

## De quelques voyageurs plus ou moins illustres dans le nord-est de la Bretagne au temps de la poste aux chevaux, de 1738 à 1870

Dans le cadre de ma thèse sur la poste aux chevaux dans la région malouine, le choix du thème que je présenterais au congrès de Fougères était délicat. Il fallait en effet, tout en intéressant l'auditoire par des faits concrets, en faisant référence à des personnages connus, pour ne pas tomber dans l'abstrait, essayer d'exposer en quoi consistait cette institution. C'est en parlant de *quelques voyageurs plus ou moins illustres dans notre région du nord-est de la Bretagne au temps de la poste aux chevaux* que je vais m'efforcer d'atteindre cet objectif.

La difficulté du sujet consiste dans le fait que peu de voyageurs ont pensé à parler de leur moyen de locomotion. Il faut quelque circonstance particulière pour que les archives aient gardé la trace du passage de certains personnages, soit procès, soit facture pour le remboursement des frais des fonctionnaires ; exceptionnellement, Chateaubriand, Lamennais, Stendhal, Flaubert ont donné quelques indications. Le cadre chronologique est assez étroit ; il se décompose cependant en trois époques : l'Ancien Régime, la Révolution, le XIX<sup>e</sup> siècle, époques au cours desquelles la réglementation et les prix ont évolué, mais la poste aux chevaux a gardé constamment son caractère propre qui était d'être à la disposition du roi, ou de l'État, et du public pour faciliter les déplacements des voyageurs dont les moyens leur permettaient d'éviter la promiscuité des diligences, en Bretagne comme dans le reste du royaume, mais plus tardivement.

### Sous l'Ancien Régime

Avant 1738, la poste aux chevaux n'existant pas en Bretagne, il fallait bien s'en passer. Ainsi *ces messieurs de Saint-Malo*, malgré les asser-

tions d'un romancier célèbre, ne couraient pas la poste pour aller à Nantes ni à Lorient. Sans doute utilisaient-ils les services des loueurs de chevaux qui existaient en assez grand nombre. L'écrivain Charles Duclos-Pinot, né à Dinan en 1704, a rappelé comment il avait effectué son premier voyage à Paris, à l'âge de neuf ans, quand sa mère se décida à se séparer de lui pour qu'il pût achever ses études dans de meilleures conditions ; voici ce qu'il écrit à ce sujet dans ses Mémoires : *On m'envoie donc à Paris, en 1713, par le coche et à la garde du cocher, comme un paquet à remettre à son adresse.*

*Dans ce temps-là, et même plus tard, les gens les plus aisés, d'état assez considérable, et j'en pourrais citer qui tiennent un rang à la cour, ne voyageaient guère que par les voitures publiques... Il me semble que si j'étais un fat, me voilà bien justifié d'être arrivé à Paris par le coche...*

La poste aux chevaux constitue donc un réel progrès pour les personnes de qualité. Elle permet de changer de chevaux à chaque relais, que l'on voyage à cheval ou en voiture individuelle ; le postillon qui a accompagné les voyageurs ramène les chevaux fatigués à leur relais d'origine.

Mais la poste aux chevaux est d'abord au service du roi. Les chevaux de la poste peuvent donc être réquisitionnés pour les voyages des princes. Ces voyages organisés sont cependant exceptionnels : le dolois Jehel de la Plesse rapporte le voyage du comte d'Artois, le jeune frère de Louis XVI, en 1777 : *Il est arrivé à franc étrier du Mont Saint-Michel à Dol l'onze mai 1777, à 1 h et demie après midi, et en est reparti à 3 h et demie pour Saint-Malo. On a sur son passage fait raccommoier les chemins et de plus abattu la porte Saint-Michel parce qu'elle menaçait ruine...* Il note à nouveau le passage d'un grand personnage le mercredi 3 juin 1778 : *L'empereur Joseph second, roy des Romains, est arrivé à Dol à 10 h du soir. Il a couché à l'Image Notre-Dame, auberge dans le faux bourg ; il en est reparti le lendemain 4 juin pour se rendre à Saint-Malo* (1).

L'auteur ne dit pas de combien de laquais se composait la suite de ces personnages, mais on sait que dans le second cas il s'agissait du frère de Marie-Antoinette qui voyageait incognito. A cette date, le maître de poste de Dol tenait son relais à l'auberge de l'Image Notre-Dame. Quant au comte d'Artois, s'il est arrivé à Dol à franc-étrier, il a continué son voyage en carrosse : c'est ainsi que l'abbé de Carfantan, subcuré à Saint-Malo, l'a vu arriver dans cette ville (2) ; de même, c'est en carrosse qu'il fit son entrée à Dinan (3) : Dol était le point de départ de son voyage en Bretagne.

(1) T. JUHEL DE LA PLESSE, Livre de remarques, manuscrit, Arch. dép. Ille-et-Vilaine, protégé, sans cote.

(2) P. PETOUT, conférence à la Société d'histoire et d'archéologie de Saint-Malo du 15 janvier 1996, d'après un manuscrit de l'abbé de Carfantan.

(3) M.-E. MONIER, *Dinan, mille ans d'Histoire*, 2<sup>e</sup> éd. Mayenne, 1977.

Les nobles avaient le privilège de pouvoir faire venir les chevaux de la poste pour les prendre à leur château. Les ordonnances de 1742 et 1764 dont des extraits sont imprimés en 1779 par ordre de l'intendant Caze de la Bove pour être affichés sont assez précises : *Les châteaux situés sur les grandes routes et à leur proximité seront servis par les postes les plus voisines ; pourront néanmoins les couriers qui viendroient pour peu d'heures à un château y garder pour leur retour les chevaux qui les auroient amenés, en payant la dépense ou rafraîchissement des chevaux... Ceux qui y passeront un plus long temps, ou y auront couché, seront obligés d'envoyer chercher leurs chevaux dans la poste la plus prochaine du lieu* (4). Lorsqu'en 1786 le jeune François de Chateaubriand quitta Combourg pour rejoindre son régiment à Cambrai, son père le conduisit au cabriolet qui attendait dans la Cour verte et l'y fit monter ; le postillon partit (5)... Il y avait en effet un relais à Combourg, entre Dol et Hédé, depuis 1783.

Le 17 septembre 1782, un bourgeois de Saint-Malo, le sieur Sébire de Belle Noé fait *descendre des notaires au lieu de la poste pour faire sommation au postillon de Saint-Malo s'il n'est pas vrai qu'il a refusé de conduire le soussigné au domicile de M. de la Turrie à Dol...* (6) Ce dernier est le subdélégué de Dol, mais il n'est pas noble, pas plus que le sieur de Belle Noé ; ces messieurs habitent des manoirs, cependant le postillon de Saint-Malo ne s'y trompe pas, il ne confond pas noblesse et sieurie, château et manoir, de sorte que ces bourgeois doivent effectuer par leurs propres moyens le trajet entre le relais et leur domicile.

Ce problème est le sujet d'un conflit en 1790 entre le sieur Dubois des Corbières, un notable de Saint-Servan qui s'était permis de faire conduire un ami au prochain relais de Châteauneuf, et le nouveau maître de poste de Saint-Malo, Isaac Henry ; celui-ci avait fait poster un huissier à Saint-Jouan (7) car le délit était fréquent : si on n'avait pas ses propres chevaux pour effectuer le déplacement, c'est au relais le plus proche qu'il fallait se faire conduire, donc, pour les habitants de Saint-Servan, à Saint-Malo.

On remarque que M. de Chateaubriand, réputé très dur, met un cabriolet à la disposition de son fils pour se rendre à Rennes. C'est une question de rang, sans doute, mais c'est un peu plus cher que d'aller à cheval où il faut payer deux chevaux seulement, le sien et celui du postillon, tandis que pour la voiture il faut en payer trois, car de Combourg à Hédé il y a le troisième cheval obligatoire, de même de Hédé à Rennes. Pour 3 postes et demie, il faut payer, à raison de 90 sols par poste, 315 sols ou

(4) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1979.

(5) F. DE CHATEAUBRIAND, *Mémoires d'Outre-Tombe*, Livre III.

(6) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 2 C 12 159.

(7) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, L 685.

15 livres et 15 sols, et 35 sols de guides, soit au total 17 liv. 10 sols, rien que pour aller de Combourg à Rennes. Arrivé à Rennes, un parent annonce à François-René qu'il a arrangé son voyage à Paris ; il partagera la voiture de Mme Rose, une marchande de modes, voiture plus commode et moins chère que la malle du courrier : il s'agit donc de partager les frais, par mesure d'économie : *A minuit les chevaux arrivèrent et nous partîmes. Me voilà donc dans une chaise de poste, seul avec une femme au milieu de la nuit... Elle fut obligée de payer le postillon, de se charger de tout... Au lever du jour, elle regarda avec un nouvel ébahissement ce nigaud dont elle regrettait de s'être emberloquée...* On voit que la poste aux chevaux fonctionnait de nuit comme de jour. Deux ou trois jours plus tard, *le courrier de la malle me conduisit à ma garnison* (8).

C'est que, dans les années de pénurie qui ont précédé la Révolution, le prix des fourrages étant plus élevé, le tarif de la poste avait été porté de 25 à 30 sols par poste et par cheval, sans compter les guides des postillons qui étaient de 10 sols par poste, la poste étant une distance de deux lieues qui servait d'unité de mesure. Les chaises de poste, voitures légères pour une ou deux personnes, étaient attelées de deux chevaux, en principe, mais à cause de la difficulté des chemins le troisième cheval était réglementaire dans un certain nombre de relais. On peut calculer, d'après le livre de poste, que, de Rennes à Paris, en 1786, le voyage sur 42 postes et demie, a coûté 127 liv. 10 sols pour les 2 chevaux ; le troisième cheval étant obligatoire en hiver sur 11 postes et demie et en été sur 5 postes, il faut ajouter pour le jeune Chateaubriand qui quitta Combourg au mois d'août 1786, 150 sols, ou 7 liv. 10 sols pour le troisième cheval ; mais il y a deux postes royales, l'une de Pontchartrain à Versailles, l'autre de Versailles à Paris, ce qui fait 60 sols ou 3 liv. de plus par cheval, et pour deux chevaux 6 liv. D'où un total de 141 liv. en été pour les chevaux. Les guides des postillons, à raison de 10 sols par poste, font 425 sols, à quoi il faut ajouter 15 sols de Pontchartrain à Versailles et 20 sols de Versailles à Paris, donc 23 livres pour les guides. Nous obtenons un total de 164 liv. en été. Pour le jeune officier qu'était Chateaubriand, partager de moitié représentait une économie considérable. Son père lui avait dit la veille : *Voici cent louis ; ménagez-les.*

Si le voyage en poste est un peu cher pour le jeune Chateaubriand, il en est de même pour beaucoup d'officiers. En 1762, le maître de poste de Dol, François Voisin se plaint que le subdélégué, Desrieux de la Turrie, a donné des permissions aux loueurs de chevaux pour conduire des courriers (c'est ainsi qu'on appelait les voyageurs utilisant la poste aux chevaux) ; Desrieux répond qu'il ne s'agit pas de courriers mais de quelques officiers de terre ou de mer allant rejoindre leur corps, de Brest au Havre ou en sens inverse. L'intendant affirme qu'il n'est pas permis, par souci d'économie,

(8) *Mémoires d'Outre-Tombe*, Livre III, ch. 16.

sur une route de poste, d'emprunter des chevaux aux loueurs de chevaux plutôt qu'au maître de poste. On voit que, la poste aux chevaux étant établie, les règlements la soutiennent contre la concurrence.

En juin 1774, le sieur Boyer, professeur de mathématiques et d'hydrographie à Lorient, dépensa pour venir à Saint-Malo un total de 167 livres 11 sols 6 deniers, y compris le louage de la chaise pour 18 liv., *et pour le chartier qui a été chercher la chaise, 36 liv.* Cette somme considérable était sans doute au-dessus des moyens d'un professeur, mais ce n'est pas lui qui fait les frais de ce voyage d'étude dont l'objectif est de visiter l'observatoire de Londres : une somme de 180 liv. lui a été remise par un certain M. Hérier qu'il rejoint à Saint-Malo et qui s'occupera ensuite de régler les dépenses (9). Cette route de poste de Saint-Malo à Lorient, ouverte en 1767 seulement, était surtout fréquentée par des négociants qui avaient besoin pour leurs affaires d'aller d'une ville à l'autre.

Guillot de Folleville, recteur de la paroisse Notre-Dame de Dol, avait une chaise de poste qui, pendant la Révolution, après son départ, fut remise chez Lécarlate, laboureur à la Chaussée, un faubourg de Dol, ce qui est signalé dans les registres de délibérations de cette ville : il voyageait donc par la poste aux chevaux. Nommé quelques mois avant la Constitution civile du clergé, le jeune abbé, originaire de Saint-Servan, qui a fait ses études à Paris où il retourne parfois, a peut-être un peu de fortune personnelle, sans quoi, avec les seuls revenus de sa cure, il pourrait difficilement subvenir à ses voyages. Il y a 41 postes et demie de Paris à Dol par Caen, dont une poste royale, ce qui fait, au tarif normal de 25 sols par poste et par cheval, 106 liv. 5 sols pour deux chevaux ; ajoutons 13 postes et demie avec le troisième cheval, soit 337 sols ou 16 liv. 17 sols, donc un total de 123 liv. 2 sols pour les chevaux, sans compter les guides des postillons qui doivent se monter à 415 sols ou 20 liv. 15 sols, soit un total de 143 liv. 17 sols pour l'aller ; le double pour l'aller et retour, soit 287 liv. 15 sols l'été, et pour une poste et demie avec le troisième cheval l'hiver, 37 sols ou 1 liv. 17 sols supplémentaires, d'où un total de 289 liv. 12 sols. Presque 300 livres pour un voyage à Paris, alors que la plupart des cures ne procurent pas 3 000 livres de bénéfice.

Mais le subdélégué de Saint-Malo, le négociant Louis Robert de la Mennais, allait en diligence quand il se rendait à sa propriété de la Chesnais, proche de Saint-Pierre-de-Plesguen. Il écrit lui-même : *J'ai souvent fait la route dans cette voiture d'ici à Saint-Malo et de Saint-Malo ici... J'y ai vu jusqu'à douze chevaux et cependant ne faire au plus que cinquante toises dans un quart d'heure pour peu que le chemin eut trois à quatre pouces de pente par toise* (10). Il écrit cela en 1780 pour soutenir

(9) Archives privées aimablement communiquées par un descendant du sieur Boyer.

(10) Une toise équivaut à 1,949 m ; un pouce, à 27 mm. La pente indiquée dans ce texte est d'environ 1 dm pour 2 m, ou 1 m pour 20 m, soit 5 % ( si mes calculs sont exacts ).

les maîtres de poste qui se plaignent de ce qu'ils sont, depuis une réforme de Turgot en 1775, obligés de fournir les chevaux de la diligence, ce qui les fatiguait beaucoup ; cette situation dura jusqu'en 1782, date à laquelle les messageries retrouvèrent leur autonomie et il y eut à nouveau un messageur dans les localités où la diligence devait relayer.

Sur les routes de poste, les voyageurs avaient donc le choix entre la poste aux chevaux et la diligence. La diligence est certainement un mode de voyage plus économique : il est intéressant de comparer les prix. De 1776 à 1783, on trouve dans les livres de poste des indications à ce sujet : *service des diligences, établies par la ferme (11) des messageries...* On apprend ainsi que le voyage de Paris à Rennes coûte 66 liv. 8 sols par personne en 1780, environ le prix d'un aller et retour de Saint-Malo à Rennes par la poste, mais le prix indiqué ne comprend pas *la dînée à Dreux, la couchée à Saint-Maurice, la dînée à Alençon, la couchée à Mayenne et la dînée à La Gravelle*. La diligence de Rennes à Saint-Malo coûtait 12 liv. 16 sols, et autant en sens inverse ; par contre, les horaires officiels ne correspondent pas avec la réalité. Chacun voyageait donc selon ses moyens.

En 1772, le sieur Denoual, neveu et légataire de feu M. Duclos-Pinot, voyageait par la poste, ce que nous savons parce que l'essieu de son cabriolet cassa entre Saint-Pierre-de-Plesguen et Dinan et qu'il s'en suivit un procès (12), le sieur Denoual voulant faire supporter les frais de l'incident à Georges Tullière, le maître de poste de Saint-Pierre, sous prétexte que cela s'était produit dans un chemin de traverse. Le maître de poste soutint que le chemin de traverse était couramment utilisé car il était meilleur que la route de poste, celle qui passait par le carrefour du Vieux-Bourg de Miniac.

De même, si le premier voyage en poste de Chateaubriand nous a permis d'en souligner le prix, un autre de ses voyages, quelques années après, dans notre région, montre le mauvais état des routes. En 1789, il écrivait à un ami en garnison à Saint-Malo :

*Tu aurais été bien étonné, mon cher Châtenet, de recevoir de moi une lettre datée de l'autre monde. C'est cependant ce qui a failli t'arriver.*

*Moi, ma voiture, chevaux et postillon, nous avons tous été sur le point de boire dans un étang qui se trouve sur la route de Dôle à Entraignes (sic). Une chaussée extrêmement étroite et traversée par des ornières de sept à huit pieds de profondeur en est la cause. Deux lignes (13) de plus et*

(11) Expression surprenante puisque, de 1775 à 1782, les messageries étaient organisées en régie et non plus en ferme comme auparavant.

(12) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, C 1996.

(13) Il y a douze lignes dans un pouce ; une ligne vaut donc 2 mm 25.

*nous étions noyés. Quelle perte ! Que seraient devenus tous nos projets ?... (14).*

Cet incident s'était produit dans un passage qui devait être quatre ans plus tard le site d'un des principaux épisodes des batailles de Dol, au Breil de Choisel, sur la route de Dol à Fougères par Antrain qui avait été ouverte comme route de poste en 1782. On sait qu'à cette date Chateaubriand allait de Saint-Malo, où il avait vu sa mère, à Fougères pour faire un séjour chez ses soeurs.

S'il est périlleux de longer un étang sur une chaussée étroite et défoncée, il est plus périlleux encore de traverser un estuaire en bateau quand il n'y a pas de pont. C'est ce qui se faisait journellement au passage du Guildo sur l'Arguenon, entre les relais de Dinard et Matignon. Le sieur Boyer en a fait une description saisissante dans son journal de voyage dont nous avons eu connaissance grâce à l'obligeance d'un de ses descendants : *De Matignon à Dinard, 2 postes et demie, beau chemin excepté à un endroit nommé le Guildo, où il y a un passage propre à effrayer les plus fermes. Lorsque nous y arrivâmes, il s'élevait de dessus le bras de mer qu'il s'agissait de traverser un brouillard très épais ; on nous mena le long de l'eau sur une terre glissante l'espace de 300 pas (15) et parmi les roches ; arrivé à l'endroit où on s'embarque, on nous présenta le côté d'un bateau grand comme une forte chaloupe de pêche de Grouix (Groix) où il fallait embarquer tout notre équipage, et d'une manière étonnante, on mit deux planches sur le bord du bateau éloignées l'une de l'autre de l'intervalle des roues ; lorsque je vis cet appareil, je crus bien que nous allions perdre notre voiture et nos males, car pour nous, nous avions descendu et on avait ôté les chevaux. Enfin l'instant critique arrive, les bateliers et le cocher prennent le brancart de la voiture et font des efforts incroyables pour l'empêcher de rouler rapidement jusques au plancher parce que la pente est grande et grasse, ensuite ils sont obligés de la pousser pour la faire monter sur les planches jusqu'à ce que les roues répondent sur le bord de la chaloupe, alors nouvel effort en retirant pour que les planches, en faisant la bascule, n'obligent la voiture de frapper l'autre bord trop rudement au risque de défoncer cette chaloupe ; toute la difficulté consistait à embarquer la voiture, moyennant quoi je fus très satisfait de la voir sans avarie dans le bateau. Lorsque nous fumes de l'autre bord du bras de mer, on fit le même appareil pour la sortir, après quoy nous remontames en chaise pour nous rendre à Dinard où nous arrivames à 11 h 1/2 ; nous*

(14) CHATEAUBRIAND, *Correspondance générale*, tome I : 1789-1807, textes établis et annotés par B. D'ANDLAU, P. CHRISTOPHOROV et P. RIBERETTE ; T. LE MONTREER, «Les années doloises», *Rouget de Dol* n° 4, Dol 1948 ; rééd. in *Le Rouget de Dol*, revue de l'A.F.D. n° 67, 1er semestre 1995.

(15) Le pas géométrique équivaut à 5 pieds, soit 1 m 62 ; le pas ordinaire vaut moitié moins.

*donames des ordres à Mme Botrel, aubergiste et maîtresse de poste à Dinard, de remettre notre chaise au voiturier de Lorient qui devait la venir prendre...*

*Après nous être un peu racomodé de notre course de vingt et quatre heures, nous nous embarquames dans le passage de Dinard à Saint-Malo ; ce trajet peut avoir une demie lieue de large ; nous mimes pied à terre à Saint-Malo à 2 heures.*

Si le sieur Boyer avait continué au-delà de Saint-Malo, il aurait dû faire embarquer sa chaise à nouveau dans les mêmes conditions, à cette différence près que les chevaux ne traversaient pas puisqu'il y avait un relais de poste de chaque côté de l'estuaire de la Rance. Le franchissement des estuaires sur la côte nord de notre région constituait un réel problème. Car il y avait aussi l'estuaire du Routhouan qui faisait qu'on devait emprunter une route différente pour arriver à Saint-Malo selon que la marée était haute ou basse.

L'épisode noté par le sieur Boyer montre aussi le temps qu'il fallait pour aller de Lorient à Saint-Malo et comment on faisait pour renvoyer une voiture de louage, en utilisant les services d'un commissionnaire.

On pouvait voyager à cheval plus économiquement que par la poste. C'est le cas du célèbre agronome Arthur Young qui visita la Bretagne à la veille de la Révolution avec sa jument ; elle ne lui coûtait que sa nourriture à l'auberge, mais Arthur Young prenait son temps pour bien observer les lieux par où il passait.

## Pendant la Révolution

Stables pendant les trois premières années de la Révolution, les prix à payer par les voyageurs ont augmenté progressivement à partir de la loi du 30 août 1792 qui portait à 30 sous, à dater du 1er octobre suivant, le prix par cheval et par poste. Le 29 mars 1793, la Convention a porté le tarif à 40 sous (2 fr). Puis le décret du 17 vendémiaire an II (8 octobre 1793) porte dans son article 1er : *le tarif pour les voitures par terre des postes et des messageries nationales sera fait par l'administration des postes de telle sorte que l'on paiera précisément le tiers en sus de ce qu'on payait en 1790...*

C'était l'application de la loi du maximum général ; cela revenait, pour la poste aux chevaux, à diminuer légèrement le tarif accordé en mars. Il est vrai que, par compensation, la même loi du 17 vendémiaire accordait des aides aux maîtres de poste dans certaines circonstances. Nous voyons donc passer à Dol, le 26 septembre 1792, bénéficiant encore de l'ancien tarif, un négociant de Libourne qui cherche chicane au maître de poste

Dominique Salmon. Le sieur Montauroi vient se plaindre à la municipalité de Dol :

*Le sieur Dominique Salmon, maître de poste aux chevaux en cette ville, veut le forcer de prendre trois chevaux pour sa voiture à une place, sans glaces et sans fonds, tandis qu'il prétend n'en devoir avoir que deux, et que tous les maîtres de poste ne lui en ont donné que deux le long de sa route... et que pour prouver sa prétention et son droit, il a représenté la loi qui porte effectivement que toutes voitures sans glaces, sans fonds et à une place et sans soufflets, même tous cabriolets, ne doivent être attelés que de deux chevaux... L'assemblée ( ayant fait vérifier la voiture par un sellier ) a, en vertu de ce rapport, jugé à propos d'enjoindre au sieur Salmon de fournir deux chevaux au sieur Montauroi et de le dispenser du troisième... auquel ordre le dit sieur Salmon a déclaré par écrit ne vouloir point obéir...*

Les documents ne disent pas la suite de cette affaire, et nous ne nous prononcerons pas sur le fond. Il nous semble que, au bout de trois années de Révolution, les routes étant mal entretenues, le troisième cheval était plus que jamais nécessaire. Ce maître de poste aura sa revanche deux ans plus tard, le 7 frimaire an III ( 28 octobre 1794 ) : *S'est présenté le citoyen Salmon, maître de poste à Dol, lequel a déposé une pétition qu'il fait à la Municipalité justifiant qu'il est dûment autorisé à avoir à sa poste un troisième cheval par huit pièces à l'appui qu'il dépose également et portant invitation à la dite Municipalité de donner son avis motivé sur sa pétition...*

À plusieurs reprises, nous voyons des citoyens chargés de mission se transporter par la poste. A Saint-Malo, les citoyens Le Gendre et Fontan jeune doivent se rendre à Dinan :

*Si le citoyen Corbigny y est, s'adresseront à lui et le presseront de faire tout ce que ses pouvoirs lui permettront pour nous procurer des grains. Cette mission donne lieu à un document :*

*Mémoire de ce que je payé pour le voiage que nous avons fait à Dinant, en poste, Fontan jeune et moy le 2ème jour du 2ème mois de l'an 2d de la République française (22 novembre 1793), envoyé par la Commune auprès du citoyen Corbigni, et des autorités constituées...*

#### Savoir

<i>pour chevaux de poste pour l'aller</i> .....	24 liv. 10 sols
<i>dépense à l'auberge</i> .....	15 15
<i>chevaux de louage pour revenir</i> .....	21 10 sols. (16)

Dinan est à 3 postes et demie de Saint-Malo à marée basse, soit 1 poste et demie de Saint-Malo à Châteauneuf, et deux postes de Châteauneuf à Dinan. D'après le tarif de 40 sols par cheval et par poste,

(16) Arch. mun. Saint-Malo, LL 88.

cela fait 7 livres par cheval, et pour trois chevaux, ceux des deux voyageurs et celui du postillon, 21 livres ; les 3 liv. 10 sols sont les guides des postillons, à raison de 35 sols par cavalier. Remarquons que les chevaux de louage qu'ils ont pris pour le retour, parce qu'il n'y en avait pas de disponibles à la poste de Dinan certainement, car c'est le jour même des batailles de Dol, étaient un peu moins chers, essentiellement parce qu'il n'y avait pas de postillon dans ce cas pour ramener les chevaux à leur relais d'origine, ce qui, d'ailleurs, facilitait les vols de chevaux.

Un peu plus tard, le 4 thermidor an II de la République française une et indivisible (22 juillet 1794), l'administration du district de Port-Malo présente un autre compte : *Compte des frais du voyage de Dupecher fils de Port-Malo à Valognes fait par ordre du citoyen agent national du district de Port-Malo pour porter des dépêches au Représentant du Peuple Le Carpentier* (17). Il a parcouru 21 postes en utilisant 2 chevaux, le sien et celui du postillon, à 2 liv. 5 sols par poste l'un, cela fait 4 liv. 10 sols, ou 90 sols pour les deux ; le compte indique en effet un total de 94 liv. 10 sols pour 21 postes, et il ajoute des guides à 15 sols par poste : 15 liv. 15 sols. Le voyage de retour s'effectue dans les mêmes conditions et pour le même prix de 110 liv. 5 sols dans chaque sens, 220 liv. 10 sols au total. Ce deuxième exemple montre que la loi du maximum n'est pas appliquée dans toute sa rigueur, puisque le tarif est passé de 40 à 45 sols.

Voici maintenant un grand du nouveau régime qui voyage en grand équipage : le représentant du peuple près l'armée des côtes de Cherbourg et de Brest, Bollet, écrit de Pontorson, dans la nuit, le 28 vendémiaire, cet ordre qui est reçu à Dol à 4 h du matin le 29 vendémiaire an III (21 octobre 1794) :

*Je vous requiers, citoyens, de donner sur le champ des ordres au maître de poste de Dol pour qu'il tienne près 10 chevaux de poste pour me conduire de Dol à Combourg et à envoyer aussi de suite à Combourg une ordonnance à la municipalité avec injonction d'y tenir près 10 chevaux pour me conduire à Hedeu. Salut et Fraternité.*

*Que les 10 chevaux soient prêts à 10 heures à Combourg et à midy à Hedeu* (18).

On a reconnu Hédé en son patois. Le district fait donc savoir à Dominique Salmon qu'il doit préparer pour huit heures six chevaux de berline et quatre bidets. Les bidets sont des petits chevaux rustiques qu'on donne aux cavaliers mais qu'on évite d'atteler.

L'augmentation des prix s'est accélérée à partir de décembre 1794 : le décret du 9 nivose an III (29 décembre 1794) fixait le salaire des maîtres

(17) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, L 1216.

(18) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, L 1226.

de poste à 3 francs par poste et par cheval, et celui des postillons à 25 sols ; puis ce décret était rapporté par la loi du 17 nivose suivant (6 janvier 1795) qui portait le salaire des maîtres de poste de 3 à 4 francs et celui des postillons de 25 à 30 sols. Ceci pour s'adapter à l'inflation qui caractérise la dépréciation des assignats ; ce mouvement ne fait que s'aggraver et il s'ensuit de nouveaux tarifs : la Convention fixe à 30 livres par cheval et par poste le prix à payer aux maîtres de poste par son décret du 3 thermidor an III (21 juillet 1795), pour le ramener à 20 livres un mois plus tard *attendu l'espoir d'une diminution dans le prix des denrées.*

Ces fluctuations traduisent un malaise ; nous pensons que cela nuit aux affaires et que les négociants se déplacent moins dans cette période critique.

## Au XIX<sup>e</sup> siècle

Les prix sont comparables à ce qu'ils étaient sous l'Ancien Régime. La loi du 9 décembre 1798 fixait le prix de la course à 1 fr. 50 cent. (30 sous) par cheval et par poste et à 75 centimes (15 sous) pour les guides, mais on lit dans le livre de poste, par exemple celui de 1826 : *Depuis longtemps, les courriers sont dans l'usage de payer les guides sur le même pied que les chevaux ; l'administration ne peut qu'approuver cette augmentation...*

En septembre 1815, lors de l'invasion de la France qui fait suite à la défaite de Napoléon, les Prussiens viennent jusqu'aux abords du Clos-Poulet, ce qui oblige le sous-préfet de Saint-Malo, M. Dupetit-Thouars, à quelques démarches. Sur un petit papier écrit de sa main il a noté (19) :

<i>1<sup>er</sup> voyage à Antrin le 11, sur l'invitation du général Wrangel,</i>	
<i>6 postes, allée et venues, 12 à 4 fr 50</i> .....	<i>54 fr</i>
<i>2<sup>e</sup> voyage pour les vivres à Combourg</i>	
<i>5 postes et retour, 10 postes</i> .....	<i>45 fr</i>
<i>3<sup>e</sup> voyage au Tertre de la Claye</i>	
<i>4 postes et retour, 8</i> .....	<i>36 fr</i>
<i>Loyer de voiture pour la poste</i> .....	<i>6 fr</i>

Si nous analysons la dépense de M. Dupetit-Thouars, le sous-préfet a payé 1 fr 50 pour chacun des trois chevaux attelés à la voiture, mais a-t-il oublié les guides des postillons ? Ou bien, vu les circonstances, n'a-t-on attelé que deux chevaux ? Le loyer de la voiture pour trois voyages est faible : il semble qu'il l'ait payée 2 fr. par voyage au lieu de 2 fr. par poste.

En 1821, le conseiller d'État, directeur général des Ponts-et-Chaussées et des Mines écrit au préfet d'Ille-et-Vilaine pour le prier de

(19) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 5 Z 350.

régler une note de frais de voyage de M. l'ingénieur ordinaire Leguay, de Bayeux à Rennes par Caen, Vire, Mortain et Fougères, au total 23 postes et demie ou 18 Mm 8 km (188 km), lesquels myriamètres à 6 fr. font 112 fr. 80 (20). On remarque que le myriamètre tend à remplacer la poste comme unité de mesure et que la lieue mesure exactement 4 km puisque 23 postes et demie font 47 lieues pour 188 km. Cela revient à payer 4 fr. 80 par poste pour 6 fr. au myriamètre. On peut décomposer ainsi les 6 fr. : 2 fr. pour le cheval du voyageur, qui n'est pas en voiture, 2 fr. pour le cheval du postillon et 2 fr. pour les guides du postillon.

En 1835, Prosper Mérimée, inspecteur général des Monuments historiques, effectue un voyage dans l'ouest de la France (21). Il passe à Rennes les 20 et 21 août, puis il gagne Dinan, Dol, Saint-Malo, revient à Dinan d'où il se dirige vers Saint-Brieuc, pour continuer vers la Basse-Bretagne puis Nantes et enfin l'Anjou et le Poitou. Il réclame à son administration la somme de 2 070 francs pour 258 postes et demie, mais il y a une erreur, lui dit-on, de 100 postes, et il reçoit 1 270 fr. pour 158 postes et demie, ou 317 lieues et demie ou 1 270 km, ce qui nous montre que le voyageur a acquitté 8 fr. par poste ou 10 fr. par myriamètre, plus cher donc que le fonctionnaire précédemment cité. L'inspecteur général des Monuments historiques allait sans doute en voiture, ce qui coûtait 6 fr. pour les chevaux à cause de la règle du troisième cheval à peu près constante, à raison de 2 fr. par cheval ; en ajoutant 2 fr. pour les guides du postillon, nous arrivons à 8 fr. ; pour obtenir 10 fr. par myriamètre, il faut inclure la location de la voiture. On lit en effet dans le livre de poste de 1846 : *Les maîtres de poste doivent, en tout temps, tenir un cabriolet ou une petite calèche à la disposition des voyageurs...Le loyer de la voiture se compte, comme la course d'un cheval, 2 francs par myriamètre.*

Les prix que nous venons d'indiquer sont restés inchangés jusqu'à la fin de la poste aux chevaux, ce qui correspond à un siècle de stabilité monétaire. Nous venons de voir des fonctionnaires voyager par la poste, les uns à cheval, les autres en voiture. Pour ce qui est du service de l'État, au XIX<sup>e</sup> siècle, il faut mentionner tout particulièrement le voyage de l'empereur Napoléon III en 1858. Il a effectué ce voyage, organisé avec une grande minutie, à la vitesse de 12 km à l'heure, en empruntant uniquement des routes de poste.

Il y a aussi des particuliers distingués qui voyagent par la poste aux chevaux, encore au XIX<sup>e</sup> siècle. Ce fut le cas de notre compatriote, Chateaubriand. Le *cahier rouge* de Céleste (22) nous apprend qu'en 1805,

(20) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 1 S 13.

(21) P. MÉRIMÉE, *Notes d'un voyage dans l'Ouest de la France*, Paris, 1836 ; rééd. avec une préface de P.-M. AUZAS, Paris, 1989.

(22) *Mémoires de Mme de Chateaubriand*, Perrin éd., 1990, p. 53.

après avoir pris les eaux de Vichy avec Mme de Coislin, elle fut rejointe par son célèbre mari et ils allèrent ensemble de Vichy en Suisse : entre Thiers et Roanne, le maître de poste s'étant opposé à ce qu'ils continuent la route, sous prétexte que les chemins étaient impraticables de nuit, ils furent obligés de coucher dans son auberge isolée dans la montagne et elle y eut très peur, ayant été avertie que l'auberge avait mauvaise réputation ; quelques mois plus tard, elle apprit que l'aubergiste et sa femme avaient été exécutés, convaincus de plusieurs assassinats. Les Chateaubriand avaient leur voiture, une vieille voiture à laquelle ils durent prendre le temps, à Lyon, de faire remettre quelques clous. L'année suivante, ayant accompagné son mari à Venise pour le voyage à Jérusalem, Céleste alla avec Ballanche jusqu'à Florence où il y eut dispute avec les postillons qui mirent une dizaine de chevaux et de bœufs à leur voiture.

Lorsque, le 28 mars 1815, pendant les Cent-Jours, le roi quitta Paris pour la Belgique, M. et Mme de Chateaubriand montèrent en voiture, se firent conduire avec leurs chevaux à Luzarches où ils eurent des chevaux de poste et prirent la route d'Amiens à cause de la difficulté de trouver des chevaux sur celle de Beauvais empruntée par le roi. À Arras, ils eurent des discussions avec le maître de poste qui ne voulait pas leur donner de chevaux, les ayant reconnus. Au retour, ils restèrent à Mons quelques jours, ayant voulu donner une place dans leur voiture à Mme de Lévis, le duc et la duchesse n'ayant pas de voiture à eux ; il fallut en trouver une pour les femmes de chambre qui ne voulaient pas prendre la diligence.

En 1826, M. et Mme de Chateaubriand firent un voyage à Lausanne, voyage d'agrément qui avait aussi pour but d'améliorer la santé de Céleste. Ce voyage avait été facilité par la présence à Lausanne d'une amie de Mme de Duras à qui celle-ci avait demandé de leur trouver un petit appartement :

*Il faut deux chambres de maître pour M. et Mme de Chateaubriand et une pour son secrétaire, et trois chambres de domestiques, un petit salon et la vue. Il faudrait aussi une petite cuisine, et, si cela est possible, une remise pour la voiture (23).*

Cette dernière demande montre que Chateaubriand se déplace pour ce voyage avec sa voiture personnelle, donc par la poste. Le secrétaire, probablement, avait une place dans la voiture, et certainement une femme de chambre, si on peut penser que deux domestiques masculins suivaient la voiture à cheval. En 1833, quand Chateaubriand alla à Prague à la demande de la duchesse de Berry, puis à Venise, dans sa calèche qui avait appartenu à Talleyrand, il courait encore la poste.

---

(23) H. CORBES, «Sur les traces de Chateaubriand au bord du lac Léman», *Annales de la S.H.A.A.S.M.*, 1978.

On se souvient qu'il avait quitté Combourg dans un cabriolet ; c'était une voiture plus ou moins légère, dérivée de la calèche et aussi à timon ; si elle était légère, conçue pour une ou deux personnes seulement, c'était l'équivalent de la chaise de poste, mais celle-ci était à limon, c'est-à-dire à deux brancards. La calèche des années 1820-1830 qui pouvait contenir au moins quatre personnes était, d'après les règlements de la poste, l'équivalent d'une berline, elle devait être attelée de quatre chevaux et accompagnée de deux postillons. Il mène alors grand train.

Victor Hugo avec Juliette Drouet ne s'embarassait pas d'une voiture personnelle. Il préférait prendre la malle-poste s'il allait loin, la diligence ou une autre voiture pour les petites étapes : il parle de coucous et de pataches. La patache est une petite voiture publique desservant des localités de moindre importance, comme il apparaît dans *Ils étaient de leur village*. C'est ainsi qu'il traversa notre région en 1836.

Stendhal publie en 1838 deux tomes des *Mémoires d'un touriste* ; le voyage est fictif mais le récit est fondé sur des pérégrinations réelles effectuées au cours des années précédentes. Il écrit de Saint-Malo :

*Le sublime de l'aubergiste de province, c'est de vous faire manquer la diligence et de vous forcer ainsi à passer vingt-quatre heures de plus dans son taudis. On a voulu faire de moi une victime sublime, mais je me suis rebellé et j'ai quitté Rennes, cette ville si aristocratique, perché sur l'impériale d'une diligence... Je n'en étais que mieux pour admirer la campagne vraiment remarquable qui sépare Rennes de Dol...*

*J'ai pris place dans une carriole du pays pour faire les cinq lieues qui séparent Dol de Saint-Malo : j'avais pour compagnons de voyage des bourgeois riches ou plutôt enrichis. Jamais je ne me suis trouvé en aussi mauvaise compagnie... Que de fois j'ai regretté ma calèche !*

Il décrit la route de Saint-Malo à Dol par le Vivier. Après deux jours passés à Saint-Malo, il se trouve à Granville en étant repassé par Dol, puis à Pontorson :

*Depuis Dol, je voyageais seul dans le coupé de la diligence, avec une paysanne de quarante ans extrêmement belle... Comme la diligence s'arrêtait une heure à Avranches, je l'ai engagée à monter avec moi sur le petit promontoire où existait autrefois la cathédrale...*

*En arrivant au long faubourg de Granville, un tonneau de bière qui était sur le devant de la diligence est tombé...*

Ce n'est qu'en lisant l'intégralité du récit qu'on trouve ces quelques passages qui nous renseignent sur le mode de locomotion. Dans l'itinéraire qu'il a imaginé pour le premier volume, par Autun, Lyon, Avignon et retour, l'auteur voyage en poste ; ce n'est qu'à Bourges qu'il a le plaisir de quitter sa calèche et son domestique pour continuer en diligence ou en

bateau. A ce propos, il dit à l'intention du lecteur : *Je vais faire un aveu qui n'est guère gentlemanlike et qui m'ôtera bien des sympathies.*

Nous connaissons aussi l'exemple de Boursaint qui dut accomplir au moyen de la diligence le voyage de Rennes à sa maison de campagne du Blessin en Saint-Méloir-des-Ondes, près de Saint-Malo. Le célèbre malouin, haut fonctionnaire du ministère de la Marine et des Colonies, songe à la retraite et achète cette propriété en 1831. En 1832, il a besoin de quinze jours de repos et veut prendre possession de son domaine, préférant coucher sur la paille au Blessin plutôt que dans un lit dans la triste rue des Juifs à Saint-Malo. Il compte arriver à Rennes par la malle-poste le dimanche 17 juin puis prendre la ligne directe de Rennes à Saint-Malo par Dol qui le déposerait le jour même dans le haut de la côte des Portes, à 1 500 mètres de chez lui : *Si Dol ne partait pas dimanche, confie-t-il, peut-être prendrai-je une de ces délicieuses chaises de poste dont j'ai déjà ressenti l'agrément, et alors j'irais ainsi, si je le pouvais, jusqu'à ma porte... Hélas ! A Rennes où je suis arrivé très matin, un désappointement m'attendait ; la communication directe de Rennes à Saint-Malo par Dol est supprimée. Pour mettre le cap en route, il m'a fallu remonter à Pontorson. J'ai donc fait sept à huit lieues de trop, mais enfin, je suis arrivé à Blessin dimanche soir.*

Le voyageur est donc allé à Pontorson par la diligence d'Avranches qui relayait à Sautoger et Antrain, et dont la bretelle Antrain-Pontorson n'avait été ouverte en poste qu'en 1826 ; à Pontorson, il a pris la diligence en provenance de Caen se dirigeant vers Saint-Malo en relayant à Dol. Il ne dit pas pourquoi il n'a pas pris une chaise de poste qui lui aurait évité ce détour, c'est peut-être tout simplement parce qu'il n'a pas trouvé de voiture de louage. Quelques années plus tard, les voyages sont de beaucoup facilités par la multiplication des diligences locales, et les maîtres de poste y sont pour quelque chose, se faisant entrepreneurs de voitures publiques.

Le dessinateur Lalaisse voyageait probablement à cheval. Dans le très bel ouvrage qui présente son carnet de croquis réalisés au cours de ses voyages en Bretagne en 1843 et 1844, les auteurs s'interrogent : *Comment a voyagé notre enquêteur ?* Puis, après quelques hypothèses dont celle de la poste aux chevaux, le passage selon lequel *le détour par le petit village de Corps-Nuds montre que le dessinateur sait toujours quitter les grands axes* m'inspire quelques réserves car, au contraire, ce bourg est situé sur la route de poste de Rennes à Nantes par Châteaubriant, ouverte en 1833, et il y a un relais à Corps-Nuds, ce qui n'est pas le cas de La Guerche. Je pense donc que Lalaisse est venu de Nantes à Rennes par Châteaubriant et non par La Guerche, utilisant un cheval de poste et accompagné d'un postillon. C'est beaucoup de dépense pour un professeur de dessin, mais le commanditaire de son voyage, l'éditeur de la *Galerie armoricaine*, Charpentier à Nantes, a pu payer ses frais de déplacement. Il est vrai,

d'autre part, qu'à cette date les diligences locales avaient commencé à se multiplier et que, de ce fait, La Guerche était desservie : le voyageur a donc pu choisir de passer par là en diligence.

En 1847, Flaubert, avec son ami Maxime du Camp, se procure un bâton de maquignon, une paire de souliers forts, une paire de guêtres en cuir appropriées aux souliers forts, *car il ne s'agissait pas de monter en wagon, de grimper dans les diligences et de traverser la Bretagne au pas de course... mais de voyager à pied, le sac au dos, le pantalon dans la haute guêtre et le bâton à la main* (24). Ayant pris le train le 1er mai 1847 pour Blois, ils alternent ensuite la marche à pied avec la carriole, le bateau, pour arriver jusqu'à Nantes ; de même de Nantes à Pont-Labbé ils sont parfois en diligence, souvent à pied, ce qui leur vaut d'avoir à plusieurs reprises affaire avec les gendarmes : *Jamais ils ne purent croire que nous fussions des messieurs cheminant à pied pour leur récréation personnelle, cela leur paraissait inouï, absurde...*

A partir de Brest, Mme Flaubert mère les ayant rejoints, ils vont le plus souvent voyager en voiture. C'est ainsi qu'ils arrivent dans notre région vers le 10 juillet ; ils descendent de Dinan à Saint-Malo par la Rance probablement, puis, par Dol et Pontorson, ils se rendent au Mont-Saint-Michel : ils font la route en chaise de poste : *Notre chaise de poste (car nous allons aussi en chaise de poste) était dérangée à tout moment par quantité de charrettes... La chaise de poste allait devant nous, nous la suivions de loin, d'après le sillon de ses roues... Pour aller à Combourg, il fallait revenir à Dol ; ce fut le gros maître de poste de Pontorson qui nous y mena lui-même... De Dol à Combourg, nous eûmes au contraire, pour conduire notre tilbury, un pauvre bonhomme qui tenait à peine ses guides et roupillait, accablé par la chaleur.*

Quand ils voyagent en poste, c'est dans une voiture de location évidemment. Ils passent à Hédé, puis ils vont de Rennes à Vitré par la diligence, pour remonter ensuite vers Fougères puis la Normandie par Vire, Caen, Honfleur et Rouen.

Mme Le Herpeux, dans la savante étude qu'elle a consacrée à ce voyage, le compare à celui de Michelet, venu en Bretagne en 1831. Michelet a abordé la Bretagne par Saint-Malo, venant de Caen, le 8 août. Il a voyagé en diligence et dix jours plus tard il était à Nantes, ayant suivi les grandes routes.

La plupart du temps, nous ne connaissons pas véritablement la fortune des personnages plus ou moins célèbres qui ont utilisé la poste aux chevaux ou qui ont préféré la diligence ou la malle-poste. Il n'en est pas

(24) M. DU CAMP, *Souvenirs littéraires*, Paris, 1882, 2 vol., cité in LE HERPEUX, «Flaubert et son voyage en Bretagne», *Annales de Bretagne*, 1940.

tout à fait de même dans le cas de Félicité de Lamennais qui aborde souvent les problèmes matériels dans sa correspondance. En juillet 1818, alors âgé de 36 ans, il écrit de Saint-Brieuc : *Il y a si longtemps que je n'avais monté à cheval qu'il a fallu se résoudre aux suites ordinaires de cette manière de voyager quand on n'en a plus l'habitude...*

Il ne le précise pas, mais ce sont les chevaux de la poste qu'il utilise certainement. Sa correspondance nous apprend encore qu'en 1824 il s'est abstenu de voter : c'est donc qu'il en avait le droit ; il payait donc au moins les 300 fr. de contributions qui étaient le cens électoral sous la Restauration, correspondant à une certaine fortune... Voyageant par la poste, il utilise le livre de poste : *Les paroles qui mettent un mois à me parvenir me font bien mieux sentir à quelle distance je suis de vous que tous les chiffres du livre de poste...*, écrit-il de Rome le 28 juin 1824.

Mais en 1826, brusque changement ; il écrit de Bordeaux le 29 août : *Entre Orléans et Paris, je commençais à me trouver mal, le courrier (25) n'arrêtant jamais, et n'ayant aucune perspective que d'être laissé, peut-être sans connaissance, dans quelque mauvais cabaret... Heureusement, le grand air du cabriolet dans lequel je m'établis, de l'eau fraîche que je me procurai à un relais... Le courrier dont il s'agit ici est celui qui accompagne la malle-poste d'un bout à l'autre de sa route. Nous avons la description du nouveau type de malle-poste mis en service au début de la Restauration : Elle comporte un coupé pour trois voyageurs, un cabriolet où prennent place un voyageur et le courrier. A noter que le cabriolet est un peu plus étroit que le coupé. Ce léger décrochement avait permis de placer trois petites fenêtres latérales donnant la possibilité aux voyageurs de voir la route devant eux (26).*

Lamennais voyage donc en malle-poste. On a évidemment beaucoup moins d'aise et de liberté dans la malle-poste que dans sa chaise de poste. Et le 28 septembre : *Nous nous remettons en route pour Paris où nous nous rendons à petites journées.* Là il semble, d'après cette expression, être en diligence et voyager de jour. Il a changé sa façon de voyager car il a des soucis d'argent ; en effet, le 8 décembre de la même année 1826, il est résigné à la perte de sa fortune. Il écrit le 18 décembre : *Ce que mes tristes affaires m'ont donné de tourment ne saurait se peindre. J'ai l'espoir de trouver par un arrangement prochain une situation plus supportable... quoique je fasse le sacrifice de toute ma fortune.* Le 23 janvier 1827 il précise : *Il me restera pour tout potage une quarantaine de mille francs...* Ruine toute relative, donc, même s'il réitère le 22 mars : *Je reste dépouillé de toute ma fortune.*

(25) On appelle ainsi l'homme qui est chargé d'accompagner la malle-poste, de son départ à son arrivée.

(26) P. CHARBON, *Au temps des malles-poste et des diligences*, Strasbourg, 1979.

Le 18 avril suivant, il rentre en Bretagne : *Me voici à Rennes depuis ce matin... je n'ai souffert (et encore peu) que pendant quelques heures hier dans l'après-midi. Le grand air m'a soutenu, et le froid de la nuit. Celui de la première surtout a été fort vif, le cabriolet étant encombré de paquets qui nous ont forcés à le tenir ouvert jusqu'au delà d'Alençon.*

Ce n'est pas la mention du cabriolet qui nous permet de préciser s'il voyage en diligence ou en malle-poste, car on trouve ce mot dans les descriptions de diligences comme dans celles de malles-poste. Par exemple, lorsque le sieur Picard, maître de poste à Rennes, demande en 1854 une autorisation car il *désire mettre en circulation une voiture à quatre places de rotonde et une place de banquette au cabriolet*. Il voyage de nuit, ce qui n'est pas le cas de toutes les diligences ; par contre la malle-poste court la nuit.

La liste des électeurs d'Ille-et-Vilaine pour 1829, dressée en octobre 1828, donne : *Robert de la Mennais, Félicité, prêtre, de Plesder*, payant à Saint-Pierre-de-Plesguen un total de 300 fr. de contributions, dont 4,4 fr. de portes et fenêtres, le reste en contributions foncières (27). Grâce à cet exemple, nous cernons d'un peu plus près le niveau de fortune des courriers de la poste aux chevaux, ayant noté qu'à partir de sa ruine relative, en 1827, il n'a plus les moyens de l'utiliser. Après la mort de son père, cependant, en janvier 1828, sa situation s'est améliorée : *Mes petites affaires s'arrangent un peu, je viens d'acheter, près de Malestroit, une maison commode que j'irai, je crois, habiter après la Toussaints. J'y serai fort tranquille... je me trouverai là près de mon frère...* En fait, il resta à la Chesnais, mais il importe de voir qu'il n'était pas pauvre et que cependant il lui était difficile d'utiliser la poste aux chevaux. Quand il part pour Rome, en novembre 1831, pour ne rentrer qu'en septembre de l'année suivante, il veille à la dépense, mais il écrit de Florence le 20 décembre : *Il nous faudra sept jours pour nous rendre à Rome, étant obligés de voyager en voiturin. Il n'y a point de diligence sur la route que nous avons suivie depuis Nice... Cette circonstance a augmenté de beaucoup nos frais de voyage...*

Ce qu'est un voiturin ? Est-ce le voiturier ou la voiture ? Lamennais écrit de Florence, le 16 juillet 1832 : *Nous sommes arrivés ici ce matin, après six jours de voyage... Nul autre bruit que le bruit sec et monotone de notre calèche de voiturin, qui lentement s'en allait dans la plaine déserte...* Il loue donc une voiture individuelle et il doit prendre des chevaux de relais. Ainsi, Lamennais peut s'offrir une calèche quand il n'a pas d'autre solution, mais sa situation de fortune lui commande de l'éviter. De Paris où il vient d'arriver, il écrit à Marion le 8 juin 1836 : *J'ai un peu tardé à vous écrire, mon cher ami, à cause des mille embarras qui vous*

(27) Arch. dép. Ille-et-Vilaine, 3 M 38.

*attendent au sortir de cette infernale boîte qu'on appelle une voiture publique...* Le 26 août 1837, il est invité à faire un séjour en Bourgogne : *J'arrivai hier au soir à Paris, mon cher ami, et j'en repars aujourd'hui par la malle-poste...* Le 1<sup>er</sup> septembre, il donne ses impressions : *Nous arrivâmes ici dimanche après 21 heures de voyage. Vous voyez, mon ami, que la malle-poste ne va pas mal vite car de Paris à Arnay-le-Duc il n'y a pas moins de 76 lieues.*

Le 29 septembre suivant, il faut rentrer à Paris : *Ne soyez pas inquiète de la route... La diligence que je prendrai à Semur est celle de Dijon.* Il semble donc que sur une grande route on se sente plus en sécurité, à tort ou à raison, que dans les diligences locales. Le 5 février 1842, il est à Trémigon, en Combourg, chez son beau-frère Ange Blaize : *Ce sera donc le dimanche 13 que je m'acheminerais vers Mordreux (28). J'arriverai à midi au Vieux bourg où j'attendrai votre cabriolet... et le jeudi je vous demanderai de me faire reconduire au Vieux bourg où je retrouverai le cabriolet qui m'y aura amené le dimanche...*

Les bourgeois qui le reçoivent ont mis à sa disposition leurs propres chevaux, sur le trajet entre le Vieux-Bourg et Mordreuc. Du Vieux-Bourg à Combourg, par contre, il ne donne aucune indication concernant les chevaux. On peut penser que le cabriolet qui l'attend est venu de Trémigon avec des chevaux de louage et qu'il en repartira de même car il ne suivra pas la route de poste jusqu'au relais de Dol : à Miniac, il prend probablement la route de Combourg par Lanhélin qui est une route de traverse où les chevaux de louage sont autorisés. Sur les routes de poste, par contre, on applique encore les règlements avec rigueur : on n'a le choix qu'entre ses propres chevaux et ceux de la poste si on est en voiture individuelle.

Le 2 juin 1843, il est à la veille de partir chez ses amis de Bourgogne : *Nous voyagerons sur le chemin de fer, en bateau à vapeur, en patache, en diligence, en voiture particulière ; le tout pour faire 70 lieues...* À cette époque, il dispose de quelques moyens financiers puisqu'en août 1846 il envisage d'acheter le château de Lanrigan, près de Combourg, et cependant il évite encore de voyager en poste ; il est vrai que le chemin de fer a déjà commencé à provoquer peu à peu sa disparition.

Le comte de Montalembert n'était pas un pauvre, lui non plus. Cependant, son ami Féli lui écrit de la Chesnais, le 3 juin 1833 : *Partant de Paris le jeudi 13, ...tu arriveras à Rennes le samedi vers 3 heures du matin ; et (que) tu pourras arriver à la Chesnais le même jour, soit par la diligence de Dinan, soit par celle de Saint-Malo qui partent toujours alternativement... Si tu viens par la voiture de Saint-Malo, ce qui serait plus commode, tu n'arrêteras ta place que jusqu'à Saint-Pierre de Plesguen où tu trouveras quelqu'un pour te conduire ici...* Montalembert a utilisé la

(28) Site bien connu, sur l'estuaire de la Rance, en Pleudihen.

malle-poste ou la diligence de Paris à Rennes. Il aurait probablement le moyen d'utiliser la poste aux chevaux avec une voiture particulière, mais comme son ami, sans doute, il sacrifie un peu de son confort pour les aumônes qu'il pratique.

Les docteurs Guépin et Bonamy, dans leur célèbre étude de *Nantes au XIX<sup>e</sup> siècle*, parue en 1835, indiquent que *le prix des places dans la malle-poste pour Paris est de 1 fr. 50 cts par lieue, soit 3 fr. par poste*. C'est sensiblement plus cher que le prix indiqué par Bertier de Sauvigny dans son *Histoire de la Restauration*, qui est de 1 fr. 50 par poste, plus 75 cts de guides. On est bien obligé d'admettre que les deux auteurs se trompent, bien que le second soit, à ma connaissance, le seul auteur à avoir traité sérieusement de la poste aux chevaux et des transports dans un manuel de l'enseignement secondaire.

Il faut se référer à l'instruction générale qui figure dans les livres de poste : le prix pour la malle-poste est de 1 fr. 50 par poste jusqu'en 1839, et de 1 fr. 75 par myriamètre à partir de 1840. Le livre de poste de 1826 indique que *les guides des postillons qui conduisent les malles-poste étant à la charge de l'Administration, les voyageurs n'ont rien à leur donner*. Cette disposition, formulée en d'autres termes, est constante. Le *Dictionnaire universel de la vie pratique* indique que le prix des places dans la malle-poste est de 1 fr. 75 par myriamètre, et il ajoute : *Le bagage de chaque voyageur ne peut excéder 30 kilos, et la valise qui le renferme ne doit pas avoir plus de 0 m 70 en longueur, 0 m 40 en largeur et 0 m 35 en hauteur ; on trouve partout des malles faites d'après ces dimensions*.

## Conclusion

En présentant quelques personnes plus ou moins connues qui, au temps de la poste aux chevaux, l'ont utilisée ou ont choisi de voyager autrement, je pense avoir montré en quoi consistait cette institution et comment elle fonctionnait. Sur la courte période, un peu plus d'un siècle tout de même, où nous l'observons en Bretagne, sa fréquentation a évolué en même temps que la société contemporaine. Surtout, le progrès matériel, par l'amélioration des routes et l'intensification de la circulation des voitures locales d'abord, puis le développement des voies ferrées a entraîné une concurrence qui finalement devait provoquer sa disparition aux environs de 1870.

Théotiste JAMAUX-GOHIER

## RÉSUMÉ

En choisissant un certain nombre d'exemples de voyageurs, dans notre région, à l'époque où la poste aux chevaux a existé en Bretagne, de 1738 à 1870, il s'agissait de montrer les principales caractéristiques de cette institution encore trop méconnue. Grâce à la poste aux chevaux, sur les routes montées en poste, les maîtres de poste tenaient des relais, à la disposition du roi, de l'État et du public, permettant aux voyageurs, avec ou sans voitures, de changer de chevaux pour poursuivre leur route. Les chevaux étant conduits par le postillon qui les ramenait ensuite à leur relais d'origine, les voyageurs étaient donc accompagnés. Ceux qui, ainsi, voyageaient en poste évitaient de subir la promiscuité des voitures publiques. En Bretagne, les chevaux de poste ne conduisaient ni les diligences ni les voitures de la poste aux lettres.

Voyager en voiture de poste coûte plus cher que tout autre moyen de locomotion, à moins d'en partager les frais à plusieurs comme le jeune Chateaubriand avec Mme Rose. Grâce aux livres de poste imprimés chaque année, et qui comprenaient aussi une carte, il était facile de calculer le prix du voyage. Les distances sont alors exprimées en postes correspondant à deux lieues.

A partir de 1798, la Bretagne eut, dans ce domaine, le même régime que le reste de la France. Au XIX<sup>e</sup> siècle, la multiplication des petites diligences locales, souvent tenues par des maîtres de poste, et des *courriers d'entreprise*, transport des dépêches par entreprises, hors des grandes routes, fait que de plus en plus de voyageurs aisés utilisent ces moyens au lieu de voyager en poste, soit par goût, soit par économie.