trente ans.

En 1850, à l'arrivée du chemin de fer, ce sont plus de 2 000 relais de poste qui s'alignent au long des routes françaises. Les tout derniers n'ont été fermés qu'en 1873.