

# La poste au fil du temps en Haute-Loire

Philippe Moret

avec la collaboration de  
Colette Chambonnet  
et Madeleine Moret



A partir de l'exposition présentée  
au château de Monistrol  
du 7 juillet au 30 octobre 2002



# TABLE DES MATIERES

Avant-propos	p. 1
I. A PIED, A CHEVAL ET EN VOITURE	
1. Déjà nos Romains	p. 5
2. Des messagers privés au service public	p. 8
3. La poste aux chevaux dans nos montagnes	p. 21
4. Sous la Révolution, la stagnation	p. 38
5. Souvenirs de la poste aux chevaux	p. 45
6. Le cheval et le télégraphe	p. 48
7. Quand le chemin de fer paraît	p. 50
8. Les derniers courriers en voitures à cheval	p. 54
II. LA POSTE AUX LETTRES	
1. La poste aux lettres avant la révolution de 1829	p. 62
2. La révolution de 1829	p. 65
3. A l'horizon des chefs-lieux de canton	p. 70
4. Le facteur	p. 75
5. Postières dans la Grande Guerre	p. 85
6. Images et usages du facteur	p. 87
7. Almanachs des postes	p. 93
8. Quand le piéton découvre la roue	p. 97
9. Le facteur en auto	p. 103
10. Autres moyens de porter le courrier	p. 107
11. Architectures postales	p. 111
12. Monistrol, en Velay	p. 116
III. DES MARQUES AUX TIMBRES	
1. Les premières marques postales	p. 130
2. Vous avez dit 41 ?	p. 140
3. Tout se complique (1826-1849)	p. 150
4. Le timbre enfin, 1 <sup>er</sup> janvier 1849	p. 156
5. Quelques origines exotiques	p. 158
6. Timbres et flammes	p. 161

#### IV LETTRES ANCIENNES

- |    |                                   |        |
|----|-----------------------------------|--------|
| 1. | Lettres d'écoliers et d'écolières | p. 168 |
| 2. | Lettres d'épouses                 | p. 171 |
| 3. | Aimer par correspondance          | p. 175 |
| 4. | Bonnes et mauvaises nouvelles     | p. 178 |
| 5. | Soigner par correspondance        | p. 182 |
| 6. | Lettres politiques                | p. 186 |

#### V. L'AGE D'OR DES CARTES POSTALES

- |    |  |        |
|----|--|--------|
| 1. | La carte postale, une nouvelle façon<br>de communiquer | p. 198 |
| 2. | La carte postale dans tous ses registres               | p. 203 |
| 3. | Cartes et postes, même combat                          | p. 211 |
| 4. | Calendrier des fêtes                                   | p. 215 |
| 5. | Amours toujours  | p. 224 |
| 6. | Les enfants plus ou moins sages                        | p. 227 |
| 7. | Cartes politico-humoristiques                          | p. 230 |
| 8. | Vendre par correspondance                              | p. 233 |
| 9. | Faire-part, cartes et cartons                          | p. 237 |

#### VI. ECRIRE EN GUERRE

- |    |  |        |
|----|--|--------|
| 1. | La correspondance en prêt à poster               | p. 242 |
| 2. | Destins en suspens sous les cachets de la guerre | p. 248 |
| 3. | Soutenir le moral d'un enfant                    | p. 255 |
| 4. | La guerre de carte en lettre                     | p. 258 |

#### VII. OBJETS DE LA POSTE

- |    |                                |        |
|----|--------------------------------|--------|
| 1. | Objets de la poste aux chevaux | p. 266 |
| 2. | Objets du facteur              | p. 267 |
| 3. | Boîtes aux lettres             | p. 268 |
| 4. | Les objets du bureau de poste  | p. 271 |
| 5. | Objets téléphoniques           | p. 276 |
| 5. | Pour écrire et correspondre    | p. 278 |

## AVANT-PROPOS

Près de 3.000 visiteurs ont apprécié l'exposition présentée de juillet à octobre 2002 au château de Monistrol, et ils ont été nombreux à souhaiter qu'il en soit gardé une trace : la voici.

Notre exposition était une promenade dans le passé, à travers des objets, des documents, des images. Nous sommes restés fidèle à cet esprit. Nous avons reproduit une grande partie des images exposées, et repris, précisé, enrichi les commentaires qui les accompagnaient. Mais on ne trouvera pas dans cette sorte d'album l'histoire méthodique et exhaustive de l'administration postale et des façons de s'en servir, qui reste à écrire pour la Haute-Loire.

L'indispensable ouvrage de Pierre Jammes et André Bajard (*La poste en Haute-Loire, historique, marques postales et oblitération*, 1993) couvre le vaste domaine de la marcophilie ; on y trouve une chronologie générale et sur chaque bureau de poste des indications précieuses. Mais ce matériau brut attend son historien pour être mis en ordre, critiqué, relié aux diverses phases de l'évolution administrative, et des besoins ou usages sociaux.

Nous n'avons fait qu'esquisser cette démarche, en nous attachant à quelques aspects ou à quelques moments : les routes romaines, les messagers des Pays de Velay, les premiers bureaux de la « poste aux lettres », le réseau des relais, la conquête de la vitesse, les déboires de la Révolution, l'arrivée du chemin de fer, les dernières voitures à cheval, la vraie révolution de la distribution rurale, le maillage de plus en plus serré des bureaux de poste, le facteur dans son quotidien et dans son mythe, le transport des lettres avant le timbre, et après, etc. On ne s'étonnera pas d'avoir consacré tout un gros chapitre au bureau de Monistrol-sur-Loire.

Parce que la poste est un service, son histoire ne peut être séparée d'une histoire de la correspondance. On peut instruire, divertir, commander, aimer, donner de ses nouvelles, vendre, soigner et même tuer par correspondance. On le fait par la lettre, la carte postale, le télégramme, le téléphone... Nous ne nous sommes pas contentés de regarder les enveloppes et les timbres ; nous avons ouvert les lettres, retourné les cartes postales : aussitôt des moments de vie resurgissent, intacts, suscitant notre curiosité, notre sourire, notre émotion. Presque tous les documents présentés ont un rapport avec la Haute-Loire, et c'est notre passé qui nous est une nouvelle fois communiqué par la poste...

L'ouvrage se divise en sept parties : les trois premières font revivre le service de la poste ; les trois suivantes évoquent ce qui passe par la poste. Une septième et dernière partie dresse un catalogue sommaire mais complet des objets exposés.

## REMERCIEMENTS

L'exposition présentée par les Amis du Château a été conçue par la Société d'Histoire de Monistrol en partenariat avec les Amis de l'histoire des PTT en Haute-Loire, dont les collections ont formé notre base. L'exposition a pu prendre toute sa dimension grâce au concours de plusieurs institutions ou associations : le Musée de la Poste à Paris, le Musée postal du Forez au château de Montrond-les-Bains (Loire), le Musée postal d'Auvergne à Saint-Flour (Cantal), l'association Monistrol Philatélie. Grâce aussi à toutes les personnes qui ont prêté objets, gravures, cartes géographiques, almanachs, enveloppes ou lettres anciennes, cartes postales, documents philatéliques et marcophiliques.

L'accueil a été assuré par l'Office de Tourisme. Un bureau temporaire de La Poste (les 20 et 21 juillet) a été pris en charge par les Amis de l'histoire des PTT en Haute-Loire et par l'Association philatélique vellave. M. Jannès a prêté son talent équestre et sa monture pour figurer un chevaucheur du Pays de Velay portant au château de l'évêque un sac de dépêches, vers 1702...

Le concours financier du Conseil général et de la ville de Monistrol (respectivement 763 et 1219 euros) a permis, en couvrant l'essentiel de frais limités au maximum, d'assurer la gratuité de l'entrée.

## BIBLIOGRAPHIE ET ABREVIATIONS

ADHL : Archives départementales de la Haute-Loire

AN : Archives nationales

Arbellot (Guy). *Autour des routes de poste, les premières cartes routières de la France, 17-19<sup>e</sup> siècle*. Bibliothèque nationale, Musée de la Poste. Paris, 1992.

Charbon (Paul) et Pierre Nougaret. *Tiens ! v'là le facteur*. JP Gyss éd. Paris, 1996.

Abréviation : *Facteur*.

Dubus (L.). *Le Rhône et la Loire, marques postales 1698 à 1876*. Chez l'auteur. Paris, 1957. Abréviation : *Dubus*

Durand (Jean) et Rémy Plagnes. *L'époque héroïque des bureaux de poste ambulants*. Comité d'entraide du personnel des PTT de la ligne de l'Ouest. 1983.

Jammes (Pierre) et André Bajard, *La poste en Haute-Loire, Historique, marques postales et oblitérations*, Ass. philatélique vellave et Amis de l'histoire des PTT en Haute-Loire, Le Puy, 400 pages, 1993. Abréviation : *La Poste en Haute-Loire* :

*La Poste en Haute-Loire, rectifications, modifications et ajouts*. Mêmes auteurs, même éditeur. 1995. Abréviation : *La Poste add*.

Nougaret (Pierre). *Les sources de l'histoire postale*. Tome 1. Edition du Musée de la Poste. Paris, sans date (1992).

*La Poste durant la Révolution (1789-1799)*. Musée de la Poste, Paris, 1989.

*Le Patrimoine de La Poste*. Collection Le patrimoine des institutions économiques. Flohic éditions. Paris, 1996. Abréviation : *Patrimoine*

Rémy (Bernard), *Inscriptions latines d'Aquitaine. Vellaves*. Bordeaux, 1995. Abréviation : *Rémy*

# I<sup>ère</sup> Partie

## A PIED, A CHEVAL ET EN VOITURE



# 1. Déjà nos Romains...

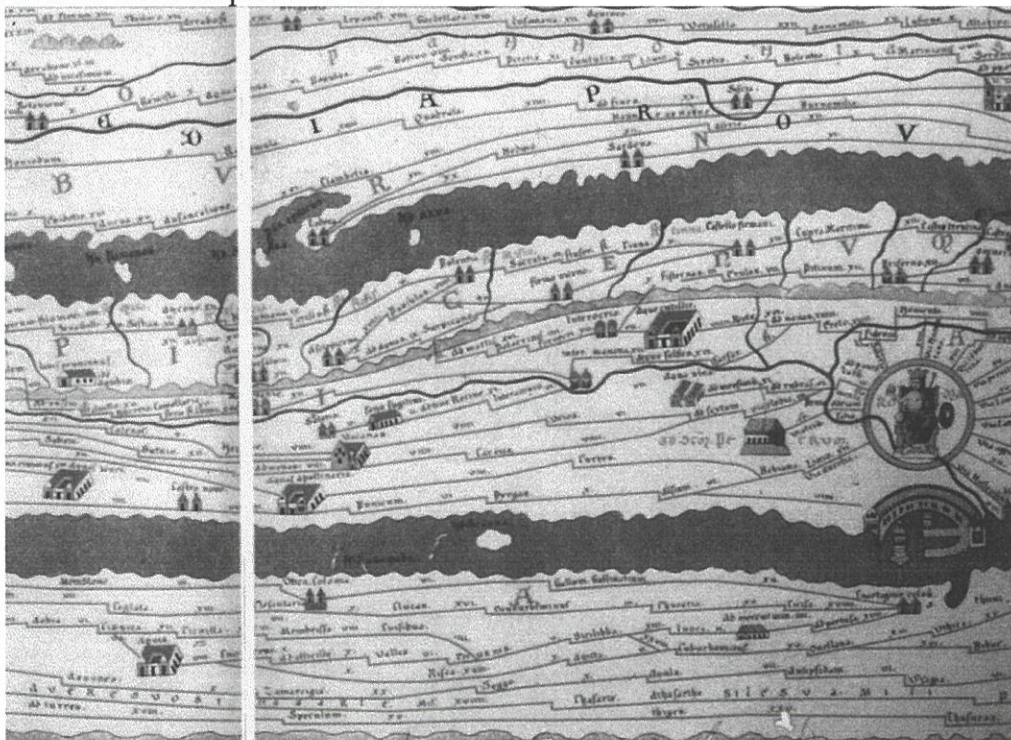
## La carte de Peutinger

Elle retrace les routes majeures de l'empire, ses autoroutes de la communication.

Cette carte vénérable ressemble plus à un schéma d'aiguillages ferroviaires qu'à une carte routière. Elle est une copie exécutée au 13<sup>ème</sup> siècle d'une carte romaine disparue, du 4<sup>ème</sup> siècle. Sur sept mètres de long et très peu de hauteur, afin de pouvoir manœuvrer le rouleau de parchemin, elle retraçait toutes les routes de l'empire, du Finistère à l'Anatolie, de la mer du Nord à l'Afrique, avec le nom des étapes et les distances qui les séparent.

Qu'une telle carte ait existé montre l'attention portée par Rome à ses communications. Leur qualité garantissait la sécurité militaire, les échanges économiques, l'unité de l'empire. Depuis au moins Auguste, l'empereur avait mis sur pied un *cursus publicus*, course publique, fondé sur des relais de chevaux. « Publique », mais au sens que seules les hautes autorités politiques et administratives y avaient accès, sur ordre de mission, et non pas le public.

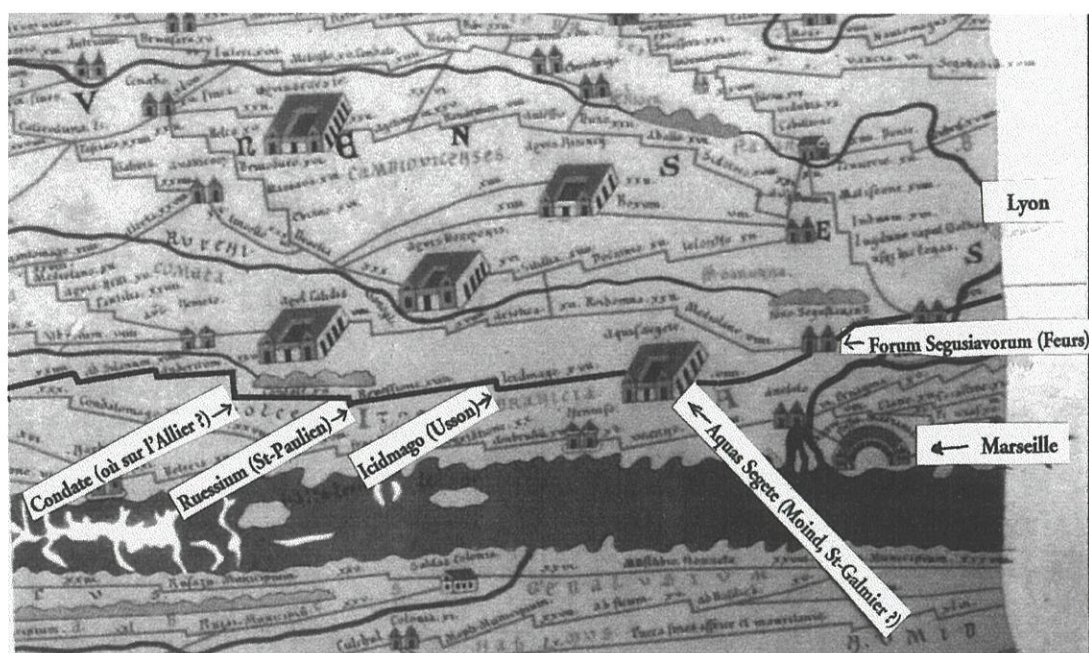
Sur notre reproduction, on voit l'Italie allongée à l'horizontale, de Rome (trônant à droite) à la plaine du Pô à gauche. La chaîne des monts Apennins est suggérée. Au dessus, la mer Adriatique ; encore au dessus, les pays balkaniques (la Dalmatie et l'Istrie (Croatie d'aujourd'hui)). Au dessous, la Méditerranée. La bande de terre en bas de la carte est l'Afrique romaine.



## Routes romaines en pays des Vellaves

L'une des routes de la carte traverse le pays des Vellaves et passe par leur capitale, Ruessium (Saint-Paulien). C'est la via Agrippa, de Lyon à Agen, où elle bifurque : à droite vers Bordeaux, à gauche vers Toulouse. En Velay, on l'appelle « la bolène ». Plusieurs bornes miliaries et quelques fractions de chemin attestent encore aujourd'hui sa réalité.

Elle prend le pays en écharpe : venant de Lyon par Feurs (Forum Segusiavorum) et Aquas Segete (une ville d'eaux, St-Galmier, Moingt ?), elle pénètre en Velay à Icidmagus (Usson, alors en Velay, aujourd'hui en Forez), atteint Ruessium (St-Paulien) et court sur le rebord du Devès, pour aller passer l'Allier à Condate (Monistrol d'Allier ? St-Haond ? ailleurs ?). Ce tracé a l'avantage d'un profil assez régulier, sur les plateaux de granite ou de basalte. Passant la Loire en plaine, il évite les profondes coupures des cours d'eau.



On connaît 18 bornes miliaries de la cité des Vellaves. Treize d'entre elles bordaient la Via Agrippa. Les autres semblent appartenir à une route de St-Paulien vers le col de Fix, Brioude et l'Auvergne, et à une route de l'Emblavès. Onze ont disparu depuis qu'elles ont été signalées. Toutes affichent leurs distances depuis St-Paulien (en milles romains, 1480 mètres) alors que les bornes de la même voie chez les Ségusiaves (Foréziens) les calculent en lieues gauloises (c'est-à-dire un mille et demi, 2.220 mètres).

Des inscriptions qu'elles portent, dédicaces à l'empereur régnant, on déduit que la plupart ont été mises en place au milieu du 3<sup>ème</sup> siècle, à une époque de grandes réfections des routes.



### La borne de St-Jean de Nay

Il ne faut pas lire LA POSTE...  
mais M CAS / LA POSTUMO /  
P F AVG C VELL/ MP VIII

(A l'empereur Marc Cassianus  
Latinus Postumus, pieux,  
heureux, auguste, la cité des  
Vellaves)

Cette borne a été plantée entre  
222 et 235, dates du règne de  
Postumus. Elle signale une route  
qui n'est pas reportée sur la carte  
de Peutinger. De Ruessium elle  
franchit la montagne à Fix et file  
vers Brioude (Brivas) et Clermont  
(Augustonemetum). On peut  
encore la suivre (même en auto),  
du vieux pont de Borne à  
Coubladour.

Source : Rémy, *Cité des Vellaves*.  
Cliché Mestre

### La borne de Sanssac-l'Église

« A nos maîtres,  
l'empereur Marc Jules Philippe,  
Pieux, Heureux, Auguste,  
et Marc Jules Philippe,  
très noble César,  
la Cité des Vellaves.  
4 mille pas. »

Philippe, fils de l'empereur Philippe, a été  
nommé César en août 244 et Auguste en août  
247. La borne le dit César, mais pas Auguste :  
elle a donc reçu son inscription entre ces deux  
dates.

Source : Rémy. Cliché Colette Chambonnet



## 2. Des messagers privés au service public

La chute de l'empire romain entraîne la dégradation rapide de son réseau de routes, et la disparition de ses relais de poste. Rois, évêques, seigneurs se voient dans l'obligation d'organiser des services de messagers, messagers à pied le plus souvent, ou messagers à cheval, encore appelés chevaucheurs.

### Le roi confie une lettre à son messager

Tête nue, genou en terre, s'appuyant sur sa pique, un premier messager s'incline devant le roi reconnaissable à sa couronne et à son sceptre. Il a reçu une lettre munie d'un sceau pendant, bien visible. Le roi lui commande « d'aller ci et là en hâte comme ils y sont appelés » (« *Jam festinantes huc illuc ite vocantes* ».) Un second messager,

équipé de même, s'éloigne déjà, désignant sa destination. A leur ceinture on remarque la boîte en forme d'écusson qui contient les messages.



La pique est l'attribut fréquent des messagers à pied. Elle leur sert pour se défendre contre les bêtes sauvages, les brigands ou les gens de guerre. Et quand il faut passer à gué ruisseaux ou rivières, la pique sert d'appui pour franchir l'obstacle.

*Reproduction par le Musée de la Poste d'un dessin du 15<sup>ème</sup> siècle, de la Bibliothèque nationale*

Bientôt villes et corporations s'occupent aussi d'avoir leurs messagers. L'université en particulier. Ses messagers sont initialement chargés de « porter et rapporter lettres, argent, équipages et bagages des maîtres et écoliers » qui sont souvent éloignés de leur lieu d'origine. A la fin du 14<sup>ème</sup> siècle, chaque diocèse du royaume est desservi par un messager des universités françaises. Ce service bien organisé va peu à peu se mettre à la disposition de tous. Ce sera la première « poste » au sens moderne du terme, c'est-à-dire un organisme capable de transporter, selon des tarifs connus, avec une périodicité fixe et des délais plus ou moins assurés, lettres et paquets.

## La « poste des occasions » : le pèlerin



Plutôt que d'avoir recours aux messagers d'université dont le prix est élevé, les particuliers s'adressent aux voyageurs qu'ils rencontrent pour leur confier missives et paquets : pèlerins, marchands, moines, messagers d'un puissant personnage. C'est ce que l'on appelle la poste des occasions. Il faut avoir confiance !

*Dessin du 16<sup>ème</sup> siècle. Reproduction du Musée de la Poste, Paris.*

## La tournée des convocations aux Etats du Velay



Un exemple de ces tournées et voyages que des piétons exécutent sur l'ordre des autorités :

Les Etats du pays de Velay se réunissent fin août au Puy chaque année. Des piétons sont chargés de porter leur convocation aux personnages qui en font partie. Ce piéton-ci, en août 1749, couvre l'ouest et le sud du Velay. Il part de Saint-Vidal le jeudi 6 août et arrive à Ceyszac le 12. Nous sommes au 18<sup>ème</sup> siècle, mais ce genre de voyages existe depuis le moyen âge. Les chroniqueurs du 16<sup>ème</sup> siècle nous ont conservé le nom de plusieurs de ces messagers.

Plan publié dans *La Poste en Haute-Loire*.

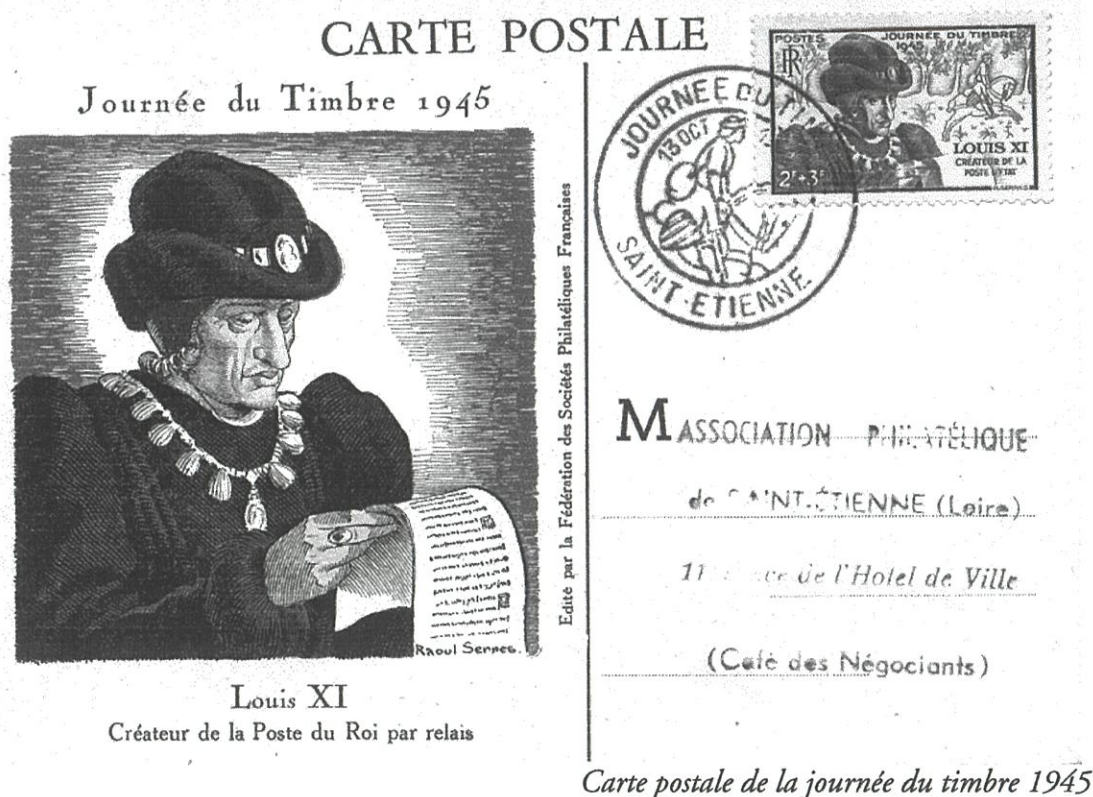
## La naissance d'un service public

A l'extrême fin du 15<sup>ème</sup> siècle, le roi Louis XI va ressusciter le système de relais de chevaux qu'avaient connu les Romains. Comme les Romains, il le fait au seul usage du pouvoir politique.

Il met progressivement en place, le long de quelques routes, des stations où ses chevaucheurs tiennent « poste assise ». Ces cavaliers ne parcourent plus que la distance entre leur propre relais et le plus proche, éloigné au maximum d'une trentaine de kilomètres. Avec un tel système, une distance de l'ordre de 400 kilomètres qui demandait treize jours de marche (31 km/jour en moyenne), est parcourue en trois jours environ (la moyenne passe à 133 km/jour)

C'est Henri IV, en 1603, qui ouvre ce service au public, seule façon d'en financer l'extension, en faisant appel à la clientèle.

Mais le Velay, le Brivadois sont bien à l'écart de cet embryon de réseau...



### Les bottes de sept lieues

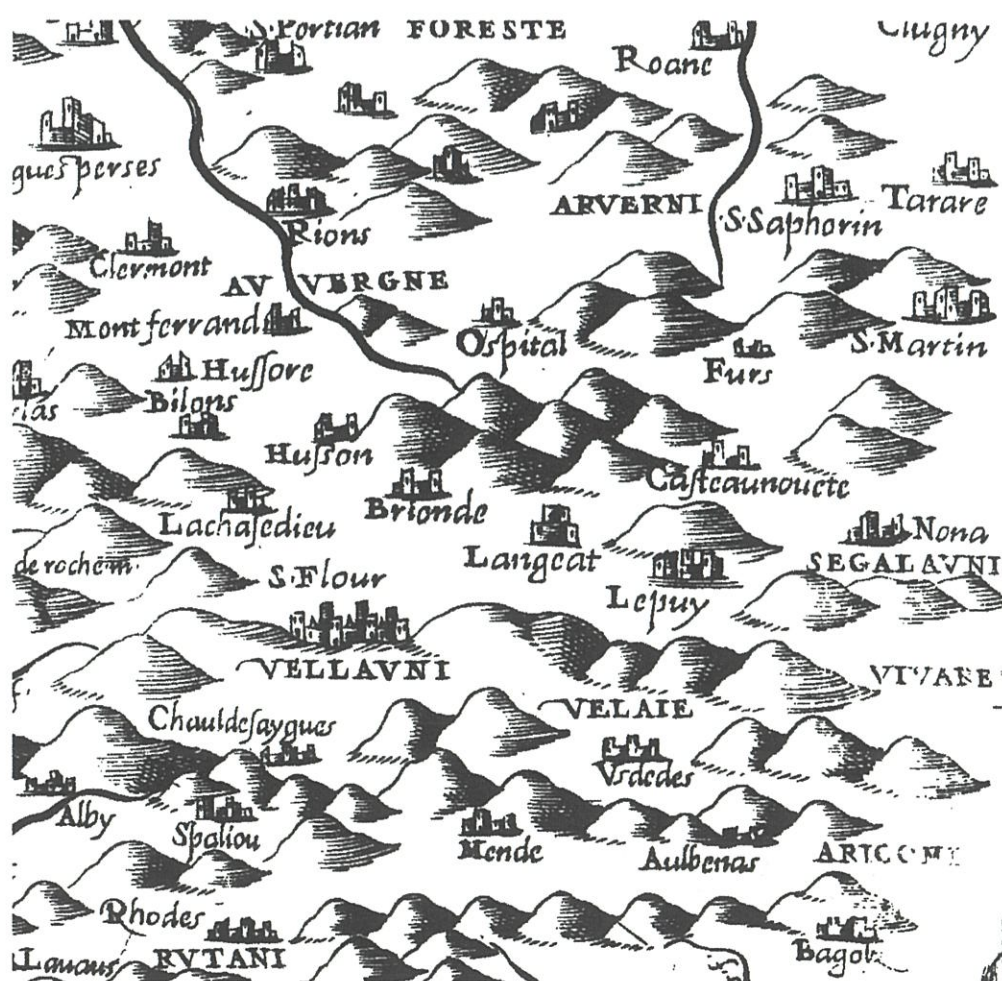
*Les bottes de sept lieues ont fait rêver tous les Petits Poucets. Mais pourquoi sept lieues ? Tout simplement parce que le roi Louis XI avait prescrit de créer les relais de poste de sept en sept lieues – soit une trentaine de kilomètres, une bonne journée de cheval. Que l'ogre ou le géant peut franchir d'un seul pas...*

## A la Renaissance, cartes sans routes ni chemins

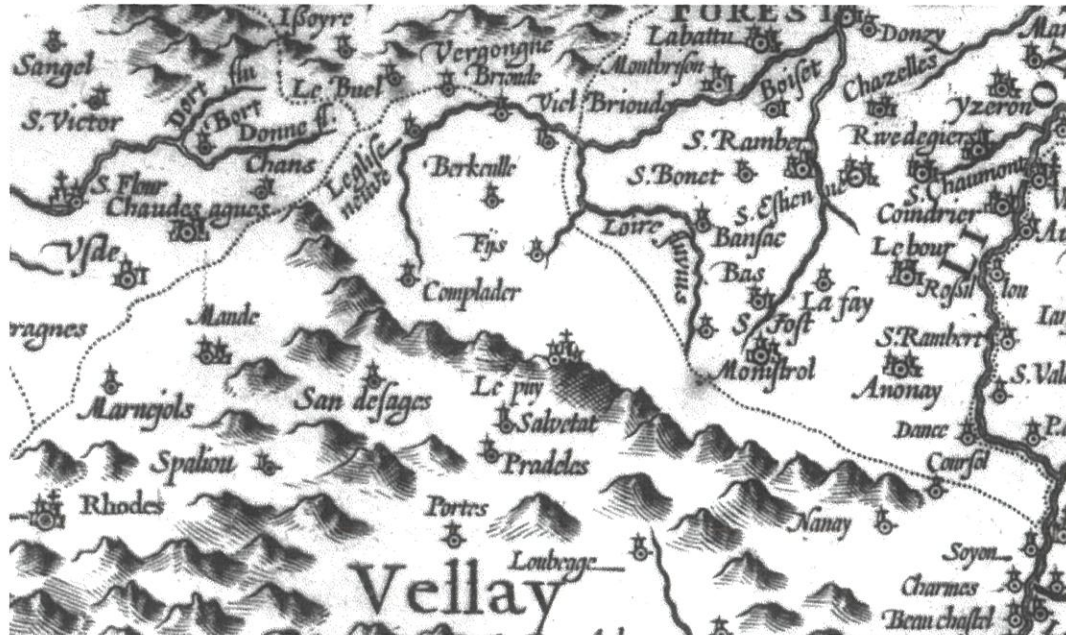
Pendant le Moyen Age, et même longtemps après, pour porter un message au loin, il faut connaître le chemin, ou trouver des guides. Point de cartes. A pied ou à cheval, le messager invente sa route à mesure. Il a souvent le choix entre des variantes. D'ailleurs, dans nos pays montueux, point ou très peu de routes pour le roulage ; les cheminements des piétons et des mulets s'inscrivent bien légèrement sur le sol.

Aussi, quand les cartes apparaissent enfin, répandues par l'imprimerie et la gravure à partir du 16<sup>ème</sup> siècle, elles n'indiquent pas les routes. L'important, ce sont les étapes. Sur la carte romaine, il n'y avait que les routes de vrai. Sur les premières cartes modernes, il n'y a pas de routes du tout. Après des routes sans territoires représentés, des territoires sans routes marquées. Une carte, ce sont des noms de villes jetées un peu au hasard sur l'image d'une province. Dans les meilleures de ces cartes, c'est le réseau hydrographique qui constitue le point de repère essentiel.

Voici notre future Haute-Loire sur une carte de France éditée par Zalten en 1566. Elle est très jolie avec ses succs, mais particulièrement fantaisiste : Montferrand au sud de Clermont, La Chaise-Dieu à l'ouest de Brioude, Saint-Flour chez les Vellauni (les Vellaves en latin), Casteaunouete (Nonnette, près d'Issoire) à l'emplacement d'Yssingeaux... Une carte faite pour dérouter l'ennemi ?



Presque cent ans plus tard, guère de progrès. La carte ci-dessous, de N. Vissher, datée de 1650, est plutôt pire que celle de 1566. Même les rivières sont fausses : l'Allier se jette dans la Loire à Vieille-Brioude, le Furan prend sa source à Monistrol, etc. Une France virtuelle !



B.N., Cartes et plans

Après des détails tirés de grandes cartes de France, voici une carte régionale. En 1630 environ, l'éditeur Sanson a figuré « La duché d'Auvergne », avec le Velay dans le coin sud-est. Les localisations par rapport aux rivières sont assez fiables (sauf Le Puy, du mauvais côté de la Borne...). Les noms de lieux peuvent déconcerter, même les gens de l'époque (Seble pour St Eble). Yssingeaux a ici une nième variante : Essigieux. Les frontières sont celles des provinces : Auvergne, Lyonnais, Languedoc.

Une carte de bon aloi donc, mais toujours pas de route. Or les rivières ne sont pas chez nous des « chemins qui marchent » (Pascal), mais plutôt des coupures à franchir.



B.N., Cartes et plans

## Les premières cartes routières, pour les « routes de poste »

Quand, à la fin du 16<sup>ème</sup> siècle, les Postes royales équipent certaines routes de relais, comptent les distances, veillent à choisir les itinéraires les plus commodes, offrent un service aux voyageurs et à ses propres courriers, dimensionne et entretient la route pour le roulage, la route se fixe. Elle intéresse l'usager. La carte routière peut naître. La première carte moderne qui trace les routes est une carte des postes.

1632 : Tavernier est le premier à offrir cette carte routière postale. Deux grandes étoiles : autour de Paris, autour de Lyon (voir page ci-contre le réseau des routes du Massif central).

Nous reproduisons ci-dessous la partie de la route de Lyon à Toulouse qui nous concerne.

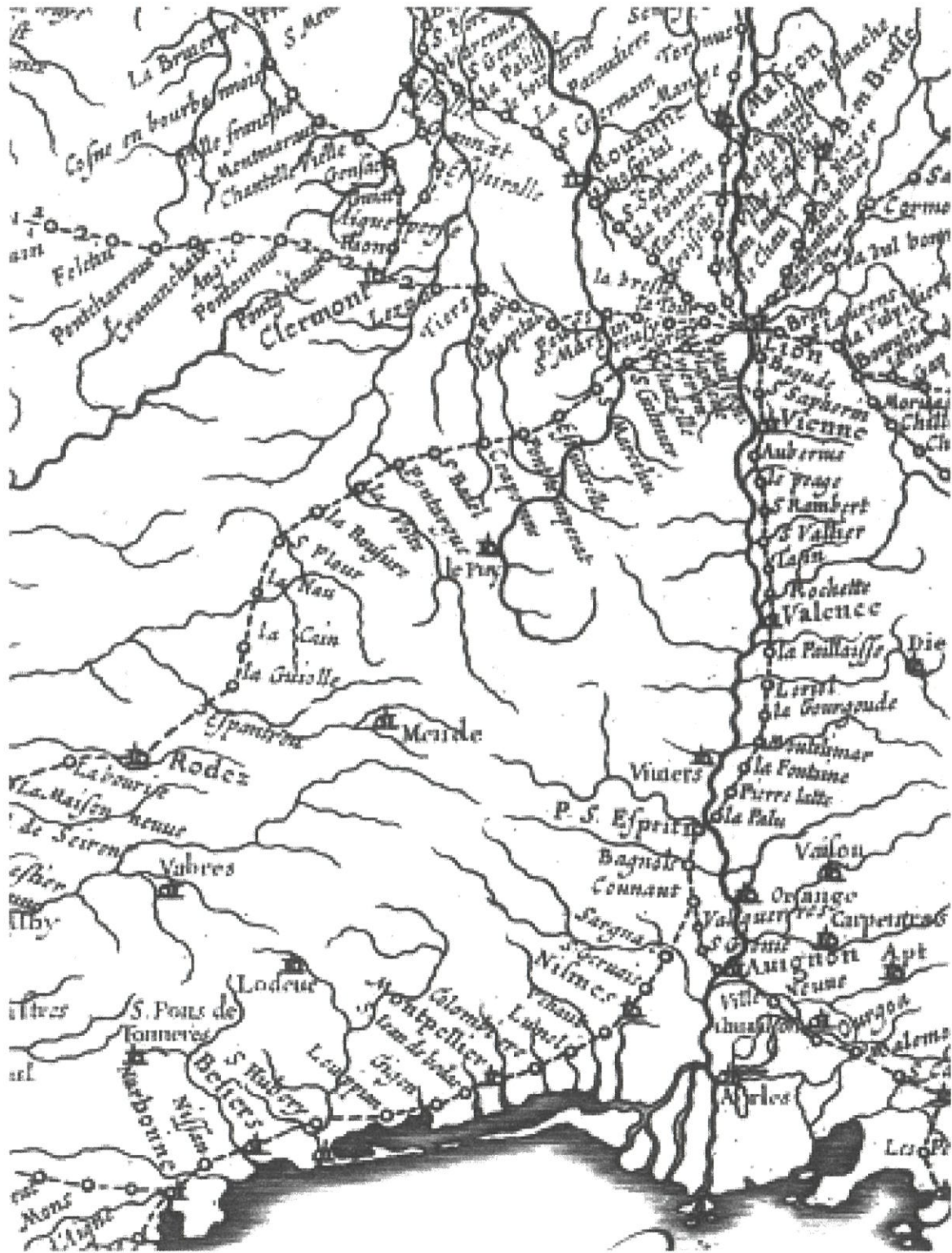
Ce n'est pas l'actuelle RN 88, par le Puy et Mende. C'est, plus au nord-ouest, une route de plateau qui reproduit presque la route romaine. Ses étapes après Saint-Galmier : Saint-Marcellin, Estivareilles, Pontempeyrat, Craponne, Sembadel (écrit St-Badel), Paulhaguet (Pontargue), Lavoûte-Chilhac (La Volte), Ronzière (La Rousure), Saint-Flour, Le pont de Lanau, La Calm (Lacain), Laguiole, Espaliom (Espantrou), Rodez.

Cette route peu fréquentée disparaîtra à la fin du 17<sup>ème</sup> s. Ni St-Paulien ni Le Puy ne sont traversés. Brioude et Langeac restent aussi à l'écart. Il faudrait d'importants échanges entre Lyon et Toulouse pour qu'elle vive.

On peut d'ailleurs douter que la carte soit véridique. Elle présente la route Lyon-Rodez comme une série de relais de postes, mais ces relais ne sont pas organisés. Et même ils ne le seront jamais.



Musée de la Poste, Paris



*La carte des routes de postes, par Tavernier (1632)*

L'étoile des routes au départ de Lyon montre l'importance de la ville à cette époque. Le Massif central est concerné par trois routes : Paris-Moulins-Clermont, Paris-Moulins-Lyon, Lyon-Clermont-Limoges, et une transversale Lyon-Toulouse. Pas de route encore entre Clermont et Brioude : le chemin existe, bien sûr, il est même très fréquenté, mais ce n'est pas encore une « route montée en poste » avec ses relais.

## Le Puy en Velay, 1639 Fausse naissance d'un bureau de messagerie



*Vue du Puy en 1611, par Martellange*

Le chroniqueur Jacmon raconte :

*« Ladicte année, du mois d'aoust 1639, ledict bureau a esté estably en ladicte ville du Puy, de porteurs ordinaires pour aller de ceste dicte ville à Tholouze, Lyon, Montpellier ou Paris et autres lieux, par un porteur ordinaire pour sçavoir nouvelles de huict en huict jours et de quinze en quinze jours »*

Depuis longtemps le Pays de Velay a tout un groupe de « messagers », mais ils ne portent que des messages officiels, même s'ils peuvent servir aux particuliers de « poste des occasions » (et en tirer quelque rétribution personnelle). Mais en ce début de 17<sup>ème</sup> siècle le service aux particuliers s'organise dans le royaume et chaque ville d'importance veut désormais avoir un « bureau » et des « ordinaires », c'est-à-dire des départs et arrivées de courrier à jours fixes.

En Languedoc, on ne croit pas avoir besoin pour cela de la poste royale. Le Velay (pays de Languedoc) pense pouvoir s'arranger tout seul ou en liaison avec les puissantes messageries de Toulouse et de Lyon, elles aussi très indépendantes.

On commence tout seul. La charge est prise par un porteur de Lyon, dont Jacmon ne dit pas le nom. Le Pays de Velay lui donne 600 livres, pour les lettres, plus « *ce qu'il lève des paquets par once* ». Il tient son bureau place du Greffe.

C'est l'échec. Trois hommes se succèdent dans la charge en trois ans. En 1643 on part sur de nouvelles bases : quatre courriers feront à pied les voyages : 15 jours pour aller à Toulouse, 8 pour aller à Lyon.

### 1649 : offre de service postal aux Etats du Velay

Dans ce contexte encore très flou, voici un épisode particulier. En 1649, Jean Bourdays, commis au bureau des postes royales d'Auvergne, basé donc à Clermont, propose ses services de messenger aux Etats du Velay, pour la conduite des voyageurs de la ville du Puy à Paris et pour le port des paquets (c'est-à-dire des lettres) et marchandises entre les deux villes. Poste, messagerie, transport des voyageurs ou simple fourniture des montures de relais aux voyageurs à cheval : on commence à

comprendre qu'il faut faire un tout de ces diverses fonctions pour que le service soit viable.

L'auvergnat malin invite les Etats du Velay, jusque là concentrés sur leurs liaisons avec Lyon et Toulouse, à penser Paris, et à profiter de la route Clermont-Paris, déjà montée en poste, avec ses relais.

Malin encore, il a obtenu de l'université de Paris, un brevet pour exercer la charge de messenger ordinaire du Puy.

Pour les lettres, Bourdays les acheminerait à Clermont où elles prendraient la poste royale, ce qui gagnerait du temps (6 jours au lieu des 9 jours mis par le messenger portant « paquets et hardes »).

Pour les paquets et les voyageurs, il propose aux Etats de faire partir un messenger tous les lundis du Puy, messenger qui arriverait le neuvième jour à Paris (le mardi de la semaine suivante). De même, tous les vendredis, un messenger partirait de Paris, pour arriver au Puy, neuf jours et demi après, pendant les six mois d'hiver, le retour se faisant en neuf jours pendant les six mois d'été.

Prix du port des lettres et paquets : Bourdays s'en remet aux Etats. Pour ce qui est des voyageurs, il offre de les conduire, de leur fournir des chevaux et de les défrayer à table d'hôte et encore de porter leurs hardes jusques au poids de 8 livres, du Puy à Paris, pour la somme de quarante cinq livres et cinquante pour le retour (plus de montées que de descentes ?).

1049

Offre de service des Etats  
 par le Puy de la Vierge

Supplie humblement M<sup>rs</sup> J<sup>rs</sup> Bourdays commis  
 de nouveau dire postre d'auvergne. et me d'auver-  
 gne de la part de la ville de Clermont a Paris, qu'il y a  
 un aduerty qui dans la pite ville du puy se ny  
 conoit point de me d'auvergne pour la conduire  
 de la ville de Clermont a Paris ny pour le  
 port de ses paquets a marchandises que  
 conuient faire porter de la ville de Clermont  
 au Supplie conoit au conuient a l'auvergne  
 de la ville de Paris de la ville de Clermont Il conoit  
 obtenir pour son service de faire l'office de messenger  
 ordinaire de la ville de Clermont a Paris de

## Diplôme postal de Sorbonne

1649 toujours. A son offre, Bourdays joint un certificat en latin. La Sorbonne, sous la signature du professeur Jean Daniel, l'a pourvu en effet de la charge de messenger ordinaire (*nuncius ordinarius*) de la ville du Puy. Naturellement la Sorbonne n'a pas la moindre idée des besoins postaux du Velay. Elle n'a pas non plus fait passer d'examen professionnel à Bourdays ! Mais il a versé la taxe habituelle.

Le développement de la poste royale, le monopole qu'elle s'est donnée du transport des lettres, aurait dû mettre fin à l'histoire postale de l'université. Mais celle-ci a su défendre ses droits. Et quatre ans plus tôt, en 1645, le roi a maintenu l'université de Paris « *au droit de pourvoir des messagers ordinaires, et les messagers par elle pourvus au pouvoir de faire toutes fonctions de messagerie* ». En somme elle donne ou vend un droit d'exercer (d'ailleurs non obligatoire).

Cette situation durera jusqu'en 1719, où l'université cède son droit aux Messageries royales, sous réserve de percevoir chaque année un 28<sup>ème</sup> du bail des Messageries, « *au moyen de quoi l'instruction de jeunesse sera faite gratuitement dans tous les collèges de plein exercice* » (il s'agit des collèges faisant partie de l'université de Paris). Ce mode de financement de la gratuité scolaire via la poste dura jusqu'à la Révolution.

Pourquoi un 28<sup>ème</sup>? Parce que c'est la proportion, établie après enquête, entre le revenu postal de la Sorbonne et le revenu de la poste publique.

*V*NIVERSIS presentes literas inspecturis *Petrus Daniel apud Zygram Navarram professor -*  
*hon<sup>o</sup> Naois ballia in alma civitate studij Parisiensis procurator et eadem Nao salu<sup>o</sup> dno -*  
 Notum facimus, quod die datarum presentium coram nobis presens & personaliter constitutus prou-  
 dus vir & honestus *Joanna Bourdaya* cupiens & desiderans sub protectione  
 & clientela dictae Vniuersitatis vivere & officium nuncij ordinarij pro *Sibi*  
*Sulgo Le Puy en Velay*  
 Ea propter nobis humiliter supplicauit, quatenus praedictum officium *nuncij ordinarij*  
*eiusdem Sibi du Puy en Velay*  
 sibi conferre & de ipso prouidere dignaremur atque vellemus. Nos autem eiusmodi supplicationi annuentes  
 eidem presenti & acceptanti praedictum officium *nuncij ordinarij* contulimus & donauimus  
 conferimusque & donamus per presentes, *in conditionibus quae habentur in contractu in isto apud Magistrum et*  
*forium Notarium Cygria Parisijs anno dñi millesimo sexcentis quadraginta nono die Vigilia prima Augusti*  
 ac ipsum jurare fecimus omnia iuramenta, alijs per dictam nationem nostram quoad officium nunciatus exer-  
 cendum ordinata. Quibus sic actis & juratis nos eidem *Bourdaya* concessimus & dedimus tenoreque  
 presentium damus & concedimus licentiam & auctoritatem plenam dictum officium exercendi secundum  
*etc.* *ADHL, 1C/2594*

## Poids des habitudes et concurrence royale

Grave problème pour le Puy : attirer à lui la vieille route de Toulouse à Lyon, deux capitales commerciales qui font entre elles des échanges au long cours, soit en contournant le Massif central par le bas, soit en le traversant au plus court, comme la route romaine, et comme l'indique en 1632 la carte de Tavernier. Le poids « postal » du Puy est-il suffisant pour infléchir la route ?

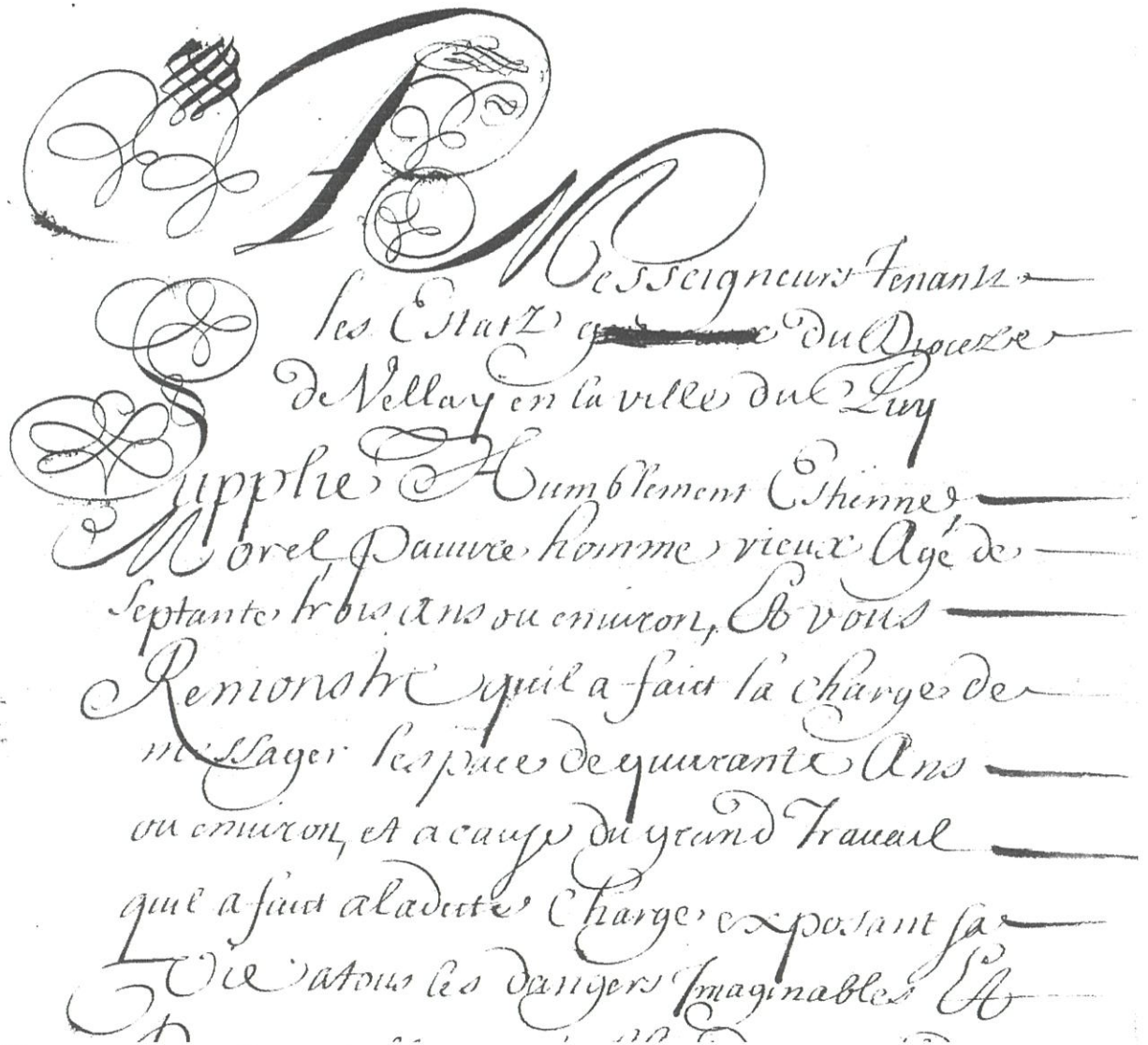
Autre problème : les postes royales se manifestent, brandissent le monopole. En 1645, un messenger royal est nommé au Puy. Les Etats du Velay délibèrent : « *On empêchera*

*l'établissement en office d'une messagerie au Puy.* » Ils veulent garder la haute main sur leur organisation postale.

Le bureau du Puy va ainsi de blocages en déconvenues. En 1684, il faut recommencer à zéro. Les Etats du Velay se fâchent. Il faut à nouveau mettre Toulouse et Lyon face à leur engagement d'« établir un courrier et un bureau de messagerie », faute de quoi le service sera mis à l'enchère. Somme sera faite à Toulouse et l'on envoie le chanoine Arcis à Lyon, car c'est « le plus important pour cette ville » - notre ville du Puy.

## La lettre d'Etienne Morel, pauvre facteur

Le messager vit dans la précarité. Pas de retraite évidemment. Etienne Morel, sans famille pour l'aider à assurer sa subsistance, se voit contraint à l'âge de 73 ans d'implorer la charité de ses anciens employeurs. Sans doute s'est-il adressé à un écrivain public pour lui tourner sa supplique. Il insiste sur son dévouement : il a assuré son service pendant « la maladie contagieuse » : l'une des pestes des années 1620 ? La lettre n'est pas datée mais nous sommes au 17<sup>ème</sup> siècle.



Messieurs Tenants  
 les Etats ~~généraux~~ du Diocèse  
 de Velay en la ville du Puy  
 Supplie Humblement Etienne  
 Morel pauvre homme vieux Age de  
 Septante trois ans ou environ, Et vous  
 Remonstre quil a fait la charge de  
 messenger l'espace de quarante Ans  
 ou environ, et a cause du grand Travail  
 que a fait a ladite Charge, exposant sa  
 Vie a tous les dangers Imaginables Et

Texte complet transcrit page suivante.

*A Messieurs tenant les Etats du diocèse de Velay  
en la ville du Puy.*

*Supplie humblement Estienne Morel, pauvre homme vieux, âgé de septante trois ans ou environ, et vous remontre qu'il a fait la charge de messenger l'espace de quarante ans ou environ, et à cause du grand travail qu'il a fait à ladite charge, exposant sa vie à tous les dangers imaginables, et principalement lors de la maladie contagieuse, ne se trouvant personne qui voulût accepter cette charge en ce temps-là sinon le pauvre suppliant, qui fut obligé à tous ses voyages de coucher dehors pour ne pouvoir trouver personne qui lui donnât retraite, à cause de la prévention que le monde avait de ladite maladie contagieuse, que fallut que le pauvre suppliant souffrît la rigueur et les injures du temps, pendant un long temps, tant la nuit que le jour, et il a si fort pâti pour les affaires du pays qu'il est devenu tout infirme de son corps, qu'il est hors de moyen de pouvoir travailler pour gagner sa vie. Ce considéré, plaira à leurs Grâces Nosseigneurs lui continuer l'assistance de vos charités et libéralités, et lui passer quelque chose pour lui aider à subsister. Et il prie à Dieu pour votre santé et prospérité, et ferez bien./.*

ADHL, 1C/2594

## Le piéton de Lyon au Puy, 1747

Ce document montre que, en plein milieu du 18<sup>ème</sup> siècle, le volume de correspondance entre Le Puy et Lyon, ne justifie pas davantage qu'un « piéton », un courrier à pied, pour le transporter. Il met trois jours pour franchir la distance. La situation est en somme la même qu'au moyen âge ou sous le règne de Louis XIV.

*Course à Pied de Lyon  
à Le Puy distant de vingt lieues*

*Je soussigné Directeur de la Poste  
de Saint Etienne  
reconnois avoir reçu de M. *Silvestre Caspary*  
Directeur du Bureau de la Poste de  
la somme de *Sept Cent Livres**

*pour le service de la malle de Lyon  
à Le Puy fait  
pendant le quartier de *juillet*  
mil sept cent quarante *sept* à la discharge de la  
ferme generale des Postes & Messageries de France,  
dont je le quitte & tous autres. FAIT à *Saint Etienne*  
le *quatorzième* *juillet* mil sept  
cens quarante *sept* *un**

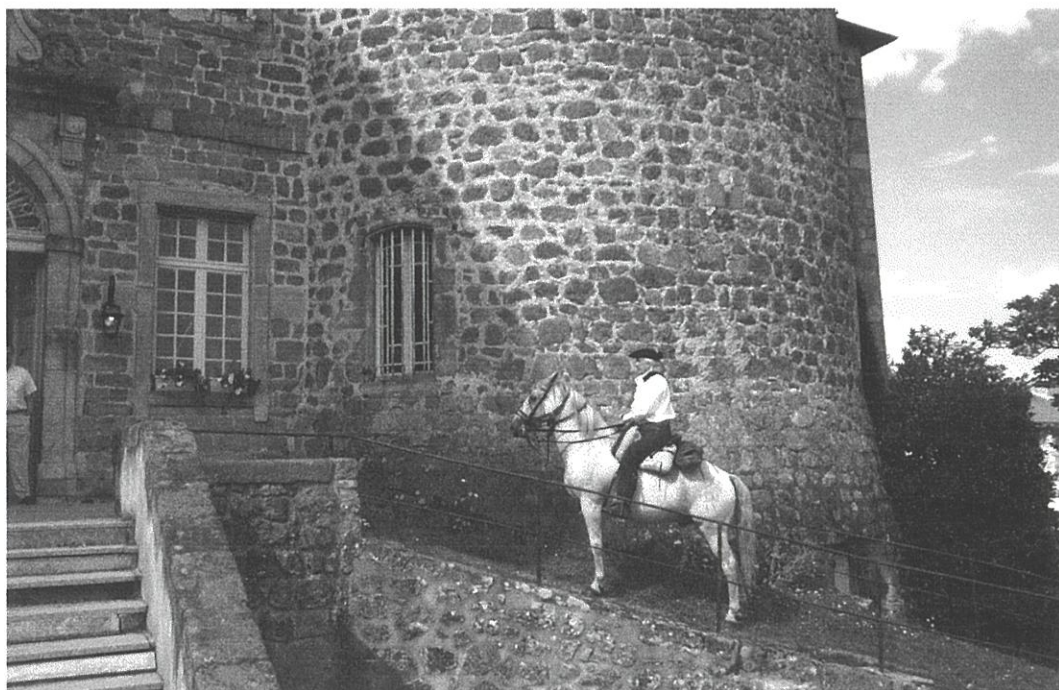
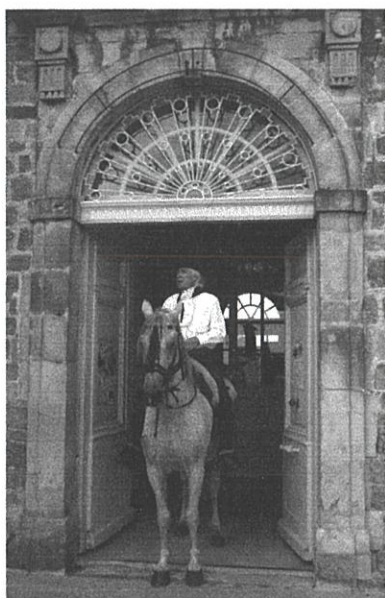
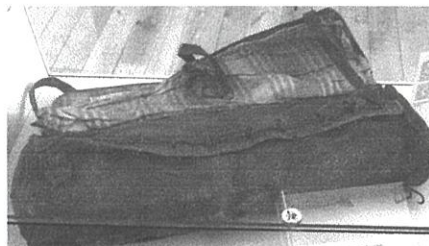
En 1747, le directeur du bureau de poste de Saint-Etienne prend en charge le service de la malle (la sacoche de cuir contenant le courrier) de Lyon au Puy, pour 200 livres par quartier (trimestre), service qu'il fait faire par un piéton qu'il rétribue lui-même.

Document publié dans *La Poste en Haute-Loire*.

Mais la situation va évoluer rapidement. En 1750, un courrier à cheval remplace le courrier à pied, et fait le service en une journée. En 1756-58, les Ponts et chaussées construisent une vraie route roulable, carrossable, moderne, le Grand Chemin, qui relie Le Puy à Saint-Etienne et à Lyon. L'ère de la poste aux chevaux s'ouvre...

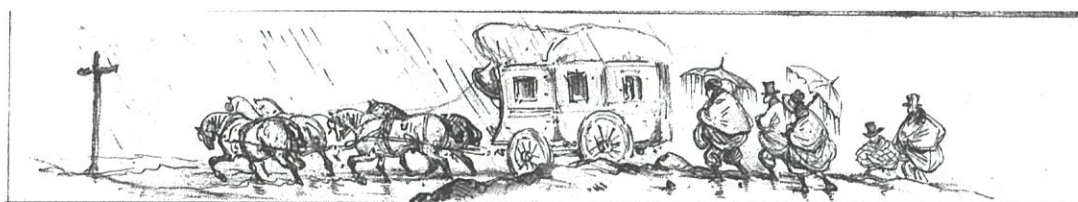
## Le courrier à cheval

Une gravure du 17<sup>ème</sup> siècle montre un chevaucheur, armé, portant en croupe la « malle » de cuir, fermée par une chaînette, toute semblable à celle que nous avait prêtée le Musée postal d'Auvergne à St-Flour (photo ci-dessous). C'est un courrier à cheval, comme celui-ci qui, en 1750, porte la « malle » de dépêches du Puy à Lyon, et que M. Jannès a fait revivre devant le château épiscopal de Monistrol...



### 3.

## La poste aux chevaux dans nos montagnes



Vers la fin du 18<sup>ème</sup> siècle le réseau royal de la poste aux chevaux atteint par le Brivadois ce qui va devenir la Haute-Loire. Il est temps de préciser de quoi il s'agit.

Sur les « routes de poste », ou « montées en postes », le service public met à la disposition des usagers publics ou privés, individus ou entreprises, un réseau de relais où l'on est assuré de trouver en tout temps et 24 heures sur 24 des chevaux prêts à être attelés à une voiture, ou loués à un cavalier, et un postillon pour les conduire jusqu'au prochain relais.

Le premier usager de la poste aux chevaux est la **poste aux lettres**. Les deux services sont intimement liés, et d'ailleurs presque continûment administrés par la même administration centrale. La poste aux lettres utilise le réseau des relais pour y faire circuler soit ses propres voitures (sur les routes principales), soit ses courriers à cheval.

Poste aux chevaux et poste aux lettres sont deux réseaux fonctionnellement distincts . Il y a des bureaux de la poste aux lettres qui ne sont pas sur le trajet des routes de postes. Inversement, la plupart des relais de la poste aux chevaux ne sont pas bureaux de poste.



Plaque de brassard  
du premier postillon  
du relais du Puy

**Les relais de poste** sont davantage qu'une auberge où l'on accueille les voyageurs « à pied, à cheval ou en voiture ». C'est l'une de ces auberges, mais qui a passé un contrat avec la Poste aux chevaux pour mettre à la disposition des voyageurs et de la Poste aux lettres, un nombre convenable de chevaux frais, et de postillons pour les conduire. Les relais de poste n'existent donc que sur les routes « montées en poste », les « routes de poste ». Ils sont éloignés les uns des autres d'une distance variable, qui représente de 2 à 4 heures de chemin. Ces auberges ne sont pas tenues par un aubergiste, mais par un maître de poste.

## Tout un vocabulaire

Ce réseau des deux postes, c'est un monde en soi, fortement lié à la civilisation du cheval. Essayons d'y entrer, en nous servant de quelques mots comme clés.

### Accidents

En France, pour l'année 1827, 4217 diligences versées, 856 décès, 7.221 blessés, 602 chevaux tués (Rapport du ministère de l'Intérieur, 1828)



### Auberges

Elles sont rustiques. Jules Janin décrit une arrivée à Saint-Etienne : « On entre par la cuisine, on passe devant le tourne-broche chargé de viandes, on trouve une petite cour pleine de fumier, on monte par un escalier de bois, on se jette sur un lit à fleurs gothiques... »

### Centralisation

Tout se décide à Paris : l'établissement des relais, la distance officielle entre les relais voisins, le nombre de chevaux et de postillons dans chaque relais, les tarifs. C'est la même chose pour les bureaux de la poste aux lettres. C'est à Paris qu'on décide de les ouvrir, qu'on en désigne le titulaire, qu'on fixe le salaire de ce dernier. Dans le système hyper-décentralisé de l'ancien régime, c'est très nouveau. Ainsi, à Monistrol, au milieu du 18<sup>ème</sup> siècle, le directeur de la poste est le premier agent public qui soit nommé par l'Etat, et très longtemps le seul.

### Chevaux

Le nombre de chevaux que le maître de poste est tenu d'avoir dans son relais est fixé par l'administration centrale.

On préfère le bidet breton, petit (1 m. 50 au garrot), mais résistant : « On se sert ordinairement de bidets entiers, parce qu'ils sont plus durs à la fatigue ; on doit les choisir étoffés, courts et ramassés. » On préfère les individus à la robe claire, qu'on verra mieux la nuit.

Le cheval de poste mange 11 à 12 litres d'avoine, bien plus que le cheval de labour. Il boit jusqu'à 60 litres d'eau (pas de relais sans un abreuvoir bien alimenté).

### Courrier

Employé de la Poste aux lettres, il est responsable de l'acheminement de la *malle* contenant les *paquets de dépêches*, qu'il accompagne sur une longue distance. Aux relais correspondant à un bureau de poste, il remet au directeur (ou à son commis) le paquet qui lui est destiné et reçoit les paquets de dépêches venant du bureau et destinés aux bureaux de la suite de sa route. On le plaint de travailler jour et nuit sans discontinuer, dans l'inconfort de la malle-poste. D'autres font remarquer qu'après un service de trente ou quarante heures, il a droit à une semaine de repos, pour un salaire de 5 à 6.000 francs, payé d'un colonel (comparaison du 19<sup>ème</sup> siècle).

Muni d'un livret de course où il indique relais par relais le temps employé pour le parcours et le relayage, le courrier est puni en cas de retard injustifié.

Le courrier attaqué doit défendre les dépêches au péril de sa vie. Il est mis à pied s'il se laisse voler sans avoir protégé son chargement avec suffisamment de conviction.

### Diligence

On la connaît de 1775 à la fin du règne de Louis-Philippe. Dans sa forme achevée elle apparaît vers 1818, avec ses trois corps : coupé, intérieur et rotonde, et l'impériale au dessus pour les bagages, et une banquette pour les fumeurs. Plus tard, la caisse à bagages fut placée à la base et l'impériale réservée aux voyageurs.



Sur le trajet Saint-Etienne-Lyon, que l'on fait en seize heures en 1820 et en moitié moins de temps en 1831, la place en coupé vaut 9 fr. à l'intérieur, 8 fr. en rotonde et sur les banquettes 6 fr. (avec 25 kilos de bagage en franchise).



### Insécurité

Sous le Directoire, la diligence du Puy est attaquée à Pont-de-Lignon. Mais on avait été prévenu, des gendarmes avaient remplacé les voyageurs. il y eut des blessés de part et d'autre. Voir plus loin le braquage de la voiture du marquis de la Rochenégly. Et ci-contre deux vignettes qui accompagnent une lithographie de Gache : le bandit qui doit crier « la bourse ou la vie », et la demoiselle attachée à un arbre.. En quel Far-West sommes-nous ?

### Lieue

Le mot vient du gaulois « leuga ». La lieue gauloise fait 2 km 222 (une fois et demi les « milles pas » romains). La lieue de poste fait 2000 toises, soit 3 km 998. La lieue de roi fait 4.400 m.. Le pas des soldats d'infanterie est calculé pour faire exactement une lieue de roi en une heure. Pour le piéton, une lieue c'est une heure. Pour le cheval trotant, une heure c'est deux lieues.

## Loueurs de chevaux

Ils ont le droit d'exister, même sur les routes de poste, mais les maîtres de poste ont le privilège de faire aller leurs chevaux au galop, « en poste ». Les chevaux des loueurs privés ne peuvent aller qu'au trot.

## Maître de poste

Titulaire d'un « brevet de poste », il dirige un relais de poste, recrute ses postillons et a autorité sur eux. Il est assez fréquent qu'il dirige plusieurs relais voisins sur la même route. Au 19<sup>ème</sup> siècle, il porte un bel uniforme (voir illustration ci-contre).

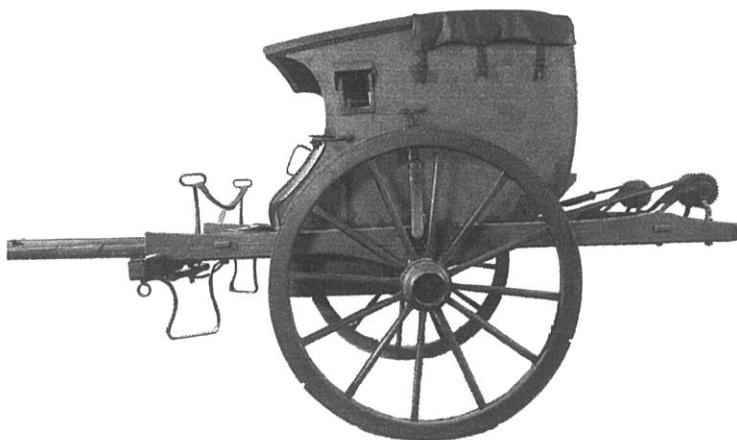


## Malle-poste

La malle-poste est conçue légère pour aller vite, avec des chevaux au galop sur des routes bien entretenues. Alors que la diligence est d'abord conçue pour les voyageurs et accessoirement pour le courrier, la fonction essentielle de la malle-poste est le transport du courrier. De nuit comme de jour, elle ne s'arrête aux relais que le temps du relayage. Mais le service la rentabilise en offrant aux amateurs de vitesse et d'émotions fortes une, deux ou trois places à l'intérieur, selon le modèle.

C'est un auvergnat, Jean Irisson, qui fabrique la malle-poste du Premier Empire. Avec son associé Jacques Delchet il s'engage en 1803 à fournir et entretenir 162 véhicules sur les routes majeures. Avec les conquêtes napoléoniennes, le nombre de routes servies en poste augmente : 373 malles sont entretenues par l'entreprise en 1813. A la chute de l'empire, le service est réduit de moitié.

Encore lourd, ce modèle est totalement éclipsé en 1818 par un modèle à quatre roues, plus léger et de plus grande capacité, conçue par les frères Grosjean sur les indications de Louis XVIII qui avait apprécié la qualité des « mail-coaches » anglaises



## Messageries

Elles ne s'occupent pas de messages, mais de service aux voyageurs. Sauf les diligences Paris-Lyon et Paris-Lille, elles ne se servent pas des chevaux de poste. Leurs attelages font tout le trajet, au pas ou au trot, et en s'arrêtant pour le dîner (à midi) et le coucher. Elles ne peuvent guère dépasser 50 kilomètres par jour. Elles peuvent s'arrêter à des auberges qui ne sont pas relais.

## Poste

Le mot a de multiples usages. Une poste, c'est deux lieues de postes, 8 kilomètres, c'est-à-dire une heure de cheval au trot.

*Courir la poste*, c'est galoper de relais en relais sans s'arrêter plus que le temps du relayage. Un particulier peut le faire. C'est ce que fait la malle-poste.

Une route est *montée en poste* quand le système des relais de poste y a été organisé.

## Postillon



Il est l'employé du maître de poste, qui doit en avoir un pour quatre ou cinq chevaux.

A l'arrivée d'une voiture relayante, le postillon du relais précédent dételle ses chevaux et les ramène « haut-le-pied », monté sur l'un, tenant l'autre ou les deux autres par la bride. La voiture est maintenant sous la responsabilité du nouveau postillon qui prépare et attelle ses chevaux. Monté sur le cheval de gauche, il assure la conduite de la voiture.

Il est réputé turbulent et indiscipliné, aimant la chopine et prêt à négocier avec le client pour un bon pourboire. Les règlements qui l'encadrent sont méticuleux, et causes d'autant de punitions.

*Illustration ci-dessus : Postillon ramenant les chevaux au relais, aquarelle de Raucourt, Musée de la Poste*

### Les postillons nécessiteux

On connaît très mal les postillons de Haute-Loire. Les archives n'en disent rien, sauf exception. Par exemple une enquête de 1850, qui demande de dresser la liste des anciens postillons « nécessiteux », en vue de leur accorder une petite pension. L'enquête est faite sur tous les relais de Haute-Loire et ne découvre que deux pensionnables – qui nous donnent une image émouvante de ces hommes au dur métier.

**St-Georges d'Aurac** : Pierre Soulier, né à Aurac en 1779, domicilié à Fix-Villeneuve ; 30 ans et neuf mois de services dans la poste (services cessés et régularisés fin 1849 [il donc entré au service à 40 ans en 1819]. Indigent, trois enfants, taie sur un œil, doigt médian paralysé.

**Yssingaux** : Jean-Pierre Aulanier, né à Yssingaux en 1803, domicilié à Yssingaux, vingt ans et deux jours de service. Voisin de l'indigence, quatre enfants.

Il semble que tous les deux aient obtenu leur pension.

*Archives nationales, F/90/20297*

## Lente avancée de la poste aux chevaux dans le « midi de l'Auvergne »

Fin 17<sup>ème</sup> s. La route d'Auvergne, « montée en poste » jusqu'à Clermont dès Henri IV, est prolongée vers le sud.

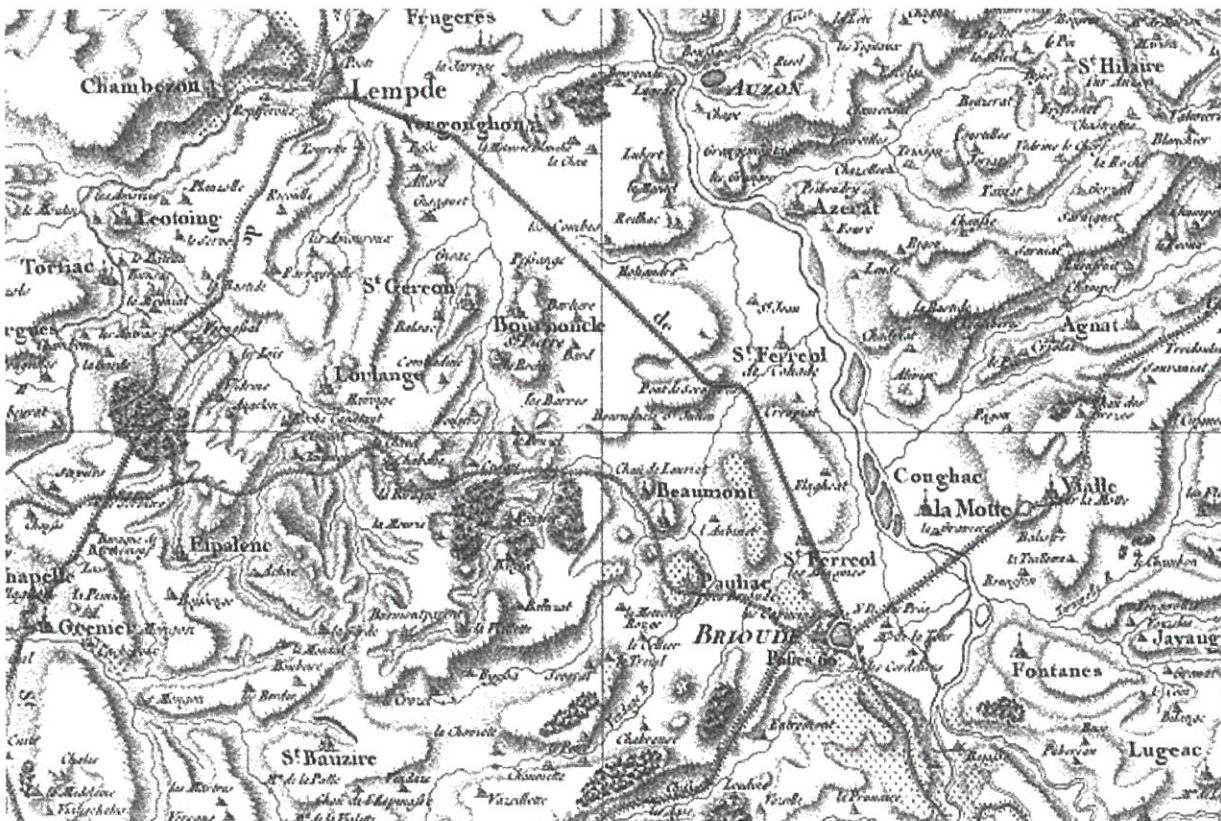
Côté Forez, la situation est la suivante : une route carrossable de Lyon à Saint-Etienne et de Saint-Etienne à Montbrison, mais elle n'est pas montée en poste. Pas de route du tout entre Roanne et Montbrison. La route Lyon-Clermont, par Feurs et Boën (qui figurait sur la carte de Tavernier), n'est pas marquée non plus : cet axe médiéval a dé péri, et ne sera rétabli que bien plus tard.

Début 18<sup>ème</sup> La route de poste Paris-Auvergne atteint Lempdes et Saint-Flour. Brioude se greffe aisément sur elle à Lempdes. Elle sera continuée vers Aurillac et vers Mende.

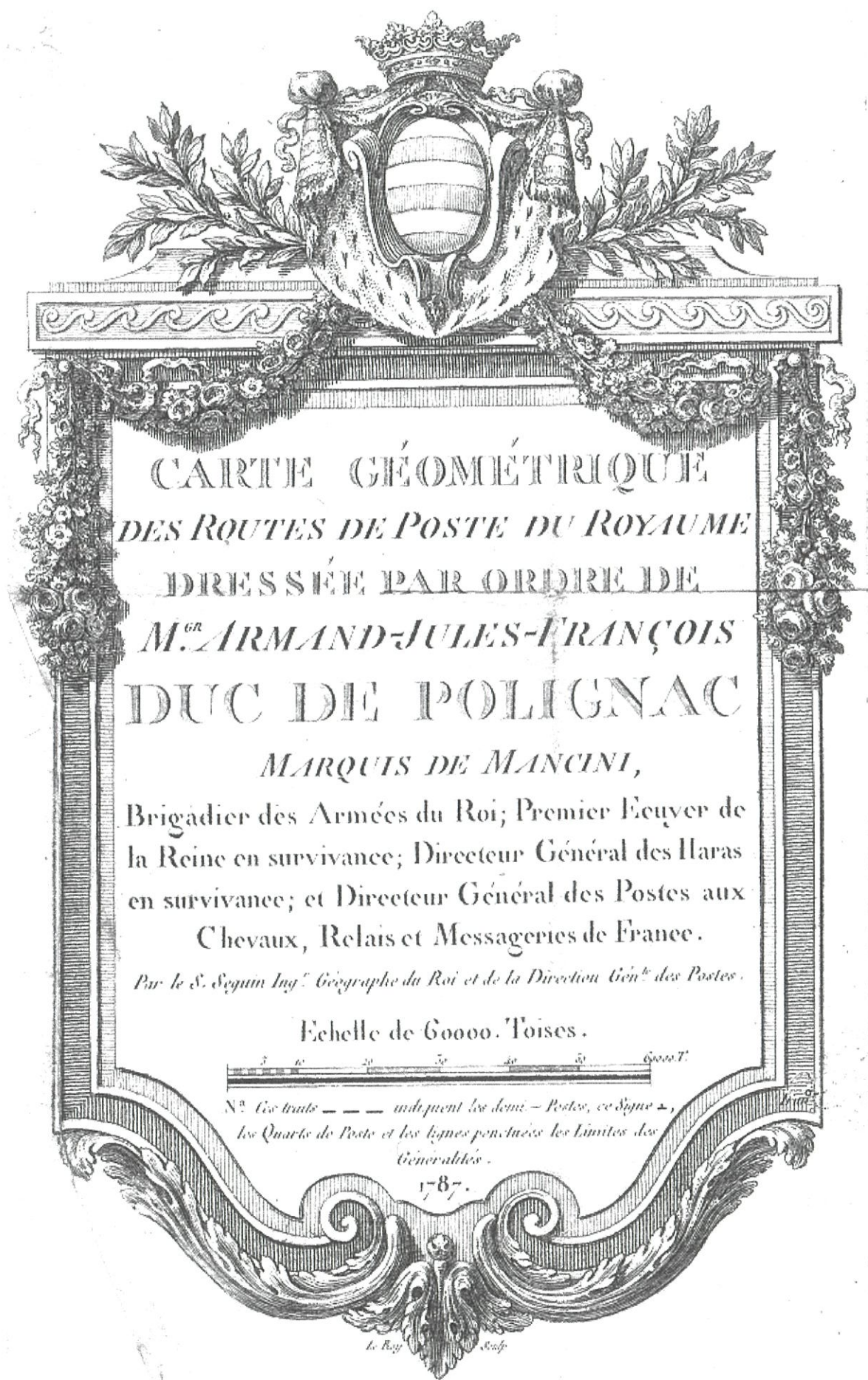
Pour relier Brioude au Puy, il faudrait que la route soit en état. Mais les travaux nécessaires sont sans cesse retardés par le manque de coordination entre l'Auvergne et le Languedoc, qui ont leur frontière à Fix.

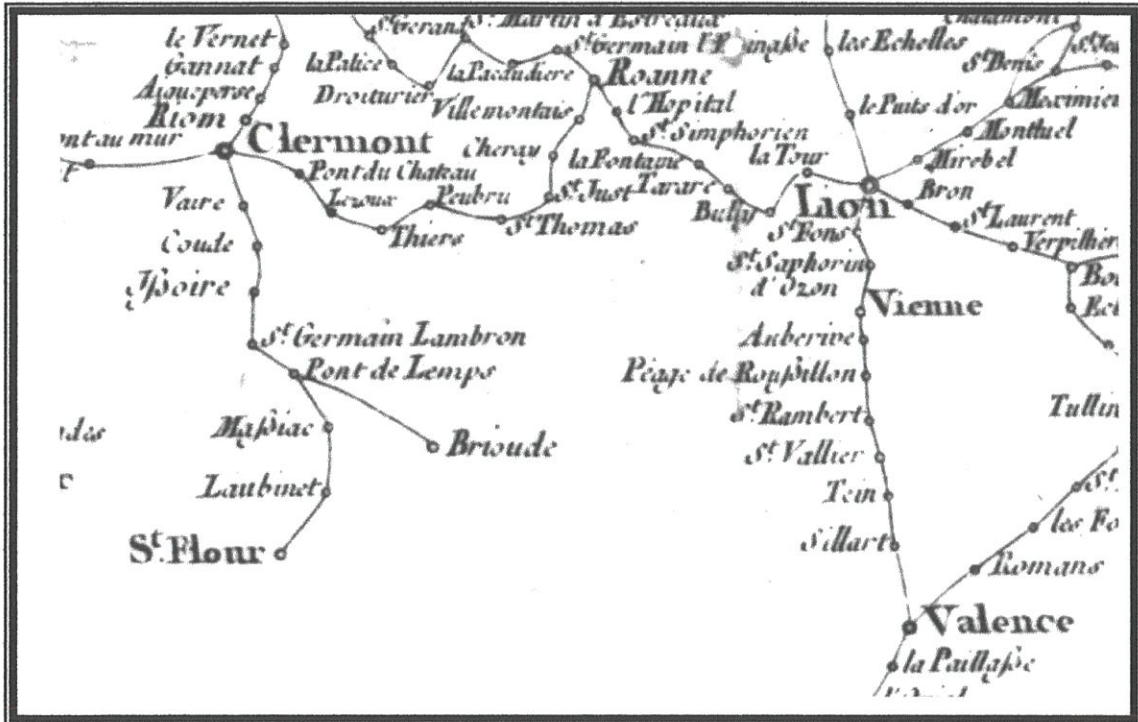
1750 Courrier de Lyon au Puy : le piéton qui portait le sac de dépêches en trois journées, laisse la place à un courrier à cheval, qui fait le service en 24 heures.

1770 Les cartes de Cassini, premières cartes scientifiques, tracent tout le réseau des routes carrossables. Celles qui sont en outre montées en poste sont indiquées. Pas de changement : elles s'arrêtent à Brioude et à Lyon (Lyon-St-Etienne n'est pas encore route de poste).



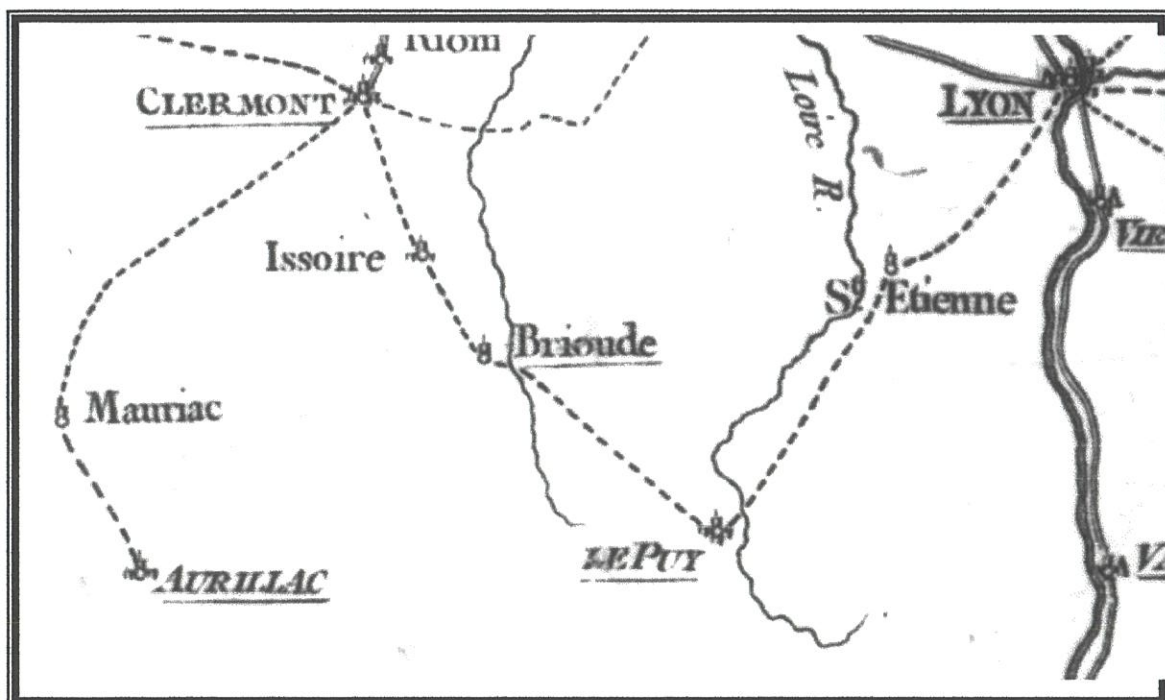
Carte de Cassini, détail Lempdes-Brioude et Lempdes Grenier-Montgon





### *1787 : les deux cartes Polignac*

Le premier duc de Polignac est directeur général des Postes aux chevaux, Messageries et Haras en 1786 et 1787. Il fait dresser en 1787 deux cartes géométriques, pour l'ensemble du royaume : l'une, des routes de Postes, l'autre, des services de Messageries (transports publics). Nous reproduisons notre région du Massif central. En Velay la poste s'en tient au cheval (encore compatible avec un modeste volume de courrier) mais les projets d'ouverture de la poste aux chevaux vont bon train. Déjà les transports publics (carrosses des Messageries royales) atteignent Le Puy, soit de Lyon, soit même de Clermont.



A la veille de la Révolution, tout paraît enfin prêt pour établir la liaison Brioude-Le Puy par malle-poste. La création du département ne peut que faciliter l'opération. Mais les troubles, les dépenses de guerre, l'obsession politique vont remiser tous les projets. En 1815, on sera dans la même situation qu'en 1785. Tout le service se fait à pied ou à cheval. C'est à la Restauration que revient le mérite du bond en avant postal : en 1817 le réseau des relais de postes, en 1829, la distribution rurale.

1817 Les routes Saint-Etienne-Le Puy et Le Puy-Lempdes sont montées en poste, d'un coup. La section Lyon-Saint-Etienne l'avait été précédemment.

Les relais sont d'abord établis à la Chomette, Fix, Le Puy, le Pertuis, St-Maurice, St-Ferréol. La plupart sont sur les points élevés du trajet. Conception technique et non commerciale. Hormis Le Puy, les relais évitent les villes... et les bureaux de postes. Point de relais à Brioude, Yssingeaux, Monistrol...

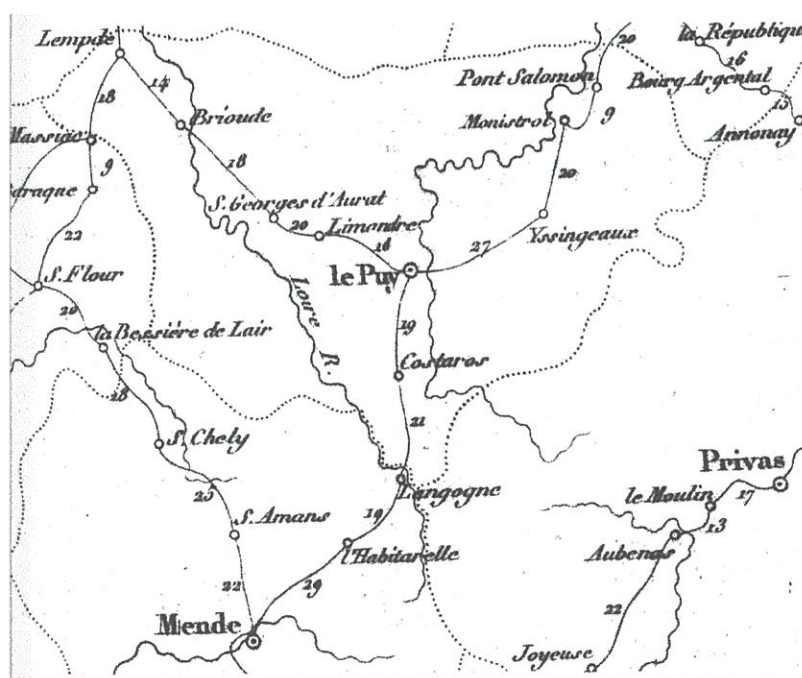
1818 On change complètement le dispositif. Les relais sont placés à Brioude, St-Georges d'Aurac, Limandre, Le Puy, Yssingeaux, Pont-Salomon. Il y aura des hésitations entre Limandre et Coubladour.

1835 Une nouvelle route Paris-Marseille, par Saint-Etienne, évite Lyon et raccourcit beaucoup les délais : une lettre de Paris arrive à Monistrol **en deux jours**.

1839 Monistrol obtient enfin d'être relais de poste. Le relais de Pont-Salomon subsiste quelques mois (c'est la situation que consacre la carte ci-dessous, celle du *Livre de Poste* de 1840), puis est supprimé.

1839 Le Puy-Mende monté en poste : relais à Costaros, Langogne, l'Habitarelle.

1840 Nouvelle route montée en poste : Moulins, Thiers, Ambert, La Chaise-Dieu, St-Paulien, Le Puy (pas encore indiquée sur la carte ci-dessous).



## Le service des courriers en 1816

L'administration des postes confie le service de courrier (nous disons aujourd'hui l'acheminement, d'un bureau de poste aux lettres à l'autre) à des personnes qu'on appelle aussi des « courriers ». Sur les liaisons importantes, il sont des agents de la poste. Chez nous, ce sont des particuliers, qui prennent le service contre une rémunération forfaitaire, qui fait l'objet d'un bail. Voici une photographie du service, juste avant que les routes soient montées en postes (1817). Ils font le service soit à cheval, soit avec un cabriolet qui permet de prendre quelques voyageurs : le profit qu'ils en tirent permet à l'administration de payer moins cher le service du courrier.

**Route du Puy à St-Etienne.** Le service du courrier est attribué à un sieur Vincelet, qui l'a sous-traité à Charles Oudin, ancien voiturier de St-Maurice de Lignon, associé avec Borel, de Monistrol (un homme seul ne pourrait assurer le service). Le service se fait à cheval (et non en malle-poste). Ils n'ont pas le droit de se charger de paquets (qui sont donc confiés à une messagerie).

**Route du Puy à Mende,** Le même Vincelet en est titulaire, et le sous-traite pour 1.400 fr. à Benoît Janisson. La réputation du sous-traitant est bonne du point de vue mœurs et opinions ; il est propriétaire à Monistrol. Il fait une partie de l'année le service en cabriolet (ce qui lui permet de prendre quelques voyageurs ; si on lui ôtait cette facilité, il faudrait doubler le prix).

**Route du Puy à Lempdes.** Bruschet est titulaire et fait un service exact, en cabriolet prenant des voyageurs (sinon, le bail serait à doubler).

**Route du Puy à Craponne.** Baudin est titulaire et fait lui-même la moitié du service ; Tallandier voiturier fait l'autre. Le prix du traité est partagé entre eux deux ; le service est exact, le bail est très modique. Ils sont voituriers l'un et l'autre, et conduisent voyageurs et marchandises.

ADHL, P 5759

## Le premier ennemi de la poste en Haute-Loire, c'est la neige

En février 1845, voici le col de Fix à nouveau sous la neige et la route bloquée par les congères. Le cantonnier Garon, envoyé de Limandre à Fix pour porter un ordre d'organiser un chantier pour le déblaiement, arrive à 800 mètres de Fix à la tombée de la nuit. Il s'égare dans la tourmente. Il a failli mourir.

*Le 3, M<sup>r</sup> Combes s'arrêta à Limandre, il me jugea peu prudent de pousser jusqu'à Fix ; il fit sagement, car s'il eût eu l'imprudence de faire cette tentative, il est probable qu'il y eût laissé la vie. Par les ordres de M<sup>r</sup> Combes, le cantonnier Garon partit de Limandre pour porter à Coustarel l'ordre d'organiser le 4, un chantier pour le déblaiement des neiges. Le cantonnier arriva à la côte de Cerisier à la tombée de la nuit.*

« Il fut sauvé d'une mort certaine par un hasard providentiel : il saisit sur la nouvelle route un fil conducteur, la chaîne de matériaux destinée à former l'empierrement de cette route ». Trois heures après, quasi mort, il atteignait Fix. » Le rapport des Ponts et Chaussées continue : l'ingénieur « reconnut bientôt l'inutilité des tentatives faites ; il fit cesser tout le travail. Il ne passa personne, si ce n'est le courrier. »

ADHL, 8 février 1845, rapport à l'ingénieur en chef

## Trois hommes armés de fusils

Décembre 1816. Le maire de Monistrol, comte de Charbonnel, rend compte au sous-préfet d'Yssingaux :

« Hier vers les 9 à 10 heures du matin, trois hommes armés de fusils arrêterent et dévalisèrent M. le marquis de la Rochenégly à l'extrémité de cette commune sur la route de Lyon. Dès que j'en fus instruit, je commandai à la gendarmerie et à la garde nationale de faire toutes diligences pour aller à leur poursuite. On m'a fait le rapport ce matin, que la malle, qui avait été détachée de la voiture de M. de la Rochenégly, avait été trouvée cassée et déposée près d'un bois sur la commune de la Chapelle d'Aurec. On avait emporté tout ce qu'elle contenait, à l'exception de papiers importants auxquels M. de la Rochenégly, qui attendait au Pont-Salomon le résultat de nos démarches, tenait beaucoup. Il est certain que si la police était bien faite partout, et qu'il n'y eût pas tant de receleurs, la qualité et nature des effets volés devraient nécessairement contribuer à faire découvrir les voleurs, ce qui serait fort à désirer pour éviter les suites et mauvais exemple qui pourraient résulter de l'impunité d'un pareil délit. »

ADHL, 1J/2

Monsieur le sous-préfet

Hier vers les 9 à 10 heures du matin, trois hommes armés de fusils arrêterent & dévalisèrent M. le M<sup>rs</sup> de la Roche - siegley à l'extrémité de cette commune sur la route de Lyon. Dès que j'en fus instruit, je commandai à la gendarmerie & à la garde nationale de faire toutes diligences pour aller à leur poursuite. On m'a fait le rapport ce matin que la malle, qui avait été détachée de la voiture de M. de la Roche - siegley, avait été trouvée cassée & déposée près d'un bois sur la commune de la Chapelle d'Aurec. On avait emporté tout ce qu'elle contenait



## Les normes des malles-postes inadaptées à nos montagnes

1839. L'entreprise Chabrier, chargée du transport des dépêches du Puy à St-Etienne et retour, proteste auprès du préfet. Il a annoncé la mise en service de deux nouvelles voitures. Un expert vient de les déclarer non conformes aux normes :

*« La route que les voitures doivent parcourir traverse dans tout son parcours la montagne, elle présenterait à tout instant des difficultés considérables aux tournants très étroits et nombreux, si on employait une voie plus longue pour des voitures d'une si petite dimension. Je me plais à croire, monsieur le préfet, que vu l'état de la route et la forme des voitures qui ne sont qu'à un seul compartiment, vous prendrez en considération ma demande et m'autoriserez leur mise en activité. »*

L'expertise décrit les voitures : hauteur sans banquette, 2m 42 ; voie de l'avant, 1m 44 ; distance entre essieux, 1m 16. Elles sont suspendues sans ressort, pourvues d'une lanterne, d'une machine à enrayer, d'un sabot et sa chaîne, avec inscriptions « *Messagerie du commerce Courrier du Puy Chabrier et Cie* » et le numéro (13 et 14). La voiture quoique légère est d'une construction très solide et bien confectionnée. Néanmoins elle manque de 44 cm de distance entre les essieux.

Réponse du préfet : « *L'ordonnance royale du 26 juillet 1828 fixe à 1m60 la distance entre les essieux des voitures publiques à 4 roues et une caisse. (...) Je ne puis en autoriser la circulation. »*

## Où est l'auberge Touzet ?

La lettre ci-contre du Bureau des Relais à Paris dresse la liste des relais à créer pour faire une nouvelle route montée en poste, le plus court chemin de Paris au Puy : de Moulins elle descendrait vers Vichy, Thiers, Ambert, Arlanc, aurait son premier relais de Haute-Loire à La Chaise-Dieu, un second à Thouzet, et le 3<sup>ème</sup>, terminus, au Puy.

Une lettre du 22 avril 1841 précise le « métré » des distances entre les relais prévus sur cette route Le Puy - Moulins. Le travail a été effectué par les Ponts et chaussées. Départ : « vis-à-vis l'entrée de l'hôtel de la préfecture », jusqu'à « l'auberge Touzet à St Paulien », 22.382 mètres. De l'auberge Touzet « au centre de la Chaise-Dieu, vis-à-vis l'auberge du sieur Sauron, à gauche », 20.503 mètres. De la Chaise-Dieu à la limite du département, 8.786 (le relais étant à Arlanc). « *Nota : dans cette étendue la route est entièrement ouverte et praticable aux chaises de postes.* »

L'administration est un peu incertaine sur les localisations. Si l'on en croit la lettre, Touzet serait une auberge de S-Paulien, et Touzet son propriétaire. Si l'on croit les chiffres, Touzet est plus au nord, entre le col de la Croix de l'Arbre et Bellevue la Montagne. C'est un lieu isolé que Cassini ne mentionne pas, que la carte IGN appelle la Baraque et la carte Michelin Touzet. On trouve aussi les Baraques de Touzet (commune de Bellevue la Montagne).

Cette « baraque » a été choisie parce qu'elle est à égale distance du Puy et de la Chaise-Dieu. Tandis que St-Paulien est à 14 km du Puy et à 27 de la Chaise-Dieu : cela ferait un relais trop déséquilibré. N'empêche, cette route aura bien du mal à vivre. Elle ne sert à la poste que pour des acheminements locaux. Elle n'est pas alimentée par le commerce. Les relais ouverts en 1842 végèteront pendant une vingtaine d'années – jusqu'à la fin du système.

*ADHL P/5412-1 et -2.*

## Le confort du voyageur n'est pas le premier souci de l'administration

Victor Hugo (*Le Rhin*, 1839) : « J'ai passé deux nuits dans la malle-poste ; ce qui m'a laissé une haute idée de la solidité de notre machine humaine ». Maurice Alhoy, dans sa *Bibliothèque pour rire* : « L'administration des Postes procède comme celle des sépultures : elle concède au voyageur ce qu'il lui faut tout juste d'espace dans son caveau roulant. Chaque individu jouit d'une concession de deux mètres de long sur un mètre de large. Il a droit de faire dans cette zone tous les développements gymnastiques qui lui sont habituels. Le tangage d'un bateau monté pour la pêche au hareng n'est qu'un doux va-et-vient de hamac comparé aux oscillations brutales de la voiture aux lettres : les ressorts jouent à la paume avec les voyageurs... »

*Source : Centre documentaire du Musée de la Poste, Paris*

---

**Page ci-contre** : lithographie de H. Gache, parue dans *Le sac aux idées*, n° 65. Sur une route de montagne, vers 1840, le postillon retient ses chevaux au moment où attelage et voiture vont verser dans le précipice ; un passager de l'impériale tombe de son siège ; le postillon a perdu son chapeau ! Les vignettes reproduites pages 20, 21 et 22 encadrent le motif central reproduit ici : ce sont les malheurs de la malle-poste.

## L'accident du marquis de Briges

Le préfet Bastard a quelque chose contre les relais et maîtres de poste.

En mars 1823, il prend fait et cause pour les sieurs Dubois père et fils, du Puy. Ceux-ci prétendent ne pas rentrer dans leurs frais à cause de l'indemnité légale qu'ils doivent payer aux maîtres de poste. Le préfet écrit au directeur général, agitant la menace de supprimer les relais de poste dans le département. Plus de relais, plus d'indemnité !

Le directeur général n'apprécie pas : *« Je ne pense pas, M le Préfet, que ce soit un motif suffisant pour déterminer la suppression des relais de poste organisés sur cette même route. Ces relais n'ont été établis qu'à la sollicitation des autorités locales et dans l'intérêt même du pays. Leur service se lie d'ailleurs à celui des départements voisins et contribue aussi à donner de l'activité aux communications sur plusieurs routes à la fois. »* Le préfet ne donnera pas suite.

Une occasion va se présenter pour réattaquer. Octobre 1823 : encore un accident de la route. La voiture du marquis et de la marquise de Briges, qui avait relayé au Puy, a versé, leur petite domestique a été tuée.

Le préfet demande à Paris la révocation de Bruschet, maître de poste du Puy, dont les postillons et les chevaux sont à blâmer.



Le directeur général des Postes, le duc de Doudeauville, la lui refuse : *« Je ne vous dissimulerai pas, Monsieur le Préfet, que malgré tous les soins de l'administration, il est bien difficile d'obtenir un bon service et des établissements convenables sur des routes où le passage des voyageurs est extrêmement rare, et où l'on n'institue des relais de poste que pour satisfaire aux demandes des autorités locales. Il est évident qu'en de semblables cas, les*

*maîtres de poste doivent manquer de bons postillons et de chevaux convenables, l'habitude du service pouvant seule former les uns et les autres. C'est ainsi que les voyageurs qui viennent à passer de loin en loin sur de telles lignes sont victimes de la stagnation habituelle des relais et de l'inexpérience qui en résulte. »*

Un an plus tard, nouvel accident, nouvelle attaque du préfet, nouveaux propos dilatoires du directeur général : après enquête, « je n'hésiterai pas à adopter des mesures de rigueur. Je dois toutefois vous faire remarquer, M. le Préfet, que d'après les renseignements qui ont été fournis sur une précédente plainte, relative à l'accident arrivé à la famille de M. le marquis de Briges, il paraît certain que cet accident ne devait pas être



attribué à l'inexpérience du postillon ni au vice des chevaux, mais qu'il a eu lieu parce que, l'avant-train de la voiture n'ayant pas de courroie, la cheville ouvrière s'est détachée dans un cahot. Un certificat de M. le maire de Cussac porte que la voiture n'a point été versée, et que si la femme de chambre qui s'est tuée en sautant par la portière y fût restée, elle n'aurait éprouvé comme ses maîtres aucun malheur. »

*Plaque du premier postillon de Loubinet (écrit Lobinet), relais entre Massiac et St-Flour, dans le Cantal (18<sup>me</sup> siècle).*

## En passant par Monistrol

Bien des livres, depuis longtemps, invitent au voyage et guident le voyageur. Le Guide bleu, vert ou rouge d'aujourd'hui a dans les siècles passés ses prédécesseurs, qui nous permettent de suivre en particulier les routes de postes.

Ouvrons l'*Itinéraire complet de la France*, 1828, à la page de l'entrée en Haute-Loire de la route de St-Etienne au Puy. En tête de chaque localité indiquée, le guide précise la distance en lieues ou fractions de lieue depuis la localité précédente. Entre crochets, nous rectifions quelques orthographes et glissons quelques commentaires.

(Source : Bibliothèque du Musée de la Poste)

1 St-Ferréol, village sur une hauteur ; autre vallée, passage de la Semène, rivière.

$\frac{3}{4}$  PONT-SALOMON, RELAIS [qui ne sera déplacé à Monistrol que plus tard]. On suit à gauche un ruisseau ; gorge, le terrain est aride et produit du seigle.

1  $\frac{1}{4}$  Espinasse, hameau

1/8 Ollier [Ollières], hameau

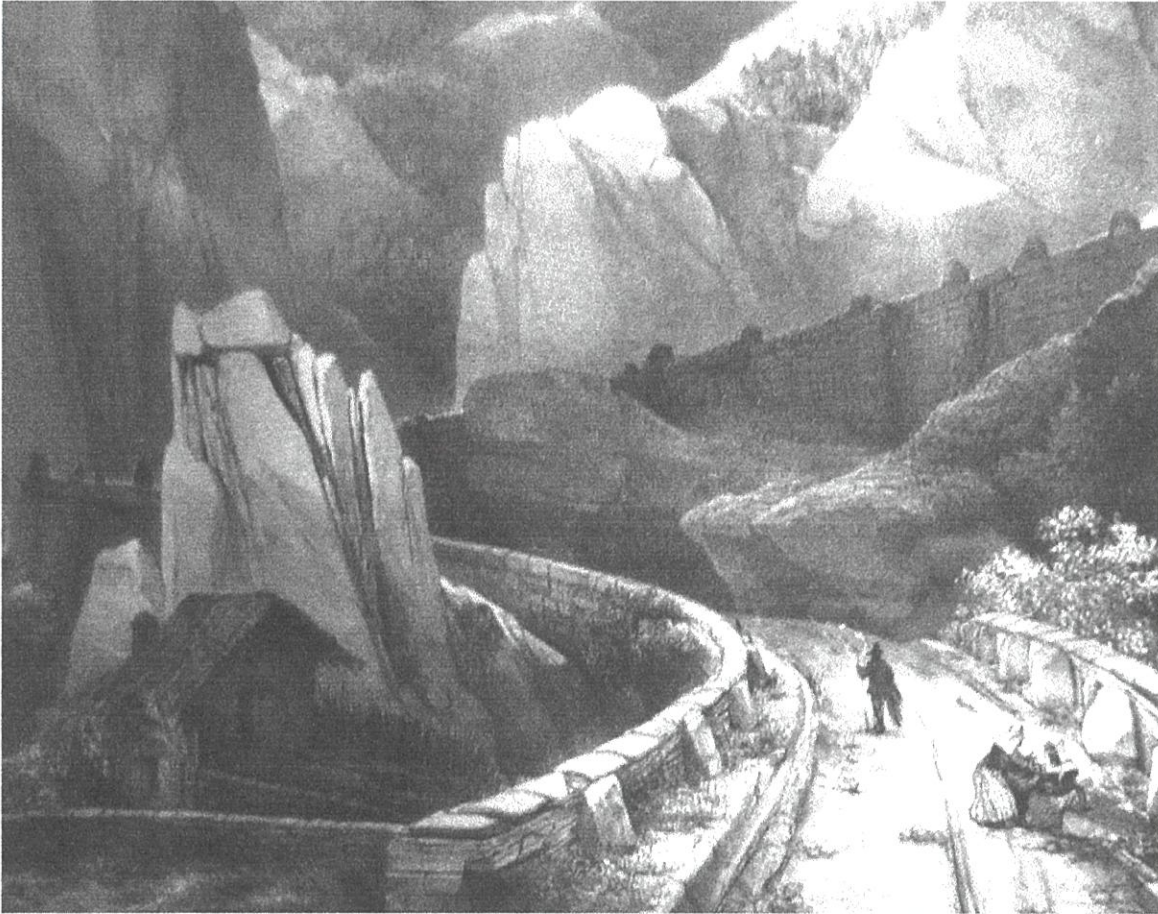
3/8 Les Yvernoux, hameau. Descente ; on rase à droite Caseneuve, hameau.

5/8 MONISTROL

Petite ville avec bibliothèque et collège. Les ouvrages de serrurerie de cette ville ont quelque réputation ; on y fait aussi des cuirs. C'est là que finit avec la fabrication de la quincaillerie celle des rubans destinés au commerce de Saint-Etienne, et que

commence celle des dentelles, qui constituent le commerce du Puy. Là aussi finissent les chapeaux de paille que portent les paysannes dans le Lyonnais et que commencent les chapeaux de feutre qu'elles portent dans le Velay. On voit des papeteries à St-Didier la Séauve, et de belles fabriques importantes de rubans.

Passage du Piat, ruisseau. Double côte, bois ; belle vue dans le fond, sur la superbe vallée de la Loire, le site est ici très pittoresque.



*Dessin de M. Alaux, lithographie d'Engelmann, 1832*

1 l. Cantally, hameau [détruit par une rectification de la 88, situé au dessus de la future usine]. Trajet du Lignon, rivière, sur un pont très élevé près du confluent des deux rivières ; rochers revêtus d'arbres, une ombre éternelle règne dans le fond du vallon. Côte longue ; on voit à gauche Cublaise [Cublaise de St-Maurice, que l'on voyait en effet en contrebas et à gauche de la route d'alors], hameau avec château sur une hauteur [Ce sont les ruines du château du Lignon : on pouvait les voir alors de la route parce qu'elle était plus haute] ; on rase plusieurs portions de bois.

1 l. St-Maurice de Lignon, village, vallon et ruisseau. On voit à gauche le beau château de Maubourg, avec avenue ; puis les Eyveras [Yverras], hameau et bois qu'on rase ; descente ; on traverse ensuite une belle plaine en passant à droite devant une montagne volcanique [C'est La Besse et sa carrière]. Les toits sont couverts en basalte [première notation].

2 l. Aliniac, hameau.

3/8 ISSINGEAUX . RELAIS [il se trouvait face à l'hôpital, probablement à l'emplacement de la gendarmerie]

Petite ville peu importante, avec une activité d'agriculture, commerce en dentelles, tanneries. Voitures : correspondances avec le Puy par les diligences. Aubergistes : Charreyre et Mallet aîné. On voit de belles papeteries établies à Tence, à 4 lieues de cette ville. Les curiosités naturelles qu'offrent les environs d'Issingaux sont du plus grand intérêt. Le peuple misérable du Velay ne parle et n'entend le français [l'entrée en pays de langue d'oc est sensible au voyageur] ; la classe bourgeoise est bien différente sous les rapports.

On passe devant une montagne, près du château de Treslemont à droite et de Chaumouroux à gauche. Vallon ; à droite, Vircen [porté sur la carte Cassini, vers le Suc Rousset], hameau ; on longe un monticule à gauche [le suc de Saussac ?] ; descente et vallée, passage du Terrasse, rivière ; on est toujours dans les laves.

1 ½ Chastalet [Pont de Chazelet ?], hameau. Double côte, bois, belle vallée, laves, rivière à traverser. [Bizarrement, le col du Pertuis n'est pas signalé.]

2 St-Hostien, village. On voit à droite St-Etienne-Lardeyrol, village, et à gauche celui de St-Pierre-Eynac ; route sinueuse, longue descente, passage de la Sumène. On voit beaucoup de grès [allusion obscure à Blavozy et à ses carrières d'arkose].

2 Brives, village. On jouit d'une belle vue sur la ville du Puy et les deux curieux rochers de Corneille et de St-Michel.

¼ Charensac, village. A gauche, route de Tournon par [Saint-]Agréve ; passage de la Loire et ensuite du Doléson, rivières.

¾ LE PUY. RELAIS



*La diligence, place du Breuil au Puy, lith. de Dauzats et Engelmann, Auvergne et Velay de Taylor et Nodier, 1832.*

## 4. Sous la Révolution, la stagnation

### Une belle définition de la poste

« S'il est une partie de l'administration publique qui soit utile à l'intérêt général, c'est sans doute celle relative aux postes : en effet c'est par elle que le commerce se vivifie ; c'est par elle que toutes les parties organiques d'un Etat s'identifient, se centralisent, se divisent tour à tour en s'étendant périodiquement sur toute la surface d'un empire : c'est par elle qu'une nation communique avec les voisins : c'est par elle enfin que les nouvelles se transmettent d'une partie du monde à l'autre... »

Ainsi s'exprime devant les administrateurs du département un personnage (resté anonyme) venu de Paris le 27 frimaire de l'an IV (automne 1796). Mais la réalité ne suit pas. « Il est temps que le service reprenne son cours ».

### La réalité ne suit pas

On se plaint de Langeac à Yssingeaux en passant par le Puy.

Vous ne cessons d'éprouver des retards dans la réception des dépêches que vous nous adressez. Vous nous annoncez une quantité de feuilles de tête et de milliers de rôle et nous sommes à les recevoir. Ce retard, nous devons vous le dire, ne vient que de ce que l'entrepreneur de la poste aux lettres de Brioude à Langeac, qui doit voyager à cheval, nous arrive toujours à pied, d'où il résulte qu'il ne se charge que très rarement des paquets tant soit peu pesants. Cependant il est payé par le gouvernement pour cet objet.

Langeac est en panne de rôles d'impôts. Le papier pèse lourd et l'entrepreneur chargé d'acheminer le courrier de Brioude à Langeac fait des économies : un piéton coûte moins cher qu'un homme et un cheval. Les paquets peuvent bien attendre. Nous sommes en brumaire an 5 (novembre 1796).

L'administration du canton de Langeac  
Aux administrateurs du département de la Haute Loire

« Nous ne cessons d'éprouver des retards dans la réception des dépêches que vous nous adressez. Vous nous annoncez une quantité de feuilles de tête et de milliers de rôle et nous sommes à les recevoir. Ce retard, nous devons vous le dire, ne vient que de ce que l'entrepreneur de la poste aux lettres de Brioude à Langeac, qui doit voyager à cheval, nous arrive toujours à pied, d'où il résulte qu'il ne se charge que très rarement des paquets tant soit peu pesants. Cependant il est payé par le gouvernement pour cet objet.

Nous vous invitons à remédier à cet abus. Salut et fraternité. »

L'entrepreneur dirait pour sa défense que le gouvernement le paie fort irrégulièrement.

## La Révolution sous le poids du papier

Clermont, 17 messidor an 4 (juillet 1796). Le directeur du bureau de Clermont-Ferrand saisit les administrateurs du département de Haute-Loire d'une grave affaire : 70 kilos de papiers officiels venus de Paris pour le Puy sont en panne dans ses bureaux..

*Rouville directeur des messageries nationales aux citoyens composant l'administration centrale de la haute Loire au Puy.*

« Il est parvenu à mon bureau depuis quelques jours un ballot venu de Paris pesant 137 livres à l'adresse de votre administration ; comme il n'existe point de voiture publique de Clermont au Puy, je suis dans le cas de vous expédier cet article par la voie d'un routier ;

*Il est parvenu à mon Bureau depuis quelques jours un ballot v. de Paris pesant 137 l. à l'adresse de votre administration; comme il n'existe point de voiture publique de Clermont au Puy, j'ai dans le cas de vous expédier cet article par la voie d'un routier; je l'ai déjà proposé à plusieurs qui ont refusé de s'en charger par deux motifs. Le premier sur ce qu'ils veulent que la voiture leur soit payée en numéraire métallique et non autrement, Le second sur ce qu'ils n'ont point d'assignats et qu'ils ne peuvent me rembourser 2440<sup>l</sup> 10<sup>s</sup> pour le port*

je l'ai déjà proposé à plusieurs qui ont refusé de s'en charger pour deux motifs. Le premier sur ce qu'ils veulent que la voiture leur soit payée en numéraire métallique et non autrement. Le second sur ce qu'ils n'ont point d'assignats et qu'ils ne peuvent me rembourser 2.440 livres 10 sols pour le port de Paris à Clermont. J'ai pensé, Citoyens, que pour éviter tout retard

dans la remise qui doit vous être faite de ce ballot, il fallait vous donner avis des difficultés de l'expédition, pour que vous veuillez bien vous entendre avec le premier voiturier qui partira du Puy pour Clermont, que vous chargerez de prendre cette balle à mon bureau en me remboursant les 2440 livres 10 sols d'assignats ayant cours maintenant et qui me sont dus pour le port de Paris à Clermont. »

## L'état de la poste reflète la désorganisation du pays

Mais plus le pays va mal, plus les politiques veulent compter sur la poste.

Le 18 pluviôse an V (hiver 1796), Dauthier, chef du bureau de police du département, écrit à Liogier, directeur de la poste :

*Les troubles qui ont agité Paris ainsi que plusieurs autres communes de la République et qui nous menacent encore, exigent, Citoyens, que l'administration reçoive ses lettres dès leur arrivée, afin de prendre les mesures de sûreté que les circonstances pourraient exiger.*

*Nous vous invitons en conséquence à nous transmettre nos dépêches à quelque heure qu'elles arrivent. Vous êtes trop ami de l'ordre et de la tranquillité pour ne pas coopérer avec nous à tout ce qui peut en assurer le maintien. Salut et fraternité.*

## Faites-moi de bons chemins, je vous ferai de bonnes postes

Le baron Louis, ministre des finances, aurait dit au roi Louis XVIII : « Faites-moi de bonne politique et je vous ferai de bonnes finances. » La formule peut servir à la poste : elle a besoin de bonnes routes. Mais les routes coûtent cher et la révolution n'a pas d'argent. La municipalité de Bas, interrogée sur sa situation postale (Bas dépend du bureau de Monistrol), met le doigt là où ça fait mal.

*Tout d'abord, « Salarier un homme exact, choisi par la municipalité, lequel serait tenu de se transporter à Monistrol à l'arrivée de chaque courrier ; et serait destitué par la municipalité aussi tôt qu'elle s'apercevrait de son inexactitude ».*

Ensuite améliorer l'état des routes. La description qui en est faite est assez terrifiante.  
*« Il y a une grande route tendant de Monistrol à St-Pal [en Chalencon], passant par Bas de tracée et déjà ébauchée dans les endroits les plus pénibles à sa perfection ; elle est de quatre lieue et correspond de la grande route de Lyon au Puy, à celle du département de la Loire au Puy de Dôme, et exige peu de frais pour sa confection qui offre une grande facilité au commerce dans tous les lieux susnommés.*

*Les voies secondaires sont presque impraticables, de quelque part que ce soit qu'on les prenne. Il existe d'abord un chemin tendant de Bas à Beauzac, qui offre des dangers dans la côte qui est sur la rive droite de la rivière d'Ance, qu'il fait traverser à des gués qui varient à chaque crue d'eau et conséquemment très dangereux aussi.*

*Il en existe un second, tendant de Bas à Tiranges, absolument impraticable pour des chars, offrant même des dangers à un voyageur à pied ; il est en partie situé sur la rive gauche de la rivière d'Ance, qui, minant à chaque crue ce sentier, force les voyageurs à aller plus haut dans la côte et les expose, au moindre faux pas, à une mort inévitable.*

*Il traverse la rivière d'Andable, rivière très dangereuse dans ses crues, et passe ensuite sur la côte appelée Duvert où un voyageur à cheval est forcé de conduire par la bride, soit à la montée soit à la descente, et toujours exposé à de grands dangers ; et enfin aucun char n'a été conduit de Bas à Tiranges ni de ce dernier lieu à Bas.*

*Un troisième chemin, tendant de Bas à Boisset et passant par Valprivas est aussi impraticable et surtout depuis Valprivas jusqu'à Boisset où il n'existe qu'un très mauvais sentier passant par la craze (raze ?) de la rivière d'Andable. »*

Et tout à l'avenant : de Bas à Saint-Pal, de Bas à Bonnet-la-Montagne [nom révolutionnaire de Saint-Bonnet le Château], de Bas à Rozier, Périgneux, Saint-Maurice et Aurec, point de vraies routes.

*« Enfin il n'existe dans le canton de Bas aucun chemin de traverse qui ne soit susceptible et n'exige de grandes réparations pour le rendre praticable ».*

## Estafettes impériales

A la fin de la Révolution, la désorganisation du service postal amène les ministres à utiliser des courriers extraordinaires pour transmettre des ordres pressés aux départements. Mais cela coûte très cher, et faire franchir à un seul homme d'énormes distances n'est pas forcément une garantie d'efficacité et de rapidité. Aussi, en 1805, le directeur général des postes, Lavalette, en même temps qu'il remet de l'ordre dans les relais de postes, réinvente une technique d'acheminement ancienne, le « service en estafette », pour le seul transport de la correspondance officielle.



Journée du timbre 1954 : le comte de Lavalette.

Le service se fait à cheval. Au lieu qu'un courrier à cheval accompagne les dépêches de relais en relais, les dépêches sont prises en charge par les postillons. Ce service avait été abandonné parce que les postillons l'exécutaient avec négligence.

Faute de mieux, Lavalette le reprend, en serrant les boulons : un livret accompagne la valise, sur lequel chaque postillon inscrit le nom de sa poste ainsi que l'heure de son départ et celle de son arrivée à la poste suivante. Le système se révèle performant. Napoléon reçoit en huit jours les réponses aux lettres qu'il écrit à Milan, en quinze jours celles de Naples.

## La Haute-Loire sur le trajet des estafettes impériales

En 1814, l'invasion du territoire français par les troupes de toute l'Europe coalisée précipite la chute de Napoléon. Plus les affaires vont mal, plus on compte sur les estafettes pour apporter les nouvelles et emporter les ordres.

Mais le 19 mars 1814, les Coalisés atteignent Lyon, coupant les communications de l'Empereur avec ce qui reste de ses armées d'Italie. Il faut dans la hâte installer une déviation, qui fera passer les malles par Moulins, Clermont-Ferrand, la Haute-Loire et l'Ardèche. Et l'on s'aperçoit alors que la Haute-Loire n'est pas « montée en poste », c'est-à-dire que le service 24 heures sur 24 n'y est pas assuré. Tout va retomber sur les maires et sur les postillons improvisés qu'ils devront dénicher. Le cheval est aussi devenu une denrée très rare.

Le 22 mars, Courbonne, inspecteur des postes-relais, informe, depuis Valence, le préfet de Haute-Loire qu'il a envoyé aux maires de Montfaucon et d'Isengeaux la lettre circulaire jointe.

*« Monsieur le maire, les événements de la guerre exigent que les estafettes du gouvernement soient dirigées de Valence au Puy par votre route. Comme elle n'est point montée en poste l'urgence des circonstances veut que vous soyez chargé d'acheminer la valise. J'ai à ce sujet, l'honneur de vous adresser quelques instructions sur ce service important qui réclame tout votre zèle, toute votre attention. »*

1° Le porte-manteau [autre nom de la valise] ne doit être confié qu'à des hommes dont la probité et l'intelligence vous soient connues et qui soient au besoin en état de le défendre et d'empêcher qu'il ne soit pris.

2° L'Estafette sera remise entre vos mains et vous signerez la feuille de part en indiquant l'heure de l'arrivée et celle du départ.

3° Le Porte manteau ne doit point attendre dans les relais et doit être réexpédié sur le champ après la signature. A cet effet les hommes que vous désignerez pour ce service doivent être toujours prêts à partir leurs chevaux sellés et bridés.

4° La Valise doit être fixée d'une manière solide sur la selle et placée devant le cavalier.

5° Il est accordé une demie heure pour faire le trajet d'une poste [soit une lieue de poste, 4 km.].

6° Il sera payé un franc cinquante centimes par poste, par homme et un franc cinquante par cheval portant la valise. Tous les mois il sera fait un décompte des estafettes expédiées et le paiement s'effectuera dans la première quinzaine du mois suivant.

Le préfet de Haute-Loire reprend ces instructions, afin d'« assurer le service des estafettes du Midi, depuis St Bonnet le Froid jusques à Lempdes ».

## Sur le terrain, la mise en place du service n'est pas facile

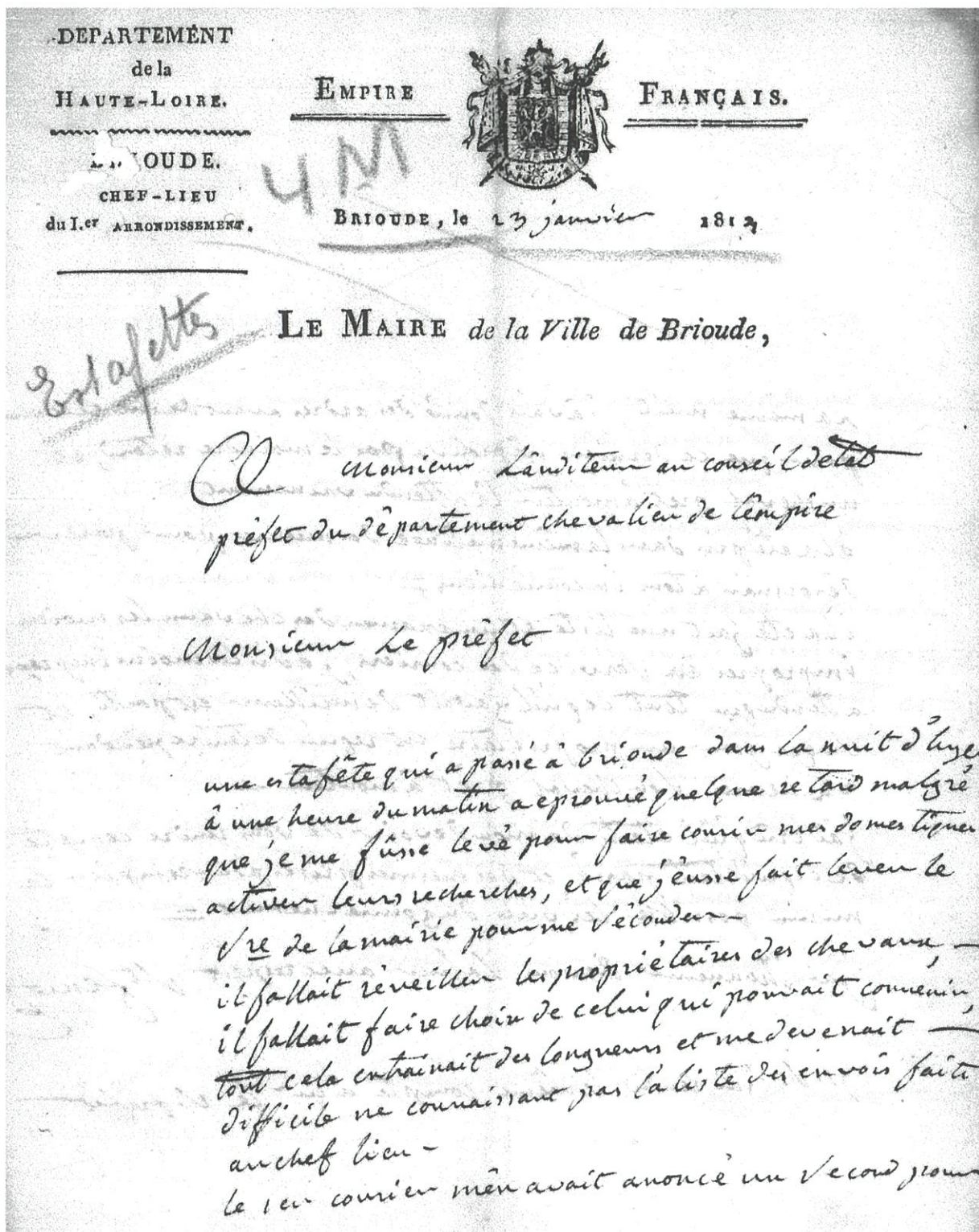
En témoigne le courrier du maire de Saint-Julien-Chapteuil adressé au préfet le 3 avril 1814.

*« Le 25 mars dernier, Monsieur Votre Collègue, le préfet de la Drôme, m'a fait l'honneur de m'écrire une lettre par laquelle il me charge, sous ma responsabilité personnelle, jusques à des nouveaux ordres de votre part, de faire fournir des chevaux à l'usage de la correspondance du midi de la France, ou de celui des estafettes impériales venant d'Italie. J'ai de suite fourni les chevaux nécessaires mais avec peine, parce que dans ma commune les particuliers ne nourrissent que des juments poulinières ou des jeunes élèves incapables encore de faire aucun service, et je serai à l'avenir fort embarrassé de faire continuer, attendu l'insuffisance des moyens de ce genre qu'offre ma commune. »*

Le maire de Brioude garde un mauvais souvenir de sa nuit du 22 janvier 1814, où une estafette était passée à une heure du matin, sans que rien ne l'en ait averti, ce qui lui créa bien du souci. Sans compter que le premier courrier lui en annonça un second pour la même nuit : tout fut préparé, et le courrier ne passa pas. (voir ci-contre sa lettre au préfet)

## Et pour le règlement du service, il faut être patient...

C'est la royauté qui honorera les dettes de l'empire. Les maires des communes concernées devront faire preuve de patience. Pour des estafettes utilisées en mars et avril 1814, le paiement n'interviendra qu'en 1816.



Lettre du 23 janvier 1814, du maire de Brioude au préfet

## Le facteur légionnaire...

Nous sommes pendant les Cent Jours. Le 6 janvier 1815, le sous-préfet d'Yssingeaux écrit au préfet : le service de piétons est organisé depuis le 1<sup>er</sup> janvier. « mais ils seront mal payés parce qu'en général les communes ont à peine de quoi suffire à leurs premiers besoins. »

Il en donne la liste ; elle s'ouvre glorieusement par un membre de la Légion d'honneur, conquise dans quelque campagne de Russie ou d'Espagne :

*« Le piéton du canton d'Yssingeaux, Borel, membre de la Légion d'honneur, 221 fr. ;  
canton de Tence, Nicolas, ancien gendarme, 240 fr. ;  
canton de Montfaucon, Freychet, manquant d'une main, piéton depuis l'an 8, 250 fr. ;  
canton de St-Didier, Pierre Jacquemard, ancien militaire, 266 fr. ;  
canton de Monistrol, Jean Pierre Bonnefoy, ancien militaire, pensionné, manquant d'un bras, 120 fr. ;  
canton de Bas, le piéton est payé par la commune sur des centimes additionnels, il y réside, il va à Monistrol deux fois par semaine ;  
St-Pal en Chalencon, le piéton y réside, il va deux fois par semaine prendre les dépêches au bureau de poste de Craponne et les porte dans les communes de cet ancien canton »*  
Ces deux derniers piétons n'ont donc pas de rémunération définie par le sous-préfet.

*« J'ai failli ne pas en trouver pour tous les cantons et je ne sais encore s'ils tiendront tous ».*

## 5. Souvenirs de la poste aux chevaux

### La cheminée du relais de poste de Monistrol

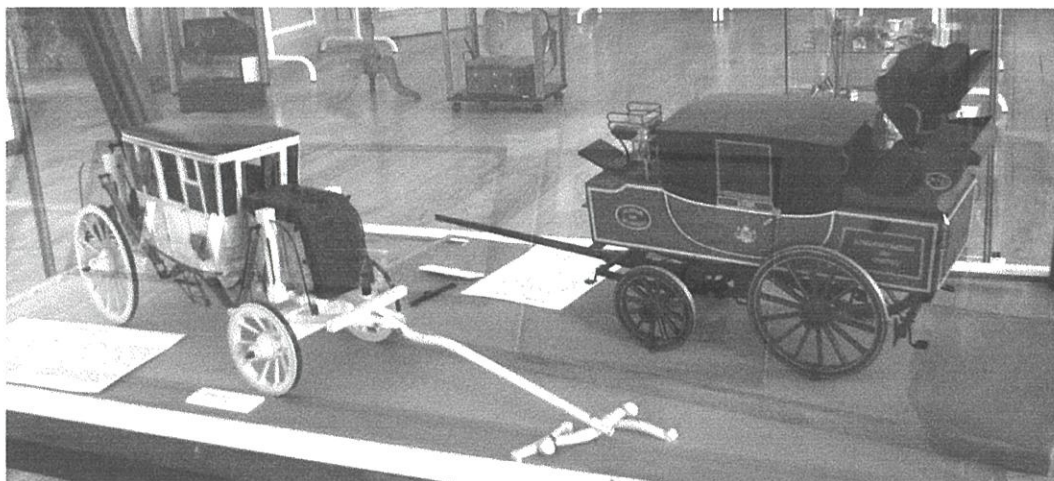
Dans la principale salle d'exposition, qui fut jadis la chambre de l'évêque, on admire une grande cheminée d'époque Louis XV, en granite, réemployée ici dans le cadre de la rénovation du château, à l'emplacement d'une cheminée disparue. Son origine est plus modeste, mais elle est liée à l'histoire de la poste aux chevaux. Elle provient en effet de l'auberge du « carrefour », qui faisait le coin du grand Chemin et du faubourg Carnot, et qui fut le relais de Monistrol de 1839 à 1872.

Ainsi par un curieux hasard, un souvenir de ce relais attendait notre exposition et en fut ainsi le fleuron.

Une coquille de Saint-Jacques en est le seul motif : il prenait un sens particulier dans cette maison d'auberge située sur l'un des chemins de Compostelle.

### Deux voitures pour aller de poste en poste

Le Musée de la Poste à Paris nous avait prêté deux superbes maquettes de voitures qui ont pu concerner notre région : la diligence Paris-Lyon, modèle 1770 (à gauche dans la vitrine), et la malle-poste Briska (1837), où le postillon est devenu cocher. La diligence, on pouvait, du Puy ou de Monistrol, aller la chercher à Lyon ; mais l'état de nos routes et le volume du courrier ont-ils jamais justifié de mettre en service la Briska en Haute-Loire ? On peut en douter.





En revanche, nos postillons pouvaient ressembler à celui qui dans sa vitrine avait fière allure et dont tous les enfants rêvaient d'enfiler les bottes de sept lieues...

Le chapeau de postillon nous était prêté par le Musée postal d'Auvergne à St-Flour, les autres éléments par le Musée de la Poste à Paris

Le postillon est astreint au port de l'uniforme sous peine de sanction. La veste est de couleur bleu roi sous l'Ancien Régime. Elle prend la couleur vert empire sous le régime napoléonien.

Les hautes bottes de cuir rigide pèsent de 3 à 4 kilos chacune. Elles ne permettent pas de marcher. Le postillon les chausse en gardant ses chaussures ordinaires, après en avoir garni le fond avec de la paille. Elles protègent les jambes car « elles soutiennent un moment la pesanteur du cheval quand il tombe sur le côté et laissent au cavalier le temps de dégager la jambe de sa botte. »

Par ordonnance du roi du 17 août 1786, les postillons doivent porter sur le bras gauche un écusson « aux armes de Sa Majesté ». Cette plaque de cuivre argenté était fixée au moyen d'un bracelet de cuir. Les écussons de l'Ancien Régime sont fleurdelisés. La Révolution substitue aux armes de France, la mention RF (République Française). L'Empire grave l'aigle impériale. Chaque régime impose sa marque.

Sur l'écusson figurent aussi le nom du relais et le numéro de rang du postillon. Le postillon numéro un servira le premier client venu et partira donc le premier en course et ainsi de suite.

Parmi quelques plaques qui nous ont été prêtées, celle-ci a un caractère mythique : c'est la plaque du postillon de Longjumeau (MUSEE DE LA POSTE PARIS). Elle rappelle une célèbre chanson, dont le porteur de cette plaque (ou quelqu'un des siens) fut le héros :

*Quand il passait dans un village  
Tout le beau sexe était ravi..*

## Grelots de voitures

Les grelots ornant les têtes des chevaux annoncent l'arrivée des diligences au relais. Les fondeurs de grelots les accordent sur une note précise, d'où les différents diamètres que l'on peut rencontrer - ici, 10 cm. (Musée postal d'Auvergne, à Saint-Flour)

Dubois-Robert, d'une vieille famille de fondeurs du Puy, fabrique ces grelots et y imprime sa marque. De plus il est pendant un certain temps, le concessionnaire du service de la diligence en Haute-Loire.



## Postillons français vus par un artiste anglais

Deux gravures anglaises de 1834 représentent les « *French Postilions* » et les « *English post-boys* ». La comparaison paraît tourner à l'avantage des Britanniques, plus élégants. En tout cas ils ne portent pas les grosses bottes noires. Seraient-elles davantage une mode nationale qu'un équipement fonctionnel ? Nous présentons ici la gravure des *French Postilions* : chacun ramène deux chevaux au relais. Les tenues sont des plus variées. Seul celui de droite porte la veste d'uniforme, bleu roi, encore est-elle doublée d'une sorte de gilet de fourrure. L'essentiel, ce sont les brassards au bras gauche ; et la fière allure des (très) hauts-de-forme.



## 6. Le cheval et le télégraphe

Le télégraphe électrique se développe vraiment avec Napoléon III, qui en saisit immédiatement l'intérêt politique. Une révolution technique dans les mains du gouvernement...

C'est d'autant plus important en Haute-Loire qu'elle était restée à l'écart du télégraphe optique, du réseau Chappe : les sémaphores ne couvraient que quelques grands axes surtout militaires, dont la vallée du Rhône. Le télégraphe électrique ouvre des perspectives de fonctionnement beaucoup plus séduisantes, et le réseau va rapidement couvrir toutes les préfectures.

En 1852, le télégraphe électrique est arrivé à Saint-Etienne. On travaille à la poursuite de la ligne vers la Haute-Loire, en suivant la ligne de chemin de fer en construction elle aussi.

Au Puy, on se prépare. Le ministre a donné ses instructions au préfet pour procurer un local convenable : le directeur du télégraphe doit pouvoir vivre avec son appareil, 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, et pas trop loin du bureau du préfet.

En attendant, les nouvelles et les ordres ministériels parvenus télégraphiquement à Saint-Etienne prennent tout bonnement la poste aux chevaux pour arriver chez le préfet de Haute-Loire. Or « *il n'y a qu'un seul courrier par jour pour le Puy, à 5h du soir* ». Le préfet, pris d'un vertige de célérité, suggère en octobre 1852 un service « par estafettes », mais le directeur du télégraphe de Saint-Etienne décline : il faudrait des ordres supérieurs.

Le 9 novembre 1852, Saint-Etienne propose d'envoyer le cours de la bourse, qu'il reçoit instantanément de Paris. Le préfet est d'accord, « mais bien entendu par la voie ordinaire », c'est-à-dire par la poste aux chevaux. Il a compris. Ça n'aura pas de suite.

### Le télégraphe et l'émoi populaire

La ligne est établie. Le gouvernement connaît l'art de donner de l'importance à un événement par l'emploi du télégraphe. Pour laisser une trace plus classique de cette transmission, le ministre de l'Intérieur envoie un duplicata sur beau papier de l'événement qui a eu les honneurs du télégraphe. Ainsi de la première dépêche reçue au Puy, qui annonce le mariage de l'empereur (janvier 1853). ou encore d'une dépêche du 14 février 1853, qui publie l'ouverture par Sa Majesté Impériale de la session législative. Ce papier envoyé par la poste aux chevaux le 14, est reçu au Puy le

16 février. Les chevaux ne se débrouillent pas si mal. Un télégramme était-il nécessaire ? Oui, pour mettre en valeur l'événement...

Le télégraphe va créer une excitation de la nouvelle jusqu'alors inconnue. La guerre de Crimée en est l'occasion. Beaucoup de familles ont un enfant là-bas, très loin, en Russie. Le siège de Sébastopol a trop duré, mais l'issue favorable est annoncée depuis quelque temps. Le patriotisme s'échauffe.

Le sous-préfet d'Yssingeaux se plaint auprès du préfet d'avoir été ridiculisé parce que la nouvelle d'une victoire en Crimée a été connue par la lecture du *Mémorial* (journal de Saint-Etienne très lu en Velay oriental) avant même que la dépêche ne parvienne à Yssingeaux. En effet elle est allée télégraphiquement jusqu'à la préfecture, mais pour être ensuite réexpédiée, sur les voies ordinaires de la poste aux chevaux, par le préfet vers le sous-préfet. Le sous-préfet souligne que le prestige de la fonction exige qu'il sache toutes les nouvelles nationales *avant* ses administrés...

3 octobre 1854. La victoire est attendue. Elle arrive. Le sous-préfet d'Yssingeaux, en visite à Sainte-Sigolène, est le témoin de l'excitation de la population, quand la nouvelle télégraphique de la prise de Sébastopol est affichée à la mairie sur fond de drapeaux tricolores. Le sous-préfet de Brioude décrit les mêmes scènes d'enthousiasme. On attend la dépêche. Elle arrive. Elle est affichée. La population a l'impression de vivre l'Histoire en direct. Déjà.


Retour à la paix. Un usage intelligent du télégraphe : le préfet de la Nièvre demande à son collègue du Puy des informations télégraphiques sur la hauteur de la Loire à Brives-Charensac, de façon à prendre ses dispositions contre les crues.

Mais l'avenir du télégraphe acquerra toute son ampleur hors de la sphère publique, quand les particuliers, comme M. Ampilhac, d'Yssingeaux, en prendront possession pour se dire des choses très importantes ou très banales.

**Signification des principales indications éventuelles  
pouvant figurer en tête de l'adresse.**

<p><b>Indications de service.</b></p> <p>D..... = Urgent. AR..... = Remettre contre reçu. PC..... = Accusé de réception. RP..... = Réponse payée. TC..... = Télégramme collationné. MP..... = Remettre en mains propres.</p>	<p>XPr..... = Express payé. NUIT... = Remettre même pendant la nuit. JOUR... = Remettre seulement pendant le jour. OUVERT = Remettre ouvert.</p>
--	--

Dans les télégrammes imprimés ou caractères romains par l'appareil télégraphique, le premier nombre qui figure après le nom du lieu d'origine est un numéro d'ordre; le second indique le nombre de mots lus; les autres désignent la date et l'heure de dépôt.  
 Dans le service intérieur et dans les relations avec certains pays étrangers, l'heure de dépôt est indiquée au moyen des chiffres de 0 à 24.  
 L'Etat n'est tenu de garantir responsabilité à raison du service de la correspondance prise par la voie télégraphique. (Loi du 29 novembre 1850, art. 6.)

N° \_\_\_\_\_  
 Timbre à date. 

NOM	NUMÉRO	MONTRE	DATE	HEURE	MONTRE	REMARQUES
Ampilhac	2514	9	17	10,15		Arrive ce soir bons baisers = Auguste

## 7. Quand le chemin de fer paraît...

### Du côté du Puy

1832 : St-Etienne-Lyon, première ligne construite en France, et premiers usages pour le transport de grosses marchandises. Les entrepreneurs de transport en voitures à chevaux sont très pessimistes ; ils cessent leur service ; puis le rétablissent en 1834 quand la Compagnie hausse ses tarifs. Mais ça ne durera pas.

1849 : le PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) a son terminus à Tonnerre, dans l'Yonne, puis atteint Lyon dans les années 50.



1863 : le PLM achève une première section de la ligne St-Etienne-Le Puy : terminus à Pont-de-Lignon en 1863, en attendant la suite.

1866 : le chemin de fer arrive au Puy.

### Du côté de Brioude

1867 : le PLM a obtenu la concession d'une ligne de St-Germain des Fossés à Nîmes. Il arrive à Arvant (bifurcation vers Neussargues, Béziers, etc.) et Brioude (1867),

1868 : Saint-Georges d'Aurac et Langeac

1870 : Langogne

Au fur et à mesure de la progression du rail, l'acheminement postal s'adapte. Dès 1866 le Puy va chercher le courrier par voiture de poste à Saint-Georges d'Aurac : c'est plus rapide que le train qui arrive au Puy par Lyon. La liaison ferroviaire Saint-Georges d'Aurac-Le Puy sera construite plus tard.

1866 : la gare du Puy ouvre. La 88 n'est plus un chemin postal.

## ... le nez des postillons s'allonge

L'avènement du chemin de fer signifie pour les maîtres de poste la fin de leur activité. Les brevets se déprécient. La perte est considérable pour les titulaires des relais qui avaient acquis parfois chèrement leur droit d'exploitation. Le déclin de la profession est inéluctable et le 4 mars 1873, une décision administrative met fin, après quatre siècles de bons et loyaux services, à ce qui restait encore de la poste aux chevaux.



*Caricature de Pruche, La Mode, 25 juillet 1842, Musée de la Poste, Paris*

*Nez de maître de postes à la vue des locomotives :  
« Rien que ça de voyageurs qui nous passent devant le nez... »*

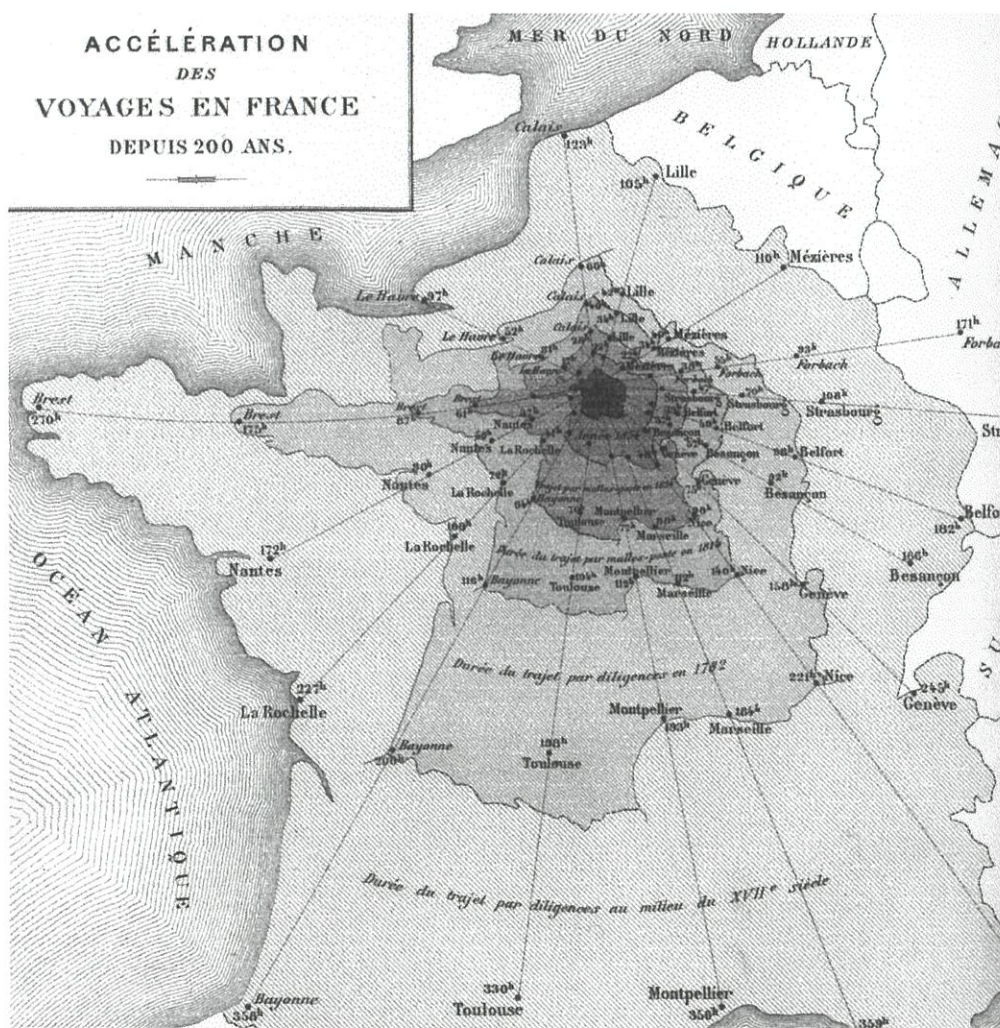
L'uniforme désigne plutôt un postillon... mais maîtres et postillons sont dans le même bateau.

## Une carte qui signe l'arrêt de mort du « temps des diligences »

... (et de la « marine à voile »), une culture bimillénaire, malgré ses efforts et ses réussites dans la course à la vitesse (vers 1835, 48 heures pour acheminer une lettre de Paris à Monistrol)

Autoroutes, avion, TGV : l'accélération des moyens de transport caractérise notre époque. Mais il y a un siècle et plus, on avait déjà cette impression. Cette carte figure le rétrécissement de l'hexagone grâce à la rapidité toujours plus grande des transports. Elle représente six époques : le milieu du 17<sup>ème</sup> siècle, les diligences en 1782, les malles-postes en 1814, les malles-postes de 1834 ; 1854 (qui commence à prendre en compte le chemin de fer) et 1882, date de la carte.

La carte n'explique pas comment, sans changement technique majeur, avec comme moteur unique le cheval, de tels progrès ont pu être accomplis entre le milieu du 17<sup>ème</sup> siècle et le milieu du 19<sup>ème</sup>. Nous le savons : amélioration des routes, légèreté et confort plus grands des voitures, organisation minutieuse de la logistique des relais.



Carte de 1888, B.N., Cartes et plans.

## Chemin de fer, chemin de postes

### Le premier wagon postal, 1845

Le premier bureau de poste ambulant rappelle la diligence dans son aspect extérieur. Il adopte la couleur laque brune carminée, rehaussée de filets rouges, la même qui ornait les malles-poste depuis 1818. L'inscription en jaune « Administration des Postes » est appliquée en dessous des fenêtres.

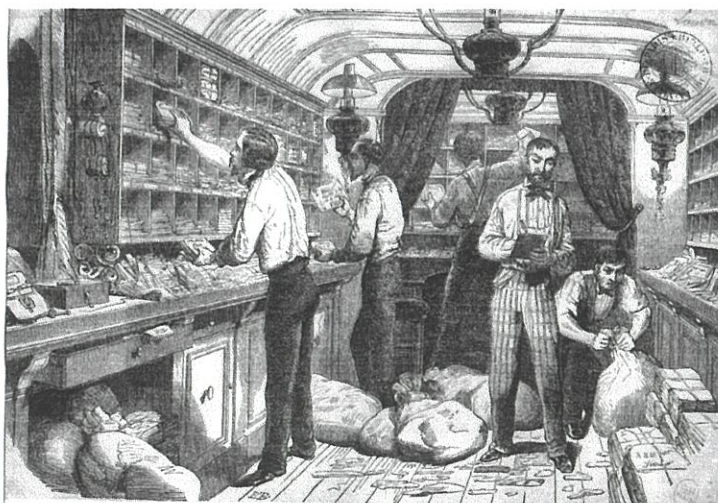


*Maquette du premier wagon-poste de 1845, réalisée par le Musée de la Poste, Paris*

### Intérieur de wagon ambulant, vers 1865

Les lampes fixées au plafond et aux angles des casiers permettent un éclairage nocturne. Celui du jour est assuré par des ouvertures vitées dans le plafond et par quatre fenêtres de côté. Un chronomètre enchâssé dans une paroi indique à chaque employé le temps dont il dispose pour effectuer son travail. Un calorifère apporte une forte chaleur en hiver. Le personnel est organisé en équipes, dénommées brigades.

En 1892, le service ambulant compte 1893 agents et 90 services.



*Reproduction du Musée de la Poste, Paris*

## 8. Les derniers courriers en voitures à cheval

Le train ne va pas partout. Entre les gares du chemin de fer et les bureaux de poste des communes reculées, il y a en Haute-Loire un très vaste espace où le cheval et la voiture continuent longtemps de régner en maîtres, pendant une bonne quarantaine d'années, jusqu'à la guerre de 14-18. L'acheminement du courrier se fait par « courriers d'entreprise ». Et les entreprises qui soumissionnent pour ce service y joignent très souvent, du moins sur les itinéraires les plus importants, le transport des personnes.

Cette double activité nous a laissé de belles images parce qu'elle coïncide avec la naissance de la carte postale. Le photographe est attiré par le spectacle déjà menacé, déjà désuet, des diligences, des attelages, des relais de chevaux, des voyageurs qui s'entassent, des badauds et des gamins qui viennent aux nouvelles, sur fond de montagnes et de neiges.

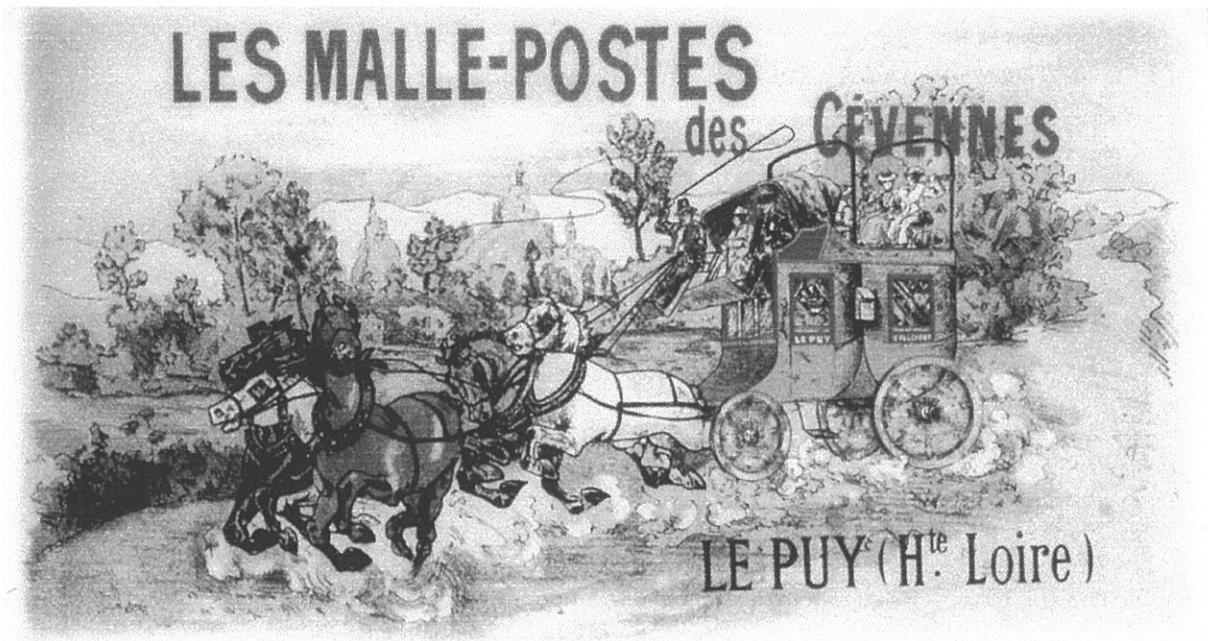
De ces deux activités, la plus profitable est le transport des hommes et le voiturage des bagages. Mais c'est le prestige du service postal qui l'emporte symboliquement, puisqu'on appelle ces voitures « courriers » : le courrier de Langogne, le courrier du Monastier, etc. Les photographes privilégient naturellement le transport des personnes ; mais on peut voir sur certains clichés les signes de la fonction Postes : la boîte mobile accrochée sur la voiture, ou un agent du service (le receveur, un facteur) qui vient porter ou recevoir le courrier de l'arrondissement de distribution.

### « Les Malles-Postes des Cévennes »

L'une de ces entreprises ne se contente pas de « courrier ». Elle s'autoproclame « Les Malle-postes des Cévennes », bravant l'orthographe et brandissant le drapeau glorieux des malles-postes disparues. Elle a son siège au Puy, 16 place du Breuil.

Elle nous a laissé deux objets remarquables, qui font aujourd'hui au Musée de la Poste l'ornement de la grande salle consacrée aux voitures de la poste aux chevaux. Ce sont une grande affiche et trois panneaux de la caisse d'une voiture.

La première nous a servi d'affiche pour l'exposition et elle illustre en couleurs notre couverture. Nous la reproduisons ici en noir et blanc.



L'image reproduite occupe un quart de l'affiche ; le reste, réservé en blanc, devait servir pour y imprimer les horaires des liaisons, appelés à changer assez souvent.

L'affiche figure une petite diligence à deux compartiments, emportée par un attelage de cinq chevaux lancés au grand galop sous les coups de fouet du cocher, soulevant des nuages de poussière – une allure qui ne devait pas être très fréquente sur nos routes de montagne. Les rochers d'Aiguilhe et Corneille et la cathédrale du Puy esquissés dans le fond garantissent que cela se passe en Velay et non au Far-West. On ne craint pas de promettre des sensations fortes !

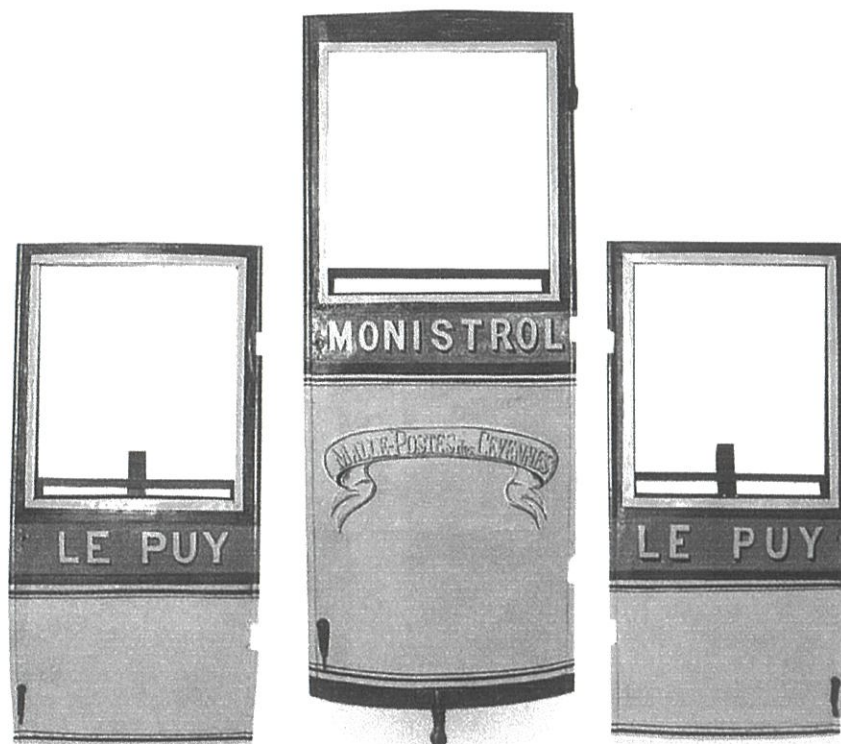
Une boîte à lettres mobile est accrochée entre les deux compartiments.

On lit sur les portes : LE PUY et VILLEFORT. Le courrier passait donc par Pradelles et Langogne. C'est une liaison surprenante : en effet, à Langogne, la route retrouvait le chemin de fer (Paris-Nîmes, par Brioude, Langeac, Langogne, Villefort et Alès). Était-ce rentable de concurrencer le train sur 40 kilomètres de tournants entre Langogne et Villefort ? Sans doute pas et cette destination n'a pas dû se maintenir longtemps. En tout cas elle n'est pas mentionnée dans les *Annuaire de la Haute-Loire* quand ils commencent à informer sur les « voitures publiques » au départ du Puy (1898). Ils ne mentionnent qu'une liaison Le Puy-Mende, et celle-ci au moins se comprend puisqu'il n'y avait pas de voie ferrée entre Langogne et Mende.

## Un courrier Le Puy – Monistrol ?

Les trois reliques d'une « malle-poste » LE PUY – MONISTROL (reproduites page suivante) posent la même question, pour le moment sans réponse assurée. Il est vrai qu'entre ces deux villes, le rail et la route n'empruntent pas le même trajet et ne desservent pas les mêmes bourgs : le rail, dans la tranchée de la Loire, dessert La Voûte, Vorey, Chamalières, Retournac, Beauzac ; la route, la 88, sur les hauteurs,

passé à Saint-Hostien, Le Pertuis, Yssingeaux, St-Maurice. La concurrence peut s'envisager pour le transport des voyageurs ; mais la Poste avait choisi le rail pour acheminer le courrier, et notamment celui d'Yssingeaux, de loin le plus abondant, à partir de Retournac, puis de La Voûte quand la « galoche » sera mise en service (1890).



*Portière et deux panneaux de fenêtres d'une voiture des Malle-Postes des Cévennes (Le Puy-Monistrol)*

## Sur le chemin de Langogne

Selon *l'Annuaire de la Haute-Loire* de 1900, cette société assure deux liaisons à partir du Puy : Mende et Saugues :

Le Puy-Mende : départ 6 heures 30, arrivée 7 heures du soir, une bonne journée de voyage, avec arrêt de trois heures à Langogne pour rafraîchir hommes et chevaux. Et il faut compter une heure de plus en hiver.

Le retour part à 5 heures du matin de Mende, à 2 heures du soir de Langogne, pour arriver au Puy à 7.

La compagnie offre un autre service sur la même route, départ du Puy à 16 heures 20, arrivée à Langogne à 21h30.

Dans *l'Annuaire* de 1906, il n'est plus question de Mende. Langogne est le terminus.

L'image nous permet de suivre la « malle-poste des Cévennes » sur le chemin de Langogne. La voici à Costaros. La légende de la carte dit « relais à Costaros » : mais relaye-t-on encore ? L'un des trois personnages centraux semble examiner un paquet de lettres.



Nous voici à Pradelles, au « Débouché de l'avenue du Puy. Bureau des Malles-Poste » (Cliché de La Haute-Loire Pittoresque 5699, C. Arrige fils, éd., Aubenas, Ardèche) La voiture est tournée vers Le Puy, elle est sur le chemin du retour.



## Vers Saugues

La liaison du Puy à Saugues, en passant par Monistrol d'Allier, est intéressante, moins par le trafic entre ses deux terminus que par la desserte locale de la gare de Monistrol d'Allier pour les habitants de Saugues et du Devès.

En 1898, sous les couleurs des Malles-Postes des Cévennes, départ tous les jours à 6 heures, arrivée à midi. Le retour est annoncé aux mêmes heures : les courriers aller et retour se croisent. Cela durera quelques années. Mais l'*Annuaire* de 1909 nous apprend que la liaison n'est plus assurée par les Malles-Postes des Cévennes, mais par l'hôtel du Chapeau Rouge (qui la fermera en 1911).



*Les messageries des Cévennes sur la route de Saugues, type des nombreux courriers du Velay*

(il s'agit bien de la société des Malles-Postes des Cévennes)

Remarquer la boîte mobile.

*Margerit-Brémond (pas de numéro)*

## « Les courriers de la montagne »

Le courrier passe partout et en tous temps : c'est le legs d'exigence de la Poste.



1816. - Les Courriers de la Montagne en hiver

*Les courriers de la montagne en hiver, Margerit-Brémond, 1816 (compagnie et localité non précisées)*

Nr. 8., Le Puy

## Quelques courriers locaux

Il n'y a pas que les courriers qui partent du Puy (bien que les *Annuaire de la Haute-Loire* ne mentionnent que ceux-là). S'organisant selon la configuration du pays, il y a dans ces années 1900 de nombreux courriers locaux. En voici deux, qui arrivent, l'un à Lavoûte-Chilhac (et qui va chercher son courrier à la gare de St-Georges d'Aurac) ; l'autre à Pinols (en relation avec la gare de Langeac).



*Lavoûte-Chilhac. Rue de la Poste. Départ des courriers*



Cliché Moussier - Coll. L. P., Langeac

*Pinols, ch.-lieu de canton, l'arrivée du courrier de dix heures. Haute-Loire Pittoresque.  
Cliché Moussier, coll. L.P. Langeac*

## Des malles-postes à l'autobus

En 1911, le transport automobile redistribue les cartes. Notre société des Malles-Postes s'appelle désormais « Les Malles-Postes automobiles », saisissant raccourci historique ! Mais elle n'exploite plus la liaison de Saugues, reprise par une autre compagnie : la Société des transports automobiles de la Haute-Loire, dirigée par M. Gamon, et basée au Café Stéphanois, place Michelet (elle assure aussi le service du Monastier et de Craponne).

Les Malles-Postes se contentent de la liaison de Langogne : deux liaisons par jour. Les durées changent spectaculairement : Le Puy-Langogne en 2 heures  $\frac{3}{4}$ , ; l'aller-retour se fait dans la journée.

Mais déjà c'est pour la société la mort annoncée : les travaux de la ligne de chemin de fer Le Puy-Langogne avancent. La ligne ouvre en 1912, pour une trentaine d'années.

En 1912, ce sont des autobus de la Société des transports automobiles qui font le courrier du Monastier, de Saugues et de Craponne. Tous les autres comptent encore sur la voiture à cheval (vers Cayres, Coubon, St-Paulien et Craponne, Fay-le-froid, Saint-Julien-Chapteuil, Le Monastier, Saint-Front, Solignac-sur-Loire, Laussonne).

Dans l'annuaire de 1914 (préparé fin 1913), automobile ou pas, la société des Malles-Postes a disparu, et personne n'assure la liaison de Langogne : le chemin de fer départemental a pris le relais.

1920 : tous les services (vers Craponne, Saint-Paulien, St-Julien-Chapteuil, Le Monastier et Saugues) se font en autobus, sauf ceux de Chomelix (en cinq heures), par Julien, bd Carnot, et de Saint-Front, par Pestre, hôtel du Cygne. C'est la fin d'un monde.



Automobiles Industriels SAURER Suresnes (Seine)  
Autobus 18 à 20 Places 30 HP



*Automobiles industrielles Saurer, Suresnes (Seine). Autobus 18 à 20 places. 30HP.  
Société anonyme des malles Postes automobiles. Photocarte Saurer.*

## II<sup>ème</sup> Partie

# LA POSTE AUX LETTRES



# 1.

## La poste aux lettres avant la révolution de 1829

Quittons, mais sans changer d'époque, les relais de la poste aux chevaux pour les bureaux de la poste aux lettres.

Car la Poste a deux visages : deux fonctions différentes, deux administrations (souvent associées), deux géographies, deux métiers. S'il y a relais et bureau dans la même ville, ils ne sont pas dans les mêmes murs. Le relais est une auberge ; le bureau est une pièce ouverte au public, au rez-de-chaussée de la maison du directeur. Si le directeur change, ou s'il déménage, le bureau le suit.

Sa fonction est fondamentalement la même qu'aujourd'hui, avec cette grande différence : la distribution des lettres à domicile n'existe que dans une demi-douzaine de grandes villes. Ailleurs, la poste fait poste restante. On va y chercher son courrier. Il est vrai que le directeur du bureau d'arrivée a intérêt à prévenir les destinataires (à la messe, au marché, par le bouche à oreille), car c'est ordinairement le destinataire qui paye la taxe. Au bureau de départ, le directeur fixe la taxe, variable selon le poids et la distance à parcourir ; il l'inscrit sur l'enveloppe et appose le cachet du bureau qui fixe le point d'origine.

### Les premiers bureaux de poste en Haute-Loire

Un bureau de poste, avant 1829, c'est une denrée aussi rare qu'elle est devenue commune. En Haute-Loire comme ailleurs. Mais tout de même, les bureaux y ont devancé les relais.

En 1789, il y a quatre bureaux de poste en Velay :

Le Puy créé	en 1639
Monistrol	en 1755
Yssingeaux	en 1758
Craponne	en 1778

Et trois bureaux dans la partie auvergnate du futur département :

Brioude,	créé en 1743
Langeac,	en 1763
La Chaise-Dieu,	en 1786

Le Puy domine le paysage. Son directeur est l'interlocuteur naturel de l'administration du pays de Velay. Ses appointements s'élèvent à 600 livres. Ils ont connu une augmentation sensible en 1771 pour tenir compte de l'accroissement du travail avec la nouvelle correspondance avec Mende. Le Puy a son premier facteur en 1778, payé 170 livres en 1786.

## 1758, création du bureau d'Izengeaux

Les bureaux de Monistrol et d'Yssingaux sont apparus presque ensemble, sur l'axe routier du Puy à Saint-Etienne. Le bureau de Monistrol est né en 1755 comme une filiale de Saint-Etienne (voir la section **Monistrol**), celui d'Yssingaux naît comme une filiale du bureau du Puy. Yssingaux s'est laissé surprendre par Monistrol, mais rattrape vite les mois perdus.

*Bureau du Puy.*

*Etablissement d'une distribution*

*à Izengeaux*

*Du 24 août 1758*

*Sur le rapport qui a été fait à la Compagnie qu'il seroit de l'intérêt du Service d'établir un bureau de Distribution à Izengeaux qui releveroit du Bureau du Puy, elle a arrêté que cet arrangement auroit lieu à commencer du premier Juillet d' et que le Commis distributeur jouira pour ses appointements, a compter dudit jour, de la Somme de Quarante livres par an, laquelle sera passée en dépense dans les Comptes de Quartier du Bureau du Puy, sur les Quittances dudit Commis Distributeur. fait et arrêté à l'hotel des Postes à Paris ce vingt quatre août Mil sept cent cinquante huit.*

(Archives nationales, F/90/20001)

Craponne, ouvert en 1778, a commencé avec des moyens inhabituels. Les appointements du directeur se montent d'emblée à 80 livres. Craponne est relié au Puy deux jours par semaine par un courrier à cheval, au salaire de 500 livres, payées moitié par la ville, moitié par la compagnie. Le plus remarquable : un poste de facteur est créé dès l'ouverture de ce bureau (payé 50 livres).

## L'énigme de la Chaise-Dieu

Un bureau de poste est ouvert à La Chaise-Dieu, en 1786. Bizarre ! Alors qu'il n'y en a pas à Saint-Paulien ni à Allègre (pour s'en tenir à des bourgs relevant alors de l'Auvergne). C'est tellement bizarre que le bureau sera supprimé sous le Directoire, faute de rembourser l'administration de ses frais. Le bureau n'était pas viable à cette époque, et on le savait forcément au moment de l'ouvrir.

Ouvrons, aux Archives nationales, le grand registre des délibérations de l'administration supérieure des Postes – une administration parfaitement centralisée. Nous y avons vu la délibération qui créait le bureau d'Yssingaux : des explications sur l'origine de la demande, une décision motivée. Allons maintenant à la fin de l'année 1786 :

*Etablissement d'un Bureau à la  
Chaise-Dieu, Près Brioude*

*Délibération du 26 octobre 1786*

*L'administration a décidé qu'à commencer du 1<sup>er</sup>  
Décembre prochain il seroit établi un Bureau à la  
Chaise-Dieu lequel seroit servi deux fois par  
semaine par Brioude et auroit aussi deux fois  
correspondance avec Paris, Clermont-ferrand et brioude  
et elle a fixé le traitement du Dr à la remise des  
2 s p L du produit net de sa recette.*

Pas de motivation. Pas d'histoire du dossier. Pas non plus de la prudence habituelle, qui consiste à commencer par un bureau de « distribution » (où l'on se contente de recevoir les lettres à l'arrivée), et à attendre qu'il se montre profitable pour en faire un « bureau plein » ou bureau de direction (où l'on prend aussi les lettres au départ et où on calcule la taxe). Voici la Chaise-Dieu bureau plein, d'emblée...

En même temps, on navigue à vue : le traitement du directeur n'est pas fixé ; ce sera une commission de 10 % sur la recette nette (le montant des taxes recouvrées).

Comment ne pas voir dans cette naissance soudaine, arbitraire, irrationnelle, les symptômes d'une décision toute politique ?

L'explication est dans la date. Le bureau est créé en décembre 1786. C'est que le roi Louis XVI a exilé le cardinal de Rohan, le fameux « cardinal collier » dans l'abbaye dont il est l'abbé : le fastueux et crédule personnage a dû crier très fort que la Chaise-Dieu était loin de tout. Il est assez puissant pour qu'on le ménage. Avec un bureau de poste, le voici relié au monde, ou du moins à Paris.

Un éventail d'actualité (images d'un côté, chanson de l'autre) raconte l'événement : le cardinal condamné, et son arrivée à la Chaise-Dieu, telle qu'on l'imagine de Paris : une morne bâtisse et le petit clocher d'une église de campagne ! Le cardinal est entouré de son frère, archevêque de Cambrai, et de son secrétaire. Lui-même, au milieu, est en costume de voyage, mais des bas au chapeau, tout rouge cardinal...



Cet épisode scandaleux annonce la Révolution... Nous avons déjà vu qu'elle ne fut pas très favorable au développement postal. La Révolution et l'Empire ne font pas progresser le réseau de la poste aux lettres. Sept bureaux en 1789, sept bureaux en 1815... et encore en 1820. Celui de La Chaise-Dieu a été supprimé en 1797, mais il en a été créé un à Lempdes en 1795 (déjà relais de la poste aux chevaux depuis 1643).

## 2. La révolution de 1829

1815 marque la fin des guerres. Dans la paix, la France se développe, et la poste avec. On a vu qu'en Haute-Loire, 1817 avait enfin doté le département de routes postales, équipées de relais. L'autre date capitale, mais c'est la même pour tout le royaume, c'est 1829.

En effet, la loi du 3 juin 1829 établit « un service de poste dans toutes les communes du royaume » - le service étant celui de la distribution à domicile. La loi établit un droit universel à recevoir et envoyer des lettres, où qu'on habite, ville ou campagne.

Avant 1829, les bureaux de postes, c'est une affaire de villes, grandes et petites. Le service consiste à entretenir des communications rapides et sûres entre ces bureaux de ville. Après la loi, toutes les communes sont mises sur le même pied, les campagnes ont droit au même service que les bourgs, même si elles n'ont pas toutes droit à un bureau.

### Une enquête fait l'état des lieux

Pour préparer sa loi, le Premier ministre Martignac a fait une enquête. Par une circulaire du 20 janvier 1829, il demande aux préfets, dans les huit jours, un point sur les conditions de circulation des dépêches administratives, en principe les mieux organisées. Le préfet de la Haute-Loire ne tiendra pas le délai : il envoie son rapport seulement le 9 février, après avoir consulté ses sous-préfets. Celui de Brioude donne des détails.

*« Le canton de Blesle a un piéton qui vient à Brioude une fois par semaine. Il distribue, comme il peut, les dépêches du chef-lieu de canton et il est assujetti à faire une tournée dans les communes tous les 15 jours.*

*« Le canton de la Chaise-Dieu, en raison de son éloignement, a un piéton assujetti à venir deux fois par semaine. La distribution des dépêches se fait par le secrétariat de la mairie du chef-lieu et elle est facile et assurée au moins une fois la semaine au moyen des marchés hebdomadaires de la Chaise-Dieu.*

*« Canton de Paulhaguet : un piéton vient à Brioude trois fois par semaine et les dépêches sont remises au secrétariat de la mairie du chef-lieu du canton, où les distributions se font les jours de marché. »*

Bref, le bureau de poste du Puy envoie aux bureaux de Brioude et d'Yssingaux un paquet des lettres destinées aux maires. Les communes chefs-lieux de canton envoient plus ou moins régulièrement un piéton prendre le paquet des communes du canton. Et on se débrouille pour que finalement les dépêches atteignent leur destinataire... Les marchés, lieux de rencontre par excellence, facilitent cette distribution. Dans les cantons où il n'y a pas de marché (Pinols, Auzon par exemple), elle se fait beaucoup plus difficilement.

Le sous-préfet d'Yssingeaux se veut plus rassurant : 30 communes sur 37 sont desservies selon lui par un service régulier de piétons (il est vrai que l'arrondissement compte beaucoup de grandes communes).

## La loi du 3 juin 1829

*Article premier. – A partir du 1<sup>er</sup> avril 1830, l'administration des Postes fera transporter, distribuer à domicile et recueillir de deux jours l'un, dans les communes où il n'existe pas 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.*

Le ministre des Finances s'enthousiasme : « *A dater du 1<sup>er</sup> avril 1830, cinq mille facteurs devront recueillir et distribuer les lettres dans toutes les communes rurales du royaume. Cette grande et utile mesure fera cesser l'espèce d'isolement dans lequel sont placés les sept dixièmes de la population de la France.*

La naissance d'un service postal dans les campagnes transforme la conception de ce service. Il suffit de considérer encore aujourd'hui l'attachement des villages à leur bureau de poste (comme à leur école) pour mesurer l'importance de cette mesure.

## Mise en place du service journalier

En Haute-Loire, la mise en place du service rural est très progressive, comme en témoigne une lettre du préfet au sous-préfet d'Yssingeaux, datée du 11 avril 1836 .

*« ...L'établissement du service journalier n'aura lieu que successivement et en raison des besoins des localités, constatés par les délibérations des conseils municipaux et les avis des préfets et sous-préfets.*

*Plusieurs communes de votre arrondissement ne jouissent pas encore du bénéfice de cet article (art 47 de la loi de finances du 21 avril 1832). Je vous invite à profiter de la session du mois de mai pour faire délibérer les conseils municipaux relativement au service journalier qu'elles pourraient obtenir d'après leur importance... ».*

Malgré les recommandations des autorités administratives, certaines communes ne se pressent pas pour bénéficier du service rural. Ainsi c'est seulement en 1841 que Sainte-Sigolène en fait la demande, mais bien à sa manière.

*« Le 15 avril 1841*

*Monsieur l'Inspecteur des Postes*

*J'ai l'honneur de vous adresser ci joint, en communication, une pétition par laquelle des habitants de Ste-Sigolène demandent l'établissement d'un service rural journalier pour cette localité... »*

ADHL, P/5412-1

Certains n'hésitent pas à demander un traitement de faveur comme le maire de Pradelles. En effet si les dépêches administratives bénéficient elles aussi de la distribution journalière, cette dernière les fait parvenir à la mairie de chaque commune. Le maire de Pradelles, M. de Ribains, voudrait s'éviter le déplacement jusqu'à sa mairie et apprécierait de voir son courrier administratif distribué à son domicile (le château de Mazigon).

*Monsieur le Préfet,*

*Désirant recevoir les dépêches de la préfecture avec célérité, exactitude et en mains propres, habitant la campagne située dans la commune, à douze minutes de Pradelles, je vous prie de bien vouloir obtenir de Monsieur l'Inspecteur des Postes qu'il veuille bien donner ses ordres en conséquence à notre directrice qui se refuse à les faire porter et qui trouve infiniment plus commode de les faire déposer à la maison commune.*

ADHL, P/5412, lettre datée du 13 septembre 1843



*L'arrivée du facteur au château*

1868, gravure sur bois de George Housman Thomas (1824-1868).

Reproduction par le Musée de la Poste, Paris

## Envoyer, sans frais supplémentaires, une lettre en recommandé ? Tout à fait possible ...en 1829 !

En 1829, l'administration des Postes décide de créer une catégorie d'envois bénéficiant de conditions de sécurité plus grandes que les correspondances ordinaires.

« L'objectif est de faire cesser les plaintes fondées ou non, qui se sont élevées contre l'administration. Le moyen de sécurité que nous vous offrons pour votre correspondance importante est simple, facile et sans frais extraordinaires. Nous ne demandons pour récompense du surcroît de travail que nous nous imposons, que de pouvoir prouver au public que les soustractions (*de courrier*) dont il se plaindrait à l'avenir, ne viennent pas du fait des agents des Postes... »

Un nouveau service sans nouvelle taxe... Trop rare pour ne pas être noté.

## De l'affaire du courrier de Lyon au mandat postal

L'affaire du courrier de Lyon a sensibilisé l'opinion à la sécurité des transports d'argent. Une réforme importante est entreprise en 1817 pour limiter les attaques dont les courriers sont souvent l'objet en raison des sommes d'argent qu'ils transportent.

Le 24 février 1817 est publié un règlement sur les articles d'argent, c'est-à-dire « les espèces que les particuliers présentent à découvert pour les faire passer par les voies de la Poste ». Le point important de ce nouveau règlement est de supprimer le transport matériel des espèces et de les remplacer par des pièces comptables. Les articles 13 et 17 donnent la clef du système.

*Article 13 : - Les directeurs délivreront au déposant une reconnaissance pour être par lui, envoyée au destinataire.*

*Article 17 : - Les directeurs délivreront au déposant, outre la reconnaissance, un bulletin de dépôt qui, après avoir été rempli et numéroté du même numéro que la reconnaissance et la lettre d'avis sera détaché de la partie inférieure de cette dernière. Ce bulletin servira au déposant en cas de réclamation.*

Le mandat (bien que ce terme ne soit pas encore utilisé) est né.

Jusqu'en 1817, la Poste est d'abord un organisme de transport des correspondances, de l'argent et des valeurs, très accessoirement des personnes. Le mandat postal lui fait jouer un nouveau rôle, jusqu'alors assuré presque exclusivement par les banques : celui d'intermédiaire financier .

Ce rôle financier se développera encore avec la création de la Caisse d'Epargne Postale en 1881 et des Chèques Postaux en 1918.

## La Haute-Loire dans l'extraordinaire développement du service postal

Les années qui suivent la création de la distribution à domicile voient une véritable explosion du trafic des correspondances. Dans les dix ans qui suivent, il augmente de près de 50 %, en vingt ans de 150 %. Les recettes couvrent largement les dépenses engendrées par la rémunération des 5000 facteurs supplémentaires. Le pari engagé par l'Administration est donc tenu.

Et tout au long du 19<sup>ème</sup> siècle, le service postal va connaître un extraordinaire développement qui témoigne des mouvements de population qui affectent la société française d'alors, de l'industrialisation de l'économie, de l'expansion du commerce et des échanges.

En un siècle, le trafic des lettres se voit ainsi multiplié par 60. Cette expansion du service postal s'accompagne d'un développement tout aussi spectaculaire des moyens. Le nombre des agents passe de 3 639 en 1815, à 63 277 en 1890, celui des bureaux de poste de 1 630 en 1815, pour les 36 000 communes qui existent en France, à 7449 en 1890.

La France dispose d'un véritable instrument de diffusion populaire. La Poste achemine, bien sûr, des correspondances privées et commerciales, mais aussi des paquets et des journaux dont le trafic est lui aussi en constante progression.

Cette explosion de l'information est due également au développement de l'instruction.

## Deux millions cinq cent soixante treize mille trente trois objets en 1869

Comment la Haute-Loire se situe-t-elle dans ce grand mouvement ?

Ouvrons les *Eléments de statistique générale de la Haute-Loire*, de M. Malègue (Le Puy, 1872), à la page consacrée aux Postes, avec les chiffres de 1869. Nos 26 recettes (les bureaux pleins), nos 12 « distributions », nos 157 facteurs assurent la circulation des objets que leur confient les clients. Ce courrier est acheminé, entre bureaux et avec les gares, par 20 services à cheval ou en voiture (sur un parcours de 495 kilomètres), et 19 services à pied, dont 8 sont faits par les facteurs.

Objets de correspondance manipulés en 1869 : 2.573.033

Nombre d'articles d'argent :			
Mandats français	reçus :		28.342
	acquittés :		17.524
Mandats internationaux :	reçus :		177
	acquittés :		251

Il s'est vendu pour près de 200.000 francs de timbres-poste.

### 3.

## A l'horizon des chefs-lieux de canton

La loi de 1829, la création de la poste rurale, provoque un mouvement massif de créations de bureaux de poste.

### Créations de la Restauration

Avant même la loi, deux bureaux de poste avaient été ajoutés au petit club des bureaux anciens : Saugues en 1824 et Tence en 1827. Mais la loi va créer d'un coup un formidable appel d'air : cinq bureaux sont créés au tout début de l'année 1830, par le ministre Polignac, qui sur ce point assume la révolution postale provoquée par son prédécesseur Martignac. Ces cinq créations montrent que l'administration veut donner une assise solide à la loi de 1829 : les facteurs ruraux auront leur base dans ces bureaux.

Significatif : tous ces nouveaux bureaux sont créés comme « bureaux de distribution », subordonnés aux bureaux en titre, qui restent donc, à Lempdes près, ceux de 1778. Priorité à la distribution. Ces bureaux sont reliés par un courrier à cheval ou à pied à un bureau de direction. Ainsi Saugues est une filiale de Langeac, Tence et Montfaucon d'Yssingeaux, St-Paulien du Puy, puis de Craponne, Le Monastier et Cayres du Puy, la Chaise-Dieu de Brioude. Dans la liste ci-dessous, la deuxième date est celle de leur promotion ultérieure en bureau de direction.

1824	Saugues	1844
1827	Tence	1841
1830	Montfaucon	1839
1830	St-Paulien	1843
1830	Cayres	1870
1830	Le Monastier	1843
1830	La Chaise-Dieu	1843

Ainsi, en 15 ans, le nombre des bureaux a doublé.

### Créations de la Monarchie de Juillet

Le mouvement va se poursuivre sous le roi Louis-Philippe.

#### Arrondissement du Puy

1837	Pradelles	1840
1838	Fay le Froid	1874
1842	Allègre	1845
1844	St-Julien Chapeuil	1869
1845	Loudes	1868
1845	Vorey	1865

## Arrondissement de Brioude

1844	Auzon	1871
1840	Ste-Florine	supprimé en 1859, rétabli en 1866
1842	Blesle	1858
1838	Lavoute-Chilhac	1860
1833	Paulhaguet	1838
1847	St-Georges d'Aurac	1874
1842	Pinols	1869

## Arrondissement d'Yssingeaux

1837	St-Didier	1839
1839	Dunières	1874
1840	Bas en Basset	1868
1841	Riotord	1874
1841	Sainte-Sigolène	1887
1843	Aurec	1874
1845	St-Maurice	1874
1845	St-Pal de Mons	1935

La Monarchie de Juillet a doublé le nombre des bureaux en vingt ans. En 1850, 26 sur les 27 cantons d'alors (comptant pour un les deux cantons du Puy) ont un bureau au chef-lieu, même si, pour 11 d'entre eux, ce n'est qu'un bureau de distribution. L'exception est Solignac sur Loire (qui aura son bureau en 1856).

Déjà quelques communes non chef-lieu ont un bureau. C'est surtout le cas dans le Velay oriental, où les communes sont vastes et peuplées : Aurec, St-Pal de Mons, Sainte-Sigolène, Dunières, Riotort.

Voir page 128 une carte des arrondissements postaux en 1835, établie grâce aux indications données par J. Garnier et J.-P. Delhoume (*La Poste rurale en Haute-Loire 1830-1910*, 1981 (document dactylographique)).

## Palier et redémarrage

Sous Napoléon III, et au début de la III<sup>ème</sup> République, on considère que le maillage des bureaux est satisfaisant. Il ne s'étend pas, mais il fournit plus de services : les bureaux de distribution deviennent les uns après les autres bureaux de direction (à partir de 1865, on dit recette, les directeurs devenant receveurs). Dans les années 1850-1890, on crée moins d'un bureau par an.

Soudain le rythme s'accélère, plus d'une soixantaine en vingt ans, et un doublement du nombre de bureaux.

C'est l'effet de l'expansion et de la démocratisation du courrier. La folie de la carte postale y contribue. L'objectif, ce n'est plus le canton, mais la commune. L'effort va continuer à un rythme soutenu, malgré l'interruption de la guerre entre 1914 et 1921, jusqu'en 1939.

On arrive alors à environ 170 bureaux, et il sera difficile d'aller au delà.

## Plusieurs façons d'obtenir « son » bureau de poste

La principale est certainement la patience. Mais elle n'est pas la seule. Prenons trois exemples caractéristiques.:

### Sainte-Sigolène : la pétition

1841 : le préfet transmet à Paris la pétition signée par les Sigolénois (la deuxième de l'année) et soutient leur demande d'un bureau de distribution : « *La commune de Sainte-Sigolène dépend du bureau de Monistrol ; déjà un service rural journalier a été établi entre ces deux localités, mais la commune de Sainte-Sigolène qui a une population de 3.168 habitants, est composée d'un grand nombre de villages et de hameaux que le service postal ne peut atteindre chaque jour au moyen d'un seul facteur.* » Le préfet écarte la difficulté de la composition de l'arrondissement postal : Sainte-Sigolène est assez grande pour rester seule. Autre argument de Sainte-Sigolène : « *L'horloge communale est réglée au temps moyen* ».

ADHL, P/5412-1

### Saugues : les « interventions » à Paris

1839. Le maire de Saugues a obtenu l'érection de son bureau de distribution en bureau plein, grâce à l'influence d'un pair de France, le général Brun de Villeret. Il informe le préfet de la bonne nouvelle, pour que celui-ci ne l'apprenne pas par les gazettes. Une façon ironique de lui faire comprendre qu'on n'a pas eu besoin de lui ?

ADHL, P/4512-1

### Vorey : un bon dossier

1843. Pour obtenir la création d'un bureau de poste dans une commune, il faut proposer la composition du nouvel « arrondissement postal » que ce nouveau bureau va desservir. Les communes qui le composent seront forcément prises à des arrondissements antérieurement établis. La carte des arrondissements ne cesse donc de bouger.

Vorey a fait valoir ses arguments et esquissé le nouvel arrondissement. Vorey en sera le point central, et sa correspondance avec le Puy est facile.

ADHL, P/4512-1

## Avant le bureau : l'acheminement

### La situation en 1839

La distribution, c'est à partir du bureau : elle est réalisée par le facteur, fonctionnaire. L'acheminement, c'est avant, pour apporter les « dépêches » (c'est-à-dire les paquets de lettres) aux bureaux. Cette fonction est très souvent sous-traitée.

Voici la situation en 1839 : sauf celui de Clermont au Puy par Brioude, qui est assuré par l'administration, tous les services sont faits « par entrepreneurs », c'est-à-dire sous-traités.

**Services en voiture ou à cheval**

Du Puy à Saint-Etienne  
D'Yssingeaux au Cheylard  
Du Puy à Lempdes

Du Puy à Langogne  
Du Puy à Craponne

**Services à cheval**

D'Yssingeaux à Bourg-Argental De Craponne à St-Bonnet le Château

**Services à pied**

Du Puy à Cayres, au Monastier De Tence à Fay-le-Froid  
De Lespinasse à Langeac De Langeac à Saugues  
De Lespinasse à Lavoûte-Chilhac De Monistrol à St-Didier  
De Lespinasse à la Chaise-Dieu

*La Poste en Haute-Loire, annexe 6*

**Sous-traitances vers 1940**

Cent ans après, les choses sont-elles si différentes ? C'est la même diversité de solutions. L'administration des postes sous-traite très généralement le service de transport des dépêches postales, à des particuliers ou à des entreprises de transport qui utilisent toute la gamme des moyens de transport. Ce ne sont ici que des exemples.

**1. La marche à pied**

Entre le bureau de poste et la gare de Chamalières (l'église romane vaut le détour) – 6 octobre 1938. 35 minutes deux fois par jour, pour 1.200 francs [anciens bien sûr] par an. Le concessionnaire est charron de son métier.

Mêmes contrats pour le service entre le bureau de poste et la gare du Chambon-sur-Lignon (1946) ; entre le bureau de poste et la gare de Tence (1946).

**2. La bicyclette**

Entre Malrevers et la gare de Lavoûte-sur-Loire, 1943 (le concessionnaire est un entrepreneur de transports ; 40 minutes pour descendre, 45 pour remonter)

**3. La motocyclette**

Entre Saint-Didier en Velay et Saint-Victor-Malescours

**4. Le vélomoteur ou les skis**

entre les Estables et le Monastier sur Gazeille, 1945

Je soussigné **RIBBES Pierre**, entrepreneur de transports, demeurant aux **ESTABLES**, m'engage envers l'Administration des Postes & Télégraphes, à assurer provisoirement à partir du 1er janvier 1945, conformément aux règlements et aux conditions du cahier des charges que je déclare bien connaître, le transport des dépêches à vélomoteur ou skis des **ESTABLES** au **MONASTIER S/ GAZEILLE**, moyennant le prix de **CENT Francs (100 F.)** par jour et avec l'horaire ci-après :

	<u>ETE</u>		<u>HIVER</u>		<u>HIVER</u>	
	Lu-Me-Je-Ve.	Ma. Sa.	Lu-Me-Je-Ve.	Ma. Sa.	Lu-Me-Je-Ve.	Ma. Sa.
DEPART Les ESTABLES	6 H.		7 H.			
ARRIVEE LE MONASTIER	6 H.45		8 H.15			
DEPART LE MONASTIER	7 H.	7 H.30	8 H.30		8 H.30	
ARRIVEE Les ESTABLES	8 H.30	8 H.30	10 H.		10 H.	

## Un Hôtel des Postes pour le Puy

A la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, le bureau de postes du Puy se trouvait rue Saint Gilles (depuis quand ?). Il est transféré en 1901 au 50 boulevard Saint-Louis, à hauteur de la statue de Lafayette, en montant vers la porte Pannessac (aujourd'hui le magasin Huis Clos).

En 1933, la Poste lance la construction d'un « Hôtel des Postes » (l'expression déjà marque l'ambition), digne du Puy. Elle a acquis pour cela le terrain de l'ancien cimetière des Carmes, désaffecté.



Le nouveau bâtiment est mis en service en 1937, à la fois guichet pour le public, service du tri et direction départementale. Le local du bd St-Louis est rétrogradé au rang de bureau annexe (lequel déménagera en 1985 vers l'autre côté du boulevard).

Robert Seguy raconte dans *Un siècle en Haute-Loire, 1900-2000* qu'après l'occupation de la zone libre, le sous-sol du bâtiment fut réquisitionné par l'armée allemande et servit de prison. « On se souvient de la captivité de madame Henri Chas et de son bébé, auquel le Maire du Puy faisait porter du lait. »

## La direction départementale des Postes et Télécommunications

1971. La direction départementale était trop à l'étroit dans l'hôtel des Postes. Elle s'installe le 15 février 1971 dans les bâtiments neufs qu'elle s'est fait construire en haut de l'avenue Foch.

## L'activité de la Poste en Haute-Loire aujourd'hui

Le courrier : Environ 234 000 lettres et paquets par jour (plus de 80 millions par an, contre 2,5 en 1869 – voir ci-dessus). En 1900 c'était environ 10.000 ; vers 1920, 30 000 ; vers 1950, 90 000, vers 1980, 180.000.

Le service financier : 83 000 comptes d'épargne et 30.000 comptes postaux, où sont capitalisés 500 millions de francs.

Le personnel : environ 1.000 agents dont 346 facteurs – un chiffre qui a peu évolué au cours du siècle : 400 au début des années 1900, 500 vers 1950. Ils desservent 80.200 foyers permanents, et environ 20.000 résidences secondaires.

*R. Seguy, chapitre sur la poste dans Un siècle en Haute-Loire, 1900-2000*

## 4. Le facteur

### La naissance du facteur rural

Autre effet de la révolution de 1829 : la distribution à domicile nécessite le recrutement de 5000 facteurs ruraux (alors que le personnel des Postes est de 4051 agents en 1829). D'un coup le personnel de l'administration postale double, d'une année sur l'autre ! A compter du 1<sup>er</sup> avril 1830, ces facteurs vont recueillir et distribuer les lettres dans toutes les communes rurales du royaume, parcourant 25000 lieues environ par jour (5 lieues en moyenne par facteur).

La qualité première du facteur rural est d'avoir de bonnes jambes ! Aussi ce n'est pas un hasard si le recrutement des premiers facteurs ruraux se fit essentiellement parmi les anciens soldats de Napoléon, disciplinés, capables de fournir de longs et pénibles trajets à pied et par tous les temps et dont beaucoup n'avaient pas de métier.



### Facteur des villes, facteur des champs

Avant 1830, tous les facteurs desservent les villes. En Haute-Loire, on les compte sur les doigts d'une main : deux au Puy, un à Brioude, un à Craponne. Ils ne tiennent pas à être confondus avec les nouveaux facteurs. En 1830, dès la mise en place du service rural, le terme « facteur de ville » apparaît : « *Dans aucun cas, les facteurs ruraux ne devront distribuer de lettres dans la commune où est placé l'établissement de poste, et réciproquement, les facteurs de ville ne devront pas faire de distribution dans l'arrondissement rural* ».

### L'uniforme du facteur rural

1835 : l'administration préconise un uniforme qui attirera sur ceux qui le portent la considération de la population et marquera l'importance de la fonction.

*« Habit veste de drap bleu de roi, boutonné sur le devant de 7 boutons en métal blanc portant ces*

*mots Service des Postes – Facteur rural. Collet droit en drap rouge. Parements bleus boutonnés de deux petits boutons.*

*En hiver, pantalon de drap gris de fer. En été, pantalon et guêtres de toile bleue ;  
Ou, blouse en toile bleue ouverte sur la poitrine avec collet rouge rabattu et deux rangées de petits boutons de métal blanc avec les mêmes mots que ci dessus.*

*Ceinture en cuir noir avec boucle sur le devant.*

*Portefeuille en cuir noir avec, sur la bandoulière, une plaque écusson de métal blanc portant l'inscription Direction générale des postes.*

*Chapeau rond en feutre verni (haut de forme) »*

Le costume est aux frais du facteur. L'administration prend en charge le portefeuille avec son écusson.

## Un drôle de nom

Au Moyen Age, le facteur est celui qui « fait du commerce pour le compte d'un autre ». C'est bien ce que fait (avant le timbre) le facteur d'un bureau de poste : il délivre à domicile la marchandise (la lettre) et encaisse le produit de la taxe pour le compte du bureau.

C'est Paris qui va mettre le mot dans l'usage en organisant une « petite poste », pour le courrier de Paris à Paris. Le facteur est d'abord un « facteur de ville ». Quand le facteur rural sera inventé, en 1829, il reste bien distinct du facteur de ville.

On continue longtemps de l'appeler de son nom traditionnel et tout simple : le piéton. Dans le Mézenc, le facteur, c'est encore le « piatou », même à vélo....

## « Le facteur atteint Goudet », ou le témoignage de Stevenson

Stevenson, le célèbre voyageur à dos d'âne à travers les Cévennes, a bien vu comment le facteur reliait au reste du monde les coins les plus perdus du département :

*« De toutes parts, Goudet est encerclé par les montagnes. Des sentes rocailleuses, praticables au mieux par des ânes, rattachent la localité au reste de la France. Et hommes et femmes y boivent et sacrent dans leur coin de verdure ou, du seuil de leur demeure, lèvent les yeux, l'hiver, vers les pics ceints de neige, dans un isolement qu'on jurerait pareil à celui des cyclopes homériques. Mais, il n'en est rien. Le facteur atteint Goudet avec son sac postal. La jeunesse ambitieuse de Goudet est à moins d'une demi-journée de marche du chemin de fer du Puy. Et là, à l'auberge, vous pouvez trouver le portrait gravé du neveu de l'hôtelier : Régis Sénac, « professeur d'escrime et champion des deux Amériques », une*

distinction qu'il a conquise là-bas avec la somme de 500 dollars, au Tammany Hall, New York, le 10 avril 1876. »

Voyage avec un âne dans les Cévennes. 1878. Trad. Léon Bocquet. Plon



Facteurs de ville, vers 1890 : et ô combien urbains

Couverture de la partition de *Facteurs marche*, chansonnette populaire,  
créée par Paulus au Ba Ta Clan.  
Reproduit dans *Le Facteur*, p. 59.

## L'uniforme reste, la couleur passe

L'administration se préoccupe de l'entretien de l'uniforme du facteur rural, comme en témoigne une note de service de 1895 (l'uniforme n'a pas été profondément modifié depuis 1835, la blouse restera en usage bien après le tournant du siècle) .

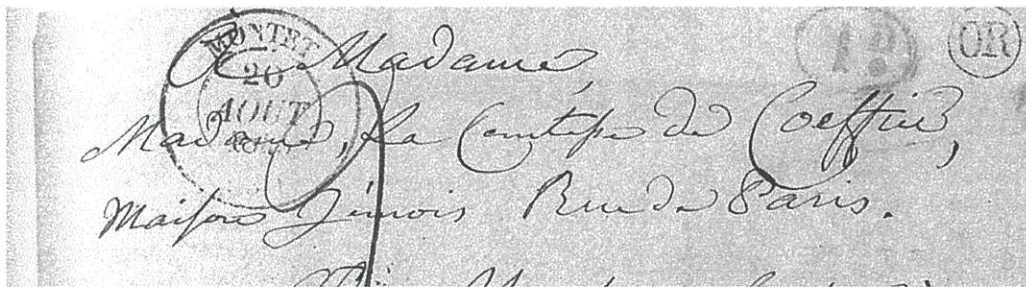
« Des réclamations sont parvenues à diverses reprises à l'administration au sujet de la teinture des collets de blouses et des blouses de facteurs ruraux. L'examen des effets communiqués a permis de constater que la décoloration qui se produit fréquemment à la suite des lavages, doit être attribuée, non à la qualité des étoffes, mais uniquement au mode de lavage »

Suivent quelques conseils :

- « 1. Tremper les blouses dans de l'eau tiède, à la température des bains ordinaires, 35 degrés environ ;
  2. Les savonner à l'eau tiède avec du savon de Marseille
  3. Les rincer, d'abord dans deux eaux tièdes pour enlever le savon, puis à l'eau froide
- Evidenter l'emploi de savon noir ou de carbonate de soude (cristaux). »*

## La tournée du facteur rural

La règle du « port dû » complique beaucoup la tâche du facteur rural (du facteur de ville aussi !) Quand sa journée débute, à 7 heures du matin, le directeur lui remet les lettres à distribuer et un « part ». Sur cette feuille de route, le facteur doit inscrire dans une case spéciale le nombre (en toutes lettres) de missives venues d'autres bureaux et le montant de leur taxe dans une autre case. Il inscrit les mêmes renseignements pour les lettres « nées » du bureau dont il dépend. On fait le compte et il doit verser d'avance les sommes à recevoir des destinataires. Le port est en effet payé par le destinataire. Il vérifie que sa spatule est bien dans son petit étui de cuir garni d'encre noire pâteuse.



(N° 633. C. M.) **PART DES FACTEURS RURAUX.**  
 ADMINISTRATION DES POSTES. BUREAU d \_\_\_\_\_  
 SERVICE RURAL. DÉPARTEMENT d \_\_\_\_\_  
 TOURS n° \_\_\_\_\_ **PART, le S**  
 facteur rural.

<p><b>DATE DU RETOUR.</b> (Apposer et signer le timbre à date, le jour du retour.)</p> <p>Point de retour des parts. O</p> <p>Heure du retour. heures minutes de</p>	<p><b>DATE DE DÉPART.</b> (Apposer et signer le timbre à date, le jour de départ.)</p> <p>Heure du départ. heures minutes de</p>
--	--

TABLEAU N° 1.  
Compte des taxes, certifié conjointement par le Directeur et le Facteur.

AU SERVICE DU FACTEUR.				AU SERVICE DU SERVICE RURAL.			
Lettres recueillies ou distribuées par le facteur dans la même tournée.		Lettres recueillies par le facteur, et distribuées dans la tournée d'un bureau.		Lettres		Journaux et imprimés adressés au bureau.	
Objets non au bureau en vertu de son caractère spécial, et de cette part est circonscrite.							
Nombre (en toutes lettres).	Taxe.	Nombre (en toutes lettres).	Taxe.	Nombre (en toutes lettres).	Taxe.	Nombre (en toutes lettres).	Taxe.
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Signature du Facteur :				Signature du Directeur :			

TABLEAU N° 2, destiné à recevoir l'impression des timbres, l'heure de la levée des boîtes, et l'indication des lettres extraites des dites boîtes.

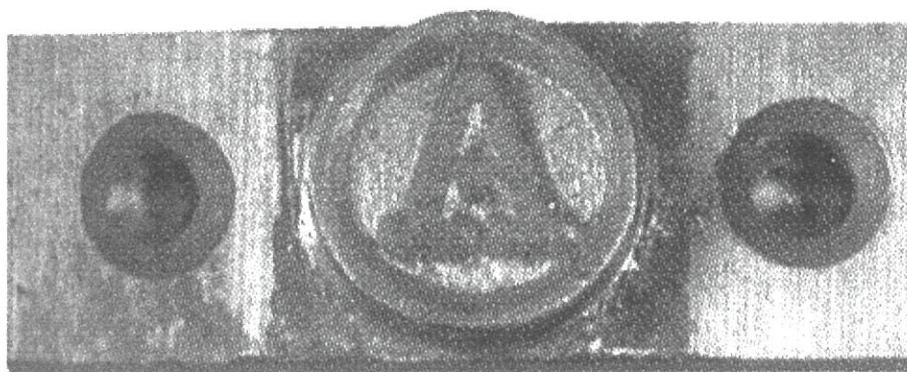
NATURE des timbres alphabétiques	NATURE des boîtes		NATURE des lettres		NATURE des boîtes alphabétiques	NATURE des lettres	
	Heures.	Minutes.	recueillies et distribuées dans la tournée.	extraites de chaque bureau.		recueillies et distribuées dans la tournée.	extraites de chaque bureau.
1	2	3	4	1	2	3	4
TOTAL à reporter.....				TOTAL.....			

de 10 millimètres de diamètre . Ce tampon est vissé dans la boîte. Au moment de son passage à la première boîte, le facteur inscrit sur son part, dans le cadre prévu, l'heure et la minute de la levée. Il badigeonne d'encre la fameuse lettre-timbre grâce à sa spatule et l'imprime sur le part. On voit par là qu'il était facile de contrôler au retour la ponctualité du travail.

Le facteur rural apporte aussi à chaque maire le *Bulletin des lois*, le *Recueil des actes administratifs*, et les dépêches de service.

Le voilà parti. Il effectue plusieurs sortes d'opérations pendant sa tournée. Il distribue à toutes les fermes, maisons isolées ou hameaux les lettres ou les journaux, encaisse le prix du port avec éventuellement un petit pourboire. Il arrive aussi qu'on lui remette une lettre pour qu'il la porte au bureau, parfois même, à une autre maison de sa tournée. Là il y a une petite faille dans le règlement, il peut très bien empocher les deux sous et ne rien dire. L'administration trouvera la solution un peu plus tard, en 1836. Pour parer à la fraude, on dota le facteur d'un cachet portatif – lettre **OR** pour **origine rurale** – devant être apposé sur les lettres recueillies et distribuées en cours de tournée, sans passer par le bureau. En voici la marque en haut et à droite sur une lettre qui a circulé à Montet dans l'Allier.

Il relève aussi les boîtes disposées sur son itinéraire. Peintes en gris, elles ont été placées à des endroits judicieusement choisis, notre facteur en a la clé. Chacune renferme « à l'endroit marqué par une échancrure de bois à la partie intérieure de la planche du devant en dessous de l'ouverture » une lettre-timbre. Il s'agit d'une pièce métallique qui porte en relief une lettre de l'alphabet de 6 à 7 millimètres de haut, entourée d'un cercle



Empreinte de relevage de boîte



## Claquoir ou cliquette

L'exposition présentait une reconstitution (par le Musée de Montrond) de cet instrument emblématique du facteur de ville, dès le 18<sup>ème</sup> siècle. Il agite le claquoir pour avertir de son passage les éventuels correspondants. A Lyon, où sont faites plusieurs tournées de distribution par jour, le facteur n'utilise pas la cliquette à la première, « pour ne point interrompre inutilement les dames qui sont encore dans les bras du sommeil ».

*Détail d'un jeu de l'oie intitulé Les cris de Paris, 1774.  
Reproduit dans Le Facteur, p. 17.*

## Le facteur rural doit avoir le sens du toucher

La mise en service du timbre poste, le 1<sup>er</sup> janvier 1849, avait un double but : d'une part, créer un tarif unique lié seulement au poids et non à la distance, d'autre part, pouvoir coller sur l'enveloppe une vignette de valeur égale à l'affranchissement.

Le tarif unique fut fixé à 20 centimes pour un poids de 7,5 grammes. Avant le 1<sup>er</sup> janvier 1849, il s'échelonnait de 20 centimes (40 kilomètres) à 1,20 franc (au delà de 900 kilomètres). En 1850, un timbre-poste de 10 centimes fut émis, pour le tarif local, c'est-à-dire à l'intérieur de l'arrondissement postal d'un bureau.

Et nos facteurs de campagne commencèrent à se trouver en face d'un nouveau problème. En effet les lettres lourdes, pesant plus de 7,5 grammes, relevées pendant la tournée et distribuables dans la tournée même, devaient être rapportées au bureau pour être pesées et tarifées en conséquence. Mais comment savoir si la lettre dépassait ou non le poids fatidique ? Pas de pèse-lettre dans l'équipement du facteur. L'administration vint en aide aux malheureux, en précisant : « *Une pièce de 1 franc et 1 pièce de 50 centimes représentant le poids de 7,5 grammes, les facteurs pourront reconnaître à la main celles des lettres dont ils sont autorisés à opérer la distribution* ». Ceci en 1856. Lorsque le poids limite fut porté à 10 grammes, sept ans plus tard, l'administration fit remarquer que le poids de la pièce de 10 centimes correspondait juste à 10 grammes et ajouta sans ironie : « *Il est facile aux facteurs de vérifier partout si les lettres recueillies excèdent ce poids.* » Ainsi un bon facteur devait-il avoir des jarrets solides mais aussi des qualités sensorielles très développées !

## Chapeau de paille de facteur (vers 1895)

L'achat d'un chapeau de paille, qui remplace avantageusement le képi pendant la période estivale, est d'abord laissé à l'appréciation (et aux deniers) des intéressés. C'est une tolérance. L'été torride de 1900 entraîne un premier geste de l'Administration : elle décide de fournir gratuitement un ruban noir où il est écrit « Postes ».

Le chapeau de paille, simple tolérance à l'origine, est ainsi validé comme un élément d'uniforme. Quelques mois plus tard, le chapeau de paille fera partie des effets fournis par l'Administration à ses agents.

## L'équipement du facteur, vers 1900

La boîte de distribution des facteurs de ville leur sert non seulement à transporter le courrier, mais aussi d'écrivoire. La partie qui s'appuie sur la taille du facteur est incurvée pour épouser la forme du corps. Dans le renflement d'une des extrémités de la courbure prend place un encrier. Car à cette époque le stylo est encore inconnu, et le facteur n'a pas le droit d'utiliser un crayon, dont il serait facile d'effacer les traces, d'où l'utilisation d'un porte-plume et la nécessité d'un encrier.



321. - Nos bons Facteurs ruraux  
en route  
pour la tournée de village

Souvenir d'Allègre

Le tampon encreur portatif pour permettre de vérifier que le relevage des boîtes a bien été effectué (voir ci-dessus) Ce petit accessoire est accroché à la sacoche par une chaînette. Pour éviter de maculer le courrier transporté et l'évaporation de l'encre, la partie encreuse est protégée par un petit couvercle à vis.

L'exposition en présentait deux, l'un, très petit, des années 1900 ; l'autre, en aluminium, moderne.

Les trois facteurs de Champagnac le Vieux. Carte postale Margerit-Brémond.

## Les facteurs du Puy en 1913

En tenue de travail, avec képi ou chapeau de paille, veste d'uniforme ou blouse de campagne, les 20 facteurs de la ville du Puy posent devant le bureau de poste.

On connaît leur nom : Langlade, facteur chef, B. Vincent, sous-chef facteur, Rouchon, Meynard, Capeilh, Redon, Rochette, A. Vincent, Magat, Lasfargues, Fromentin, Nicolas, Sauzet, Chanut, Espenel, facteurs de ville ; Pauty facteur bouliste, Jousserand et Benoît, facteurs du télégraphe, Sahuc et Morel « jeunes facteurs ».

Ils assuraient quatre distributions par jour, la première commençant à sept heures du matin. Les dimanches et jours fériés, il n'y avait qu'une seule distribution, à partir de 10h 15 du matin.



*Photographie reproduite par les Amis de l'histoire des PTT en Haute-Loire*

Eulalie Moret, receveuse du bureau d'Allègre de 1862 à 1867, puis à Massiac (Cantal) : belle-fille et femme de directeurs de bureaux de Monistrol sur Loire, mère d'une receveuse de Blesle – témoignage de la fidélité réciproque entre des familles et l'administration. On retrouvera sa fille Emma dans la troisième partie, envoyant de Blesle des cartes postales humoristiques à ses tout jeunes neveux.





*M. B. Languet receveur de la  
poste de Malataverne 1910-12*



*Papa*

*et....  
leur trésor*

*Maman*

Le facteur-receveur de Malataverne et sa famille, qu'il met lui-même en scène (photos d'une collection particulière).

## Abel Charbonnier, le « facteur intercontinental »

A New York au Central Park, Abel Charbonnier, facteur de Chavaniac-Lafayette, en uniforme mais avec un vélo local, remet à Mr Spanel la dépêche renfermant les lettres envoyées de toute la Haute-Loire pour remercier le riche américain de ses dons généreux pour la rénovation du château de La Fayette. Les quatre cartes postales créées à cette occasion furent vendues au profit des œuvres sociales des PTT.



*Le mythe atteint Monistrol : lors d'une fête à l'hôtel de la Madeleine, deux jeunes monistroliens jouent le rôle du facteur intercontinental et du milliardaire.*

## 5. Postières dans la Grande Guerre

La première guerre mondiale creusa vite d'énormes vides dans les rangs des 15.000 agents des Postes et Télégraphes versés dans les troupes combattantes.

Dès le 5 août 1914, le conseil d'administration de l'Association générale des agents des P.T.T se rendit auprès du ministre et lui remit la délibération suivante, parue à St-Etienne dans la *Tribune* du 6 août :

*« Le conseil d'administration de l'Association générale des agents des P.T.T, certain de traduire les sentiments de l'unanimité des postiers, espère que le service fourni par les dames et employés âgés ou réformés permettra, incessamment, à tous les agents mobilisés, de remplir le devoir commun en prenant une part effective à la défense de la nation, du droit et de la liberté. »*

La mobilisation des agents, malgré l'effort du personnel restant, entraîna la désorganisation des services, alors même que l'accroissement du trafic télégraphique et des correspondances entre les soldats et leur famille était considérable.

Dès 1915, les invalides de guerre réformés proposèrent leurs services aux PTT. La direction du personnel fut réticente. En ville, il fut exclu d'employer « *des mutilés privés de l'usage d'un bras ou affligés de claudication* ». Par contre, on accepta comme facteurs locaux ou ruraux, à hauteur de 10% des effectifs, « *des militaires réformés pour amputation ou impotence partielle ou totale d'un bras* ». Pour les facteurs auxiliaires, il fut admis que 40% de l'effectif puisse être constitué de mutilés d'un bras.

### Les premières femmes facteurs

Malgré le recours aux invalides, on ne pouvait faire fonctionner normalement les services. L'administration se tourna vers les femmes. Ce furent d'abord les épouses des facteurs-receveurs. Occupant l'appartement de fonction et connaissant déjà la « maison », elles avaient tout naturellement été appelées à remplacer leur mari mobilisé. Le conflit se prolongeant, l'utilisation de la main d'œuvre féminine devint plus systématique.

### Encore faut-il prévoir le repos du guerrier

L'embauche de femmes facteurs posa un problème inédit.

Soit un mari mobilisé au front et sa femme assurant une tournée de facteur auxiliaire temporaire. Le mari revenant en permission, sa femme allait-elle être obligée de continuer son service et de délaisser le malheureux poilu ? En 1917, l'administration décida que non et admit que les femmes de permissionnaires aient des congés

payés « d'une durée égale à la durée des permissions des maris mobilisés, sous réserve du maximum de 30 jours par an, congés de repos compris »



*Une femme facteur cycliste, en Aveyron (Musée de la Poste)*

### **1918 - Mesdames les factrices, retournez dans vos foyers !**

Avec la fin de la guerre, la féminisation de la distribution va se résorber et disparaître. Si l'opinion avait admis facilement la présence des femmes dans les services d'exécution au télégraphe et au téléphone, elle accepta moins la factrice. Le métier était considéré comme trop dur pour une femme et l'effort physique demandé trop important.

## 6. Images et usages du facteur

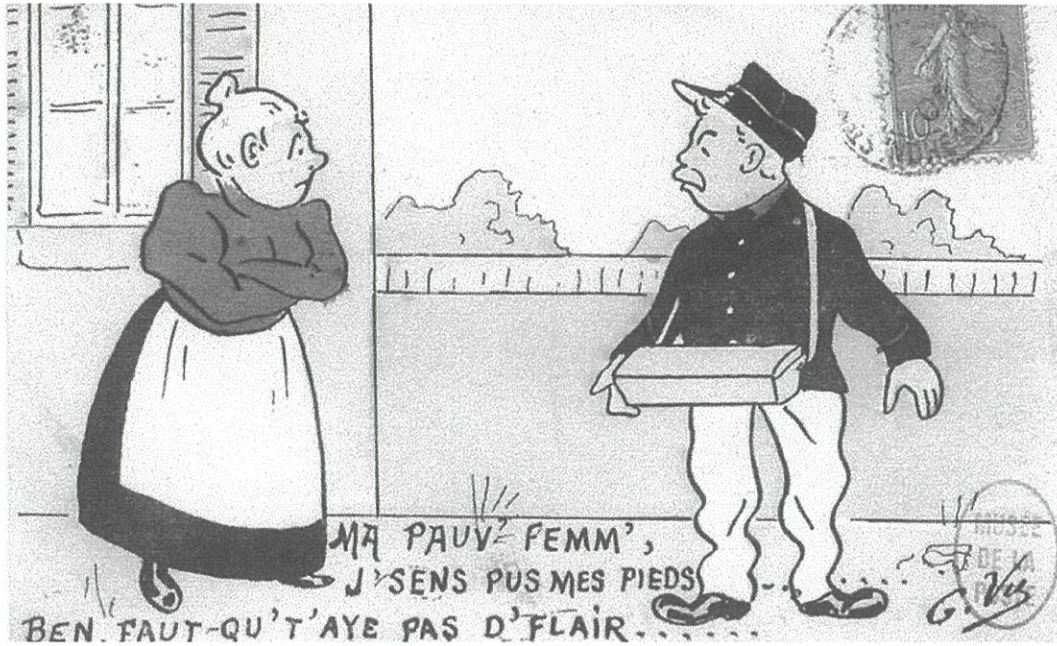
L'humour s'empare d'un nouveau personnage mythique, le facteur, que l'augmentation massive du courrier fait connaître de tous.

Les éditeurs de cartes postales en particulier multiplient les images du facteur, sous un jour généralement sympathique.

Voici un facteur de ville des années 1880 qui sort de sa sacoche de distribution comme un (bon) diable de sa boîte.



Vignette pour la maison Carel Frères. Reproduit dans *Le Facteur*, p. 76



Le facteur rentrant de sa tournée est accueilli par sa femme sur le pas de la porte.

- *Ma pauv' femm', j'sens pus mes pieds...* - *Ben faut qu't'aye pas d'flair...*

Dessin de G. Vie. 1905 (Musée de la Poste)

Ci-dessous, deux mythes s'affrontent : Bécassine et le facteur (baptisé Chemineau).



Dessin de J. Pinchon. Reproduit dans *Le Facteur*, p. 99



## Le facteur et la bonne nouvelle

Dessin de FABIANO.

Dessin de Fabiano paru dans *Fantasio*. Reproduit dans *Le Facteur*, p. 107.

Ou les petits profits de l'homme... de lettres. Le dessin est accompagné d'une citation de Jules Renard : « Le facteur est brun et célibataire. » Le facteur qui entre dans l'intimité des familles et des maisons fait fantasmer...

## Facteur et réclame

Le facteur est si populaire que la publicité le mobilise pour convaincre de l'excellence des produits qu'elle vante. Le facteur est l'infatigable, l'homme toujours en bonne santé, puisque toujours sur les routes. On dit aussi qu'un petit verre est apprécié de lui pendant sa tournée. Il va naturellement promouvoir tantôt les fortifiants, et tantôt les alcools...



Publicité Byrrh. 1936

Deux jeunes élégantes offrent un verre d'apéritif au facteur qui, canne en main, mollets bien serrés dans ses guêtres, vient de leur apporter le courrier. La légende est savoureuse : « Je suis quasiment jeune comme vous ! Quand on boit Byrrh, on a toujours vingt ans. » Publicité à consommer avec modération...



Affiche reproduite dans *Le Facteur*, p. 119

### Le facteur et le crayon à bille. Vers 1950

F. Casier utilise le facteur pour une publicité vantant les mérites du crayon à bille, encore dans toute sa nouveauté. Deux jeux de mots servent de légende. Acheter un crayon à bille constitue « un facteur de succès », mais il faut « avoir une bonne bille » (comme celle du facteur de l'affiche)

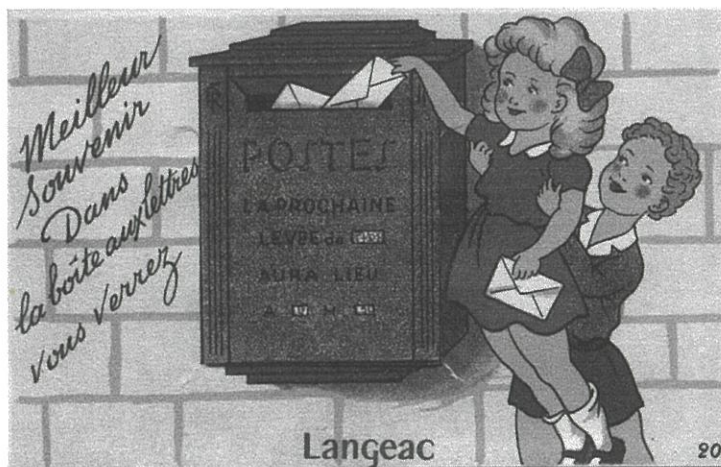
## Le sac du facteur



Dans ces cartes postales à système, une languette permet de faire sortir de la sacoche du facteur un menu déroulant de mini cartes postales du lieu : Le Puy, Langeac, Yssingaux, Brioude et bien d'autres encore (les noms sont naturellement surajoutés à des cartes postales proposées par des éditeurs nationaux).



La boîte aux lettres peut remplacer le facteur...



## 7. Almanachs des postes

La pratique qui consiste à offrir un calendrier à l'occasion du changement d'année remonte au 18<sup>ème</sup> siècle. Le facteur en attend une gratification, qui complète un maigre salaire. Il faut attendre 1855 cependant pour que l'usage reçoive une reconnaissance officielle.

L'administration des Postes va considérer l'almanach comme un document de service. Elle y place des renseignements postaux et des informations générales. Jusqu'en 1870, le marché du calendrier est concédé à un imprimeur (Mary-Dupuis, puis Oberthur). Après 1870, tout éditeur peut entreprendre la publication du calendrier en se conformant aux prescriptions de l'administration. Le calendrier est immédiatement apprécié des ménages. En 1857, 800 000 calendriers sont distribués. Dix ans plus tard, ce sont presque 2 millions d'exemplaires qui entrent dans les foyers.

Les humoristes ne tardent pas non plus à plaisanter sur la tournée de l'almanach...

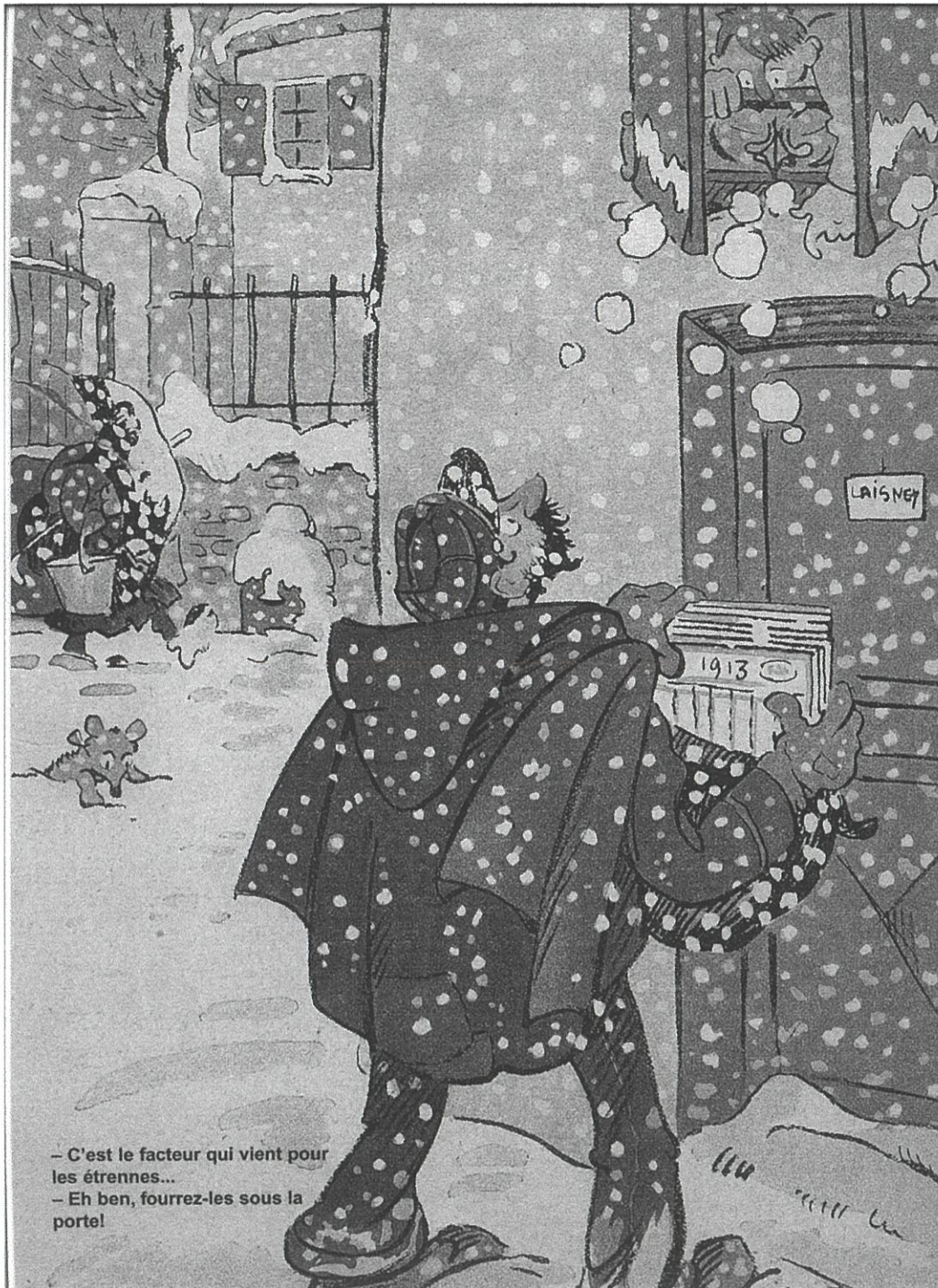


« Impôt du Jour de l'An »

« Monsieur, c'est votre facteur qui a l'honneur de vous offrir  
un almanach pour la nouvelle année ».

Lithographie couleur de Frédéric Bouchot, parue vers 1849 dans le *Musée pour rire*.

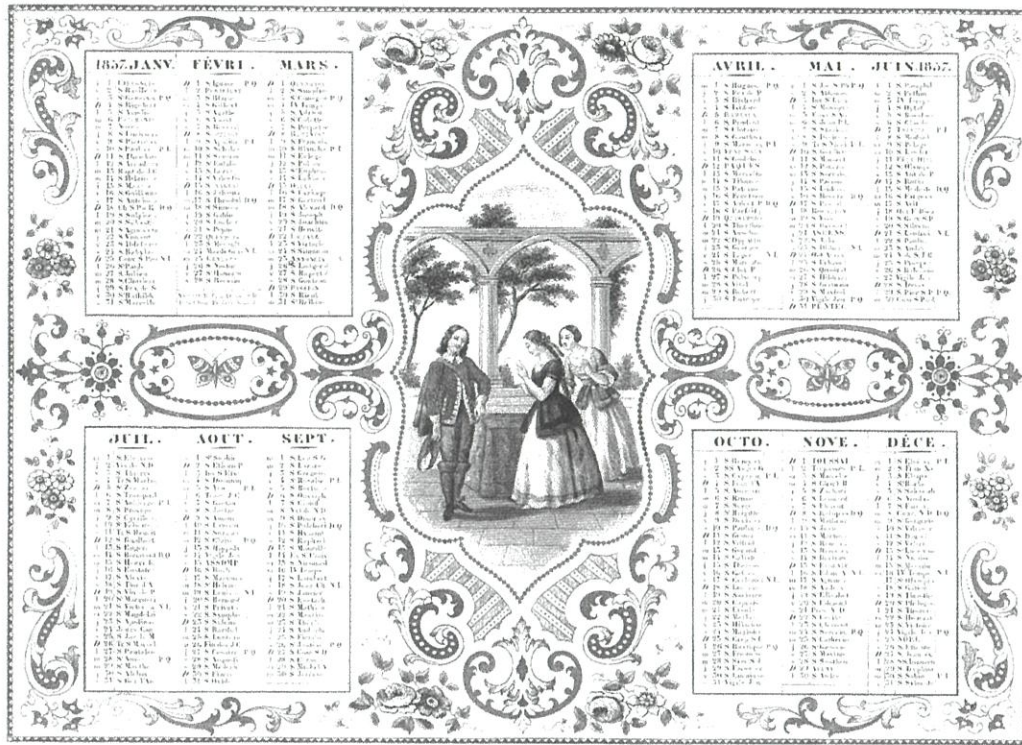
Reproduit dans *Le Facteur*, p. 46.



- *C'est le Facteur qui vient pour les étrennes. – Eh ben, fourrez-les sous la porte !* ». Caricature de Pierre Falké, 1913. Reproduit dans *Le Facteur*

L'humour prospère sur l'ambiguïté de la démarche et les malentendus qu'elle provoque...

Restent les almanachs eux-mêmes. Nous en avons exposé beaucoup ; nous n'en retiendrons ici que quatre, en privilégiant les plus anciens.



Ci-dessus : 1857. Editeur Dubois-Trianon, Paris.

Dessin sans légende : est-ce un messager portant une lettre d'amour ?  
Un des tout premiers almanachs officiels, prêté par le Musée de la Poste, Paris.  
Le délicat décor floral disparaîtra bientôt.

Ci-dessous : 1873. Editeur Oberthur et fils, Nantes

« C'est moi ! » - Le retour du matelot.  
L'illustration se veut délibérément populaire ; on aime les scènes  
d'attendrissement familial et d'épreuves surmontées.

Dans ces premiers almanachs la scène illustrée tient une toute petite place. Peu à peu  
le calendrier proprement dit va se réduire, au profit de l'image.

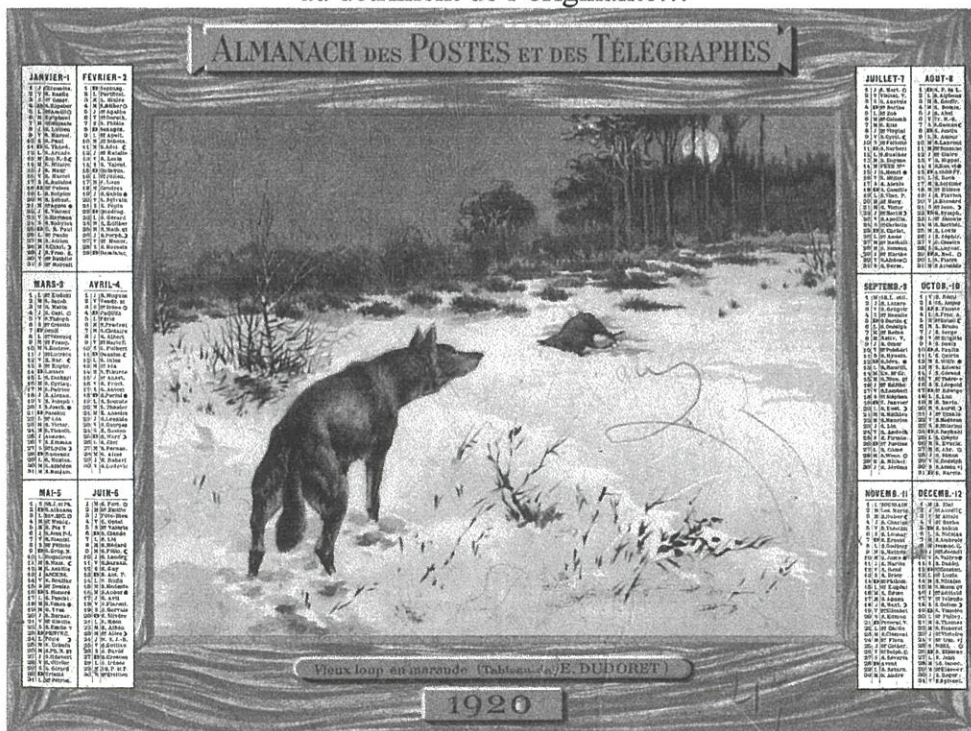


Typ. Ouzarria et fils, à Rennes. C'EST MOI ! - (Le retour du matelot). 2<sup>e</sup> à Paris, rue des Blancs-Manteaux, 30.



Ci-dessus : 1883. « Promenade militaire dans Paris ».  
 Motif patriotique, dans un décor néo-Renaissance typique des années 1880.  
 Prêt par le Musée de la Poste, Paris

Ci-dessous : 1920. « Vieux loup en maraude - tableau de E. Dudoret »  
 A partir des années 50, la photographie remplace l'illustration graphique,  
 au détriment de l'originalité...



## 8.

## Quand le piéton découvre la roue

Fin 19<sup>ème</sup>, un nouveau moyen de transport apparaît, individualiste et relativement peu coûteux, d'un faible prix de revient et fabriqué en grande série : la bicyclette.

L'administration, d'abord assez méfiante, finit par s'incliner devant la « petite reine ». A partir de 1893, elle en autorise et encourage l'emploi – sans le prendre en charge.

Les constructeurs pressentent l'importance de la clientèle. Ainsi la maison Foucher envoie une lettre à tous les bureaux, proposant son « Vélo-Poste », au prix de 260 francs, payable par mensualités. Mais c'était beaucoup trop encore pour un facteur rural (plus du tiers du salaire annuel d'un débutant).

Léon Mougeot, sous-secrétaire d'Etat aux Postes et Télégraphes de 1898 à 1902, « inventeur » des boîtes à lettres en fonte appelées Mougeottes, épris de nouveautés, décide de favoriser la bicyclette. Il fait voter en 1902 des crédits pour allouer à tout facteur utilisant une bicyclette pour son service, une indemnité destinée à amortir les frais d'achat et à le couvrir des dépenses d'entretien et de réparation. L'indemnité est fixée à 15 francs par mois, soit 180 francs par an. Elle est versée aux facteurs dont les tournées susceptibles d'être effectuées à bicyclette en toute saison dépassent 32 kilomètres.

En 1904, une circulaire rappelle que les vélocipèdes doivent être munis d'une lanterne et d'un avertisseur ; les facteurs doivent attacher leur bicyclette au repos avec une chaîne pour éviter le vol, car si « l'administration a consenti, plusieurs fois, à allouer des indemnités extraordinaires à l'occasion de vols de machines, il n'en sera plus ainsi à l'avenir ».

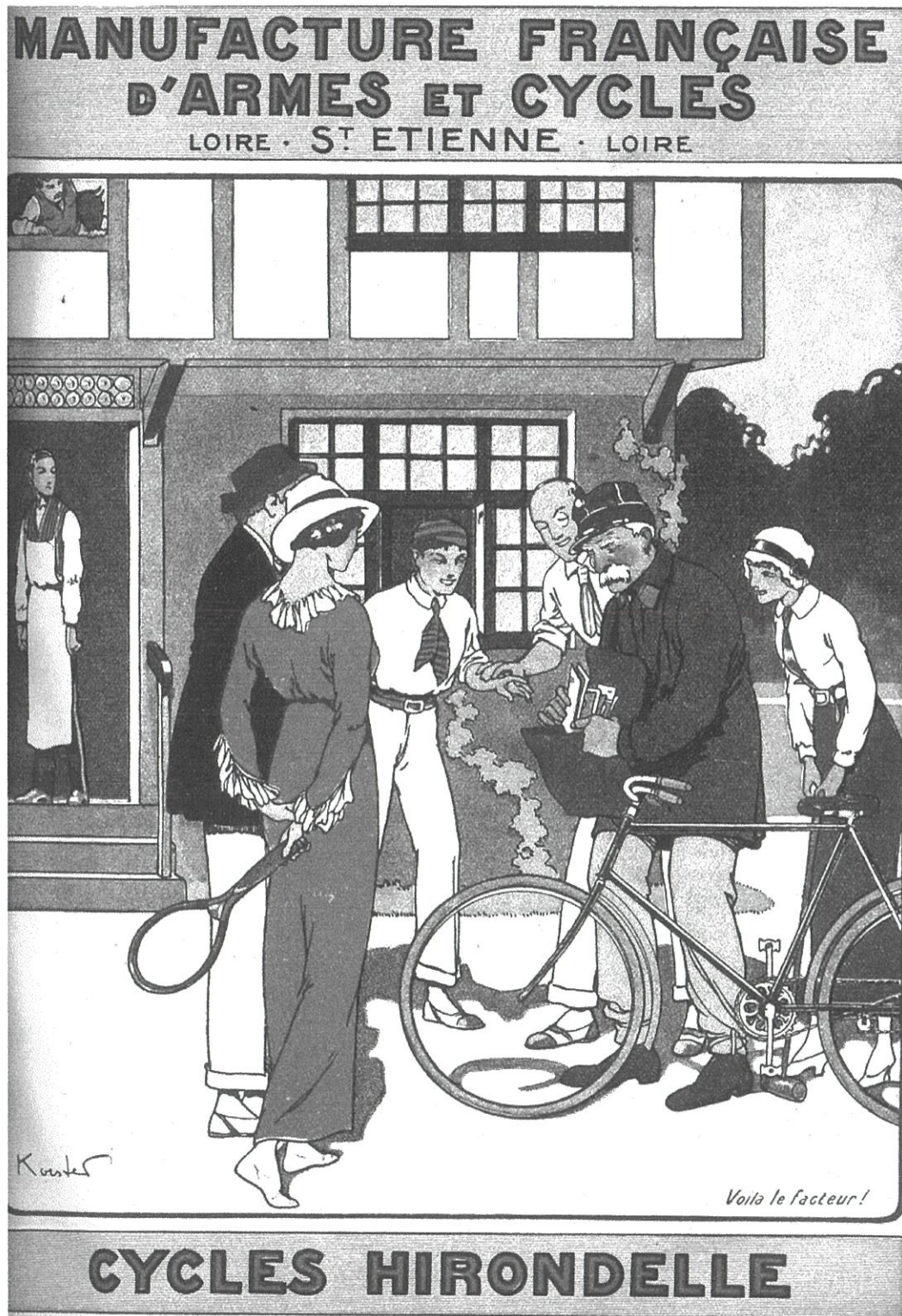
C'est dans les années 20 que la bicyclette devient l'auxiliaire habituel du facteur - même si dans nos montagnes elle roule souvent... à pied. Et ce n'est que dans les années 50, que les facteurs sont équipés de bicyclettes à changement de vitesses.

### La clientèle des facteurs est chouchoutée par la Manu



La « Manu » va se caler sur ces chiffres. En 1907, elle propose deux bicyclettes « Hirondelle-Facteur ». Le modèle n° 1 est la simplicité même : ni frein, ni garde-boue, ni roue libre, ni dérailleur. Il n'en coûte que 130 fr.. Si le facteur complète l'équipement obligatoire de son Hirondelle, il doit encore acquérir un avertisseur pour 1 franc 10 centimes et pour 3 francs 50 une lanterne complète.

La Manufacture Française d'Armes et de Cycles de Saint Etienne propose des modèles par correspondance qui remportent un grand succès auprès des facteurs.



« Voilà le facteur ! » Dessin de Kuister.

*Tarif-album de la Manufacture des armes et cycles, 1913*

## Journée d'un facteur cycliste en 1925

Prise du service au bureau selon l'heure d'arrivée du courrier (en général entre 6 et 7 heures).

Ouverture des sacs

Séparation du courrier entre les différents facteurs.

Tri individuel permettant à chaque facteur de classer ses lettres dans l'ordre de présentation

Départ en tournée

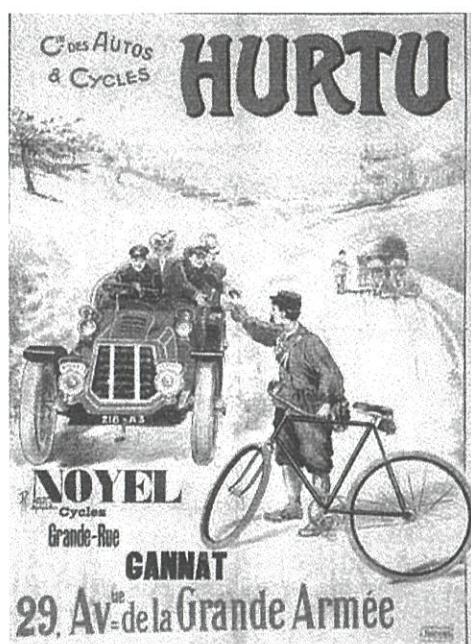
Distribution de la correspondance et relevage des boîtes aux lettres

Deuxième levée des boîtes aux lettres

Retour au bureau et reddition des comptes

Les tournées à bicyclette devaient être effectuées en huit heures (loi des huit heures).

Les postiers à vélo devaient avancer à une vitesse de huit kilomètres par heure, soit deux fois plus vite qu'à pied.



### Quand le facteur fait vendre les cycles

Déjà vers 1900, les cycles Hurltu, qui construisaient aussi des automobiles, évoquaient l'alliance de ces deux nouvelles vitesses, à travers la poste et les facteurs.

Sur une affiche de la compagnie des Autos et Cycles Hurltu de Paris, figure en bonne place un facteur rural avec une bicyclette d'une grande simplicité : pas de freins, pas de garde-boue, pas d'éclairage, ni même de grelot réglementaire. En revanche pend à la selle la sacoche à outils, indispensable en cas de crevaison.

(Le concessionnaire de Gannat (Allier) a surimprimé ses coordonnées.)

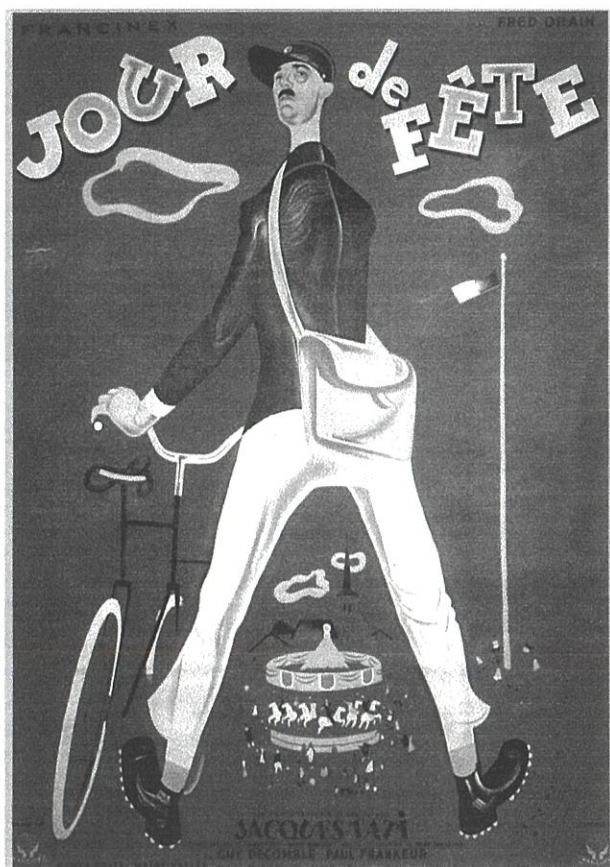
Vers 1930, pour vanter ses produits, le constructeur de bicyclettes France-Sport montre sur ses affiches des sportifs, des randonneurs et bien sûr un facteur rural, usager emblématique de ce moyen de transport.

Reproduit dans *Patrimoine*



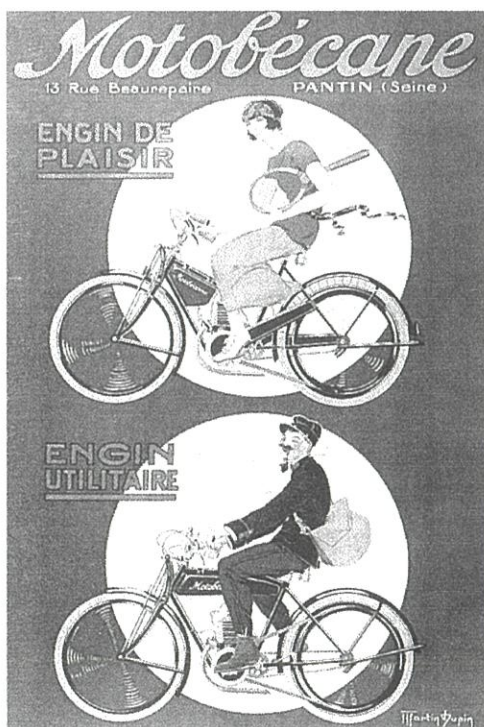
## Le facteur à vélo au cinéma

Nombreux sont les films où le facteur a une place. Il y est souvent à vélo, un outil par nature en mouvement perpétuel. Le plus célèbre de ces films est sans conteste celui de Jacques Tati, *Jour de fête* (1948). Tati raconte l'histoire rocambolesque d'un facteur à vélo à qui on a lancé le défi de faire son métier « à l'américaine ».



## La motocyclette

Le relief du Velay et de l'Auvergne appelait un nouveau progrès : la motocyclette.



Mais l'Administration commence toujours par être méfiante : un texte de 1927 précise que la motocyclette « ne peut circuler que sur les routes et ...ne se prête nullement à la conduite à la main dans les sentiers, à travers champs, ou dans la desserte des agglomérations. D'autre part, il serait très difficile dans nombre de villages qui ne possèdent pas de mécanicien, d'assurer convenablement la réparation et l'entretien de ces appareils. » Il est vrai que la voirie n'était pas ce qu'elle est aujourd'hui.

L'administration prit son temps, mais comme pour la bicyclette, l'usage de ce nouveau mode de transport se développa, surtout à partir des années 50.

Cette affiche de Motobécane, vers 1930, montre que la publicité va plus vite que l'administration. Elle utilise une nouvelle fois l'efficacité symbolique du facteur.

Motobécane, dont les usines se trouvent à Pantin près de Paris, propose ses motocyclettes légères aussi bien à une jeune sportive, raquette à la main, qu'à un facteur décontracté, dont la sacoche ne semble pas déborder de courrier.

Reproduction et légende dans *Patrimoine*, p. 284



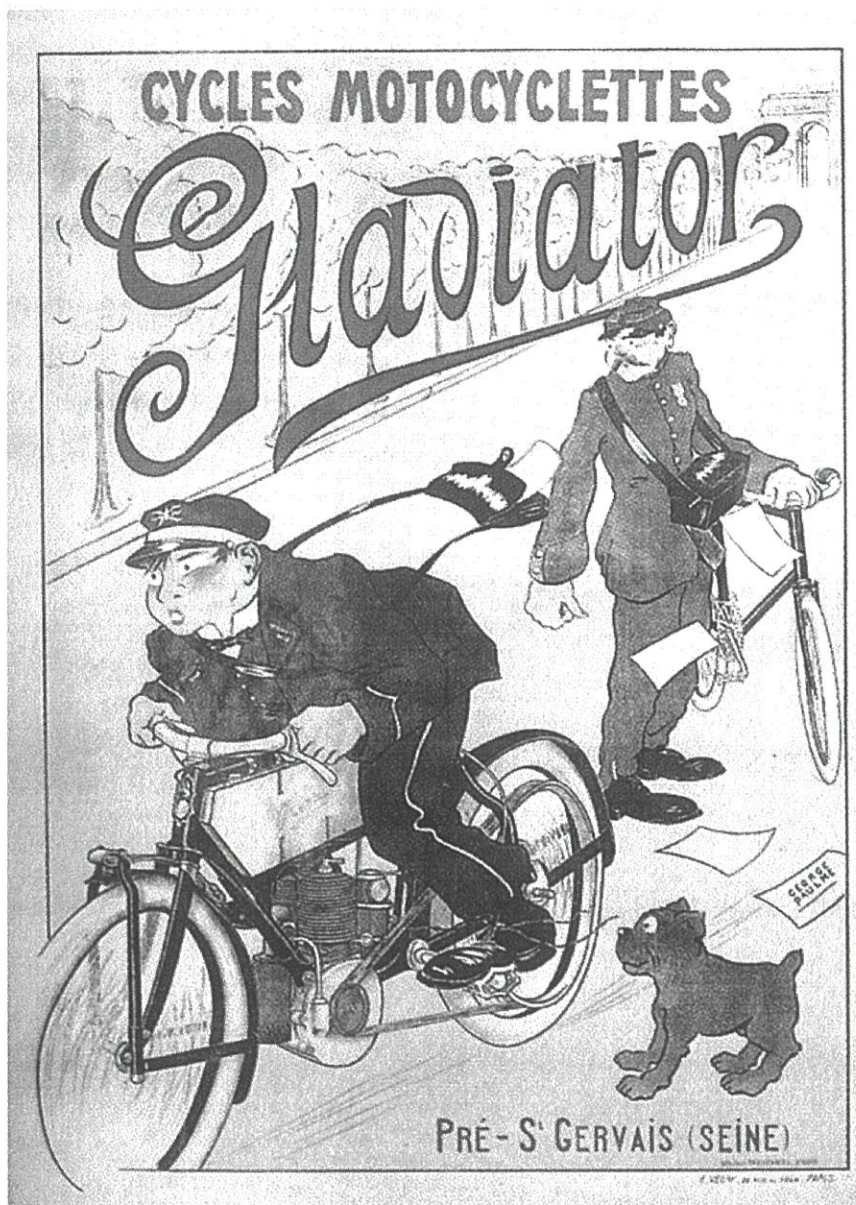
Photographie. Musée de la Poste, Paris

### Facteur à motocyclette, fin des années 40

On ne songe pas à conserver des véhicules arrivés à bout de course... Les Amis de l'Histoire des PTT en Haute-Loire ont pu mettre à l'abri deux engins sans doute moins récents que ceux de nos illustrations, mais qui ont déjà quelques décennies derrière eux :

Une bicyclette Lapiere (Dijon), avec ses deux sacoches de cuir fixées à l'arrière. Elle a circulé vers 1960.

Une motocyclette Peugeot « Pro 103 Electronic ». Type 052 C, 49cm<sup>3</sup>. Réceptionnée par les Domaines en 1988, avec ses deux sacoches fixées à l'arrière.



Reproduction dans *Patrimoine*, p. 217

### Cycles et motocyclettes Gladiator, vers 1910

On savait le télégraphe plus rapide que la poste. Deux moyens de locomotion leur sont associés : au facteur sa bicyclette ; au télégraphiste une motocyclette Gladiator, dont les qualités n'ont pas de mal à l'emporter, d'autant plus que le vélo est à l'arrêt et la facteur visiblement... démonté. La motocyclette est aussi associée à la jeunesse...

Mais l'Administration n'est pas près de fournir des motocyclettes à ses petits télégraphistes !

Ces derniers durent attendre les années 60 pour troquer leur bicyclette contre un cyclomoteur de marque Motobécane, type AV 88, moteur 2 temps.

## 9. Le facteur en auto

### La « Poste automobile rurale »

Très vite, on l'a vu dans la première partie, le transport automobile a été utilisé pour l'**acheminement** du courrier, des gares vers les bureaux de poste. Pour la **distribution**, il faudra attendre longtemps.

Curieusement, la première distribution automobile se fera dans les zones postalement défavorisées. Cela résulte d'un double constat, qu'on peut faire dans les années 20 : le transport en commun par automobile se développe, mais de nombreux villages et hameaux situés à l'écart des voies de circulation principales demeurent sans liaison régulière avec la ville voisine. D'autre part, les petites communes, dépourvues d'établissement postal reçoivent tardivement leur courrier.

Du coup l'administration imagine, dans les années 20, la *Poste omnibus rurale*. Il s'agit d'équiper un petit autobus d'une banquette destinée à des voyageurs, et d'une cabine grillagée constituant un guichet mobile. L'unique agent qui se trouvait à bord devait donc conduire le véhicule, faire payer les voyageurs, remettre le courrier aux facteurs auxiliaires des communes desservies et dans ces mêmes communes, ouvrir le guichet mobile pendant un certain temps.

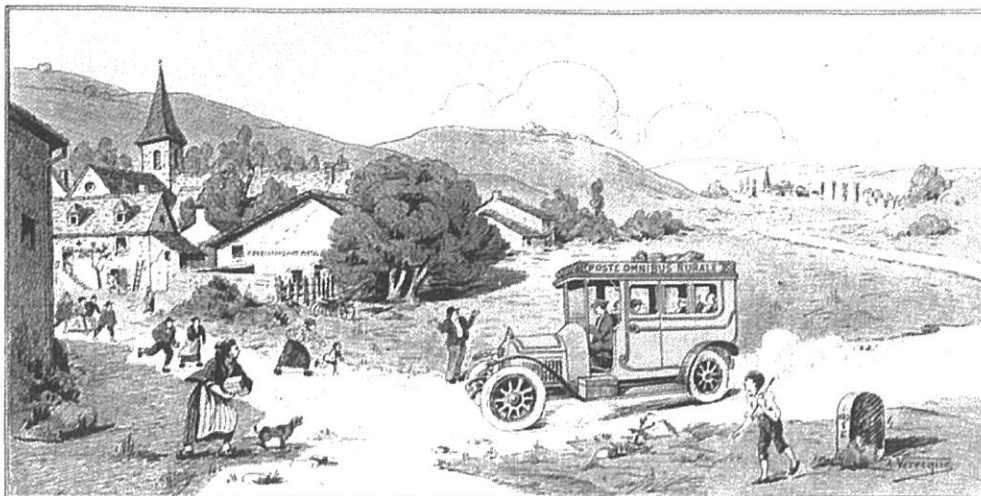
La formule et le nom furent changés en 1927 : *Poste automobile rurale*. Ce service était rattaché à un bureau, lui même en liaison facile avec une gare : Brioude et Paulhaguet. Dans chacune des communes rurales du circuit, était implanté un « correspondant local », un simple particulier (de préférence, le titulaire de la cabine téléphonique), installé dans un local qui lui appartenait. Il devait ouvrir, une heure avant le passage de la voiture, un guichet où il effectuait les opérations courantes. Il était rémunéré par un salaire fixe, complété par des remises sur certaines opérations. La distribution à domicile était assurée par un habitant du lieu, souvent le correspondant lui-même. Le chauffeur du véhicule n'était plus chargé d'opérations postales ; il était un simple transporteur du courrier.

La voiture postale remplissait trois rôles. Transport public de voyageurs, elle pouvait prendre à son bord des passagers (6 à 10 selon les circuits). Outil postal, elle transportait le courrier et les colis postaux (jusqu'à 50 kg). Auxiliaire commercial, son conducteur était autorisé à faire, sur commission, des achats divers chez les épiciers, bouchers, quincailliers, pharmaciens, etc. du bourg tête de ligne...) Pour que les localités du circuit soient équitablement desservies, le sens du parcours était inversé chaque jour.

La PAR fut accueillie favorablement par le public. Le nombre de circuits se multiplia : une cinquantaine en 1929, 391 en 1939.

# **CONTRE L'ISOLEMENT RURAL**

**L'Administration des P.T.T. procède à des  
essais de mise en service de:  
"Poste omnibus automobile rurale"**



**Grâce auxquels les populations des communes desservies bénéficient des avantages suivants :**

**Distribution postale avancée de plusieurs heures.**

**Avance dans l'expédition du courrier. Cette avance peut atteindre 24 heures.**

**Opérations postales de toute nature faites sans dérangement, soit directement chez le correspondant postal de la localité, soit au bureau de poste le plus voisin par l'intermédiaire du conducteur de l'auto.**

**Expédition et réception des colis postaux, des envois de colis de messagerie P. V. et G. V.**

**Exécution par le conducteur de l'auto de commissions commerciales de toute nature pour le compte de la clientèle.**

**Transport rapide des voyageurs entre les localités du parcours.**

Affiche administrative en couleurs. Reproduit dans *Le Facteur*, p. 101

En Haute-Loire, il y en eut deux : le premier dans les environs de Brioude, ouvert en 1931, le second dans les environs de Paulhaguet, ouvert en 1933. Pendant la guerre et son cortège de restrictions (notamment de carburant), la PAR fut mise en sommeil. A la Libération, le réveil fut difficile. Le service était partiellement financé par le Conseil général et les communes du circuit. Mais le coût paraissait disproportionné aux avantages. La démocratisation de la voiture individuelle privait le circuit de clients. La motorisation et la distribution rurale allait prendre une autre forme. Les deux circuits de Haute-Loire furent supprimés en 1970.

Le circuit de Brioude, long de 75 km 347, a été assuré à partir de 1945 par l'entreprise de transports Legrand. Celui de Paulhaguet l'a été par Paul Biniver, toujours à partir de 1945 et jusqu'en 1970.

Au moment de leur suppression, les 2 services accusaient un déficit, comme en témoignent les chiffres de l'année 1969.

### Service de la Poste automobile rurale circuits de Brioude et de Paulhaguet, 1969

RECETTES en francs		DEPENSES en francs	
Recettes voyageurs	2677,15	Rémunération entrepreneurs	47590,76
Recettes colis transportés	313,95		
Subvention du Conseil général	7400,00		
Subventions communes	626,65		
<b>TOTAL</b>	<b>11017,75</b>		<b>47590,76</b>

## Le facteur en auto

Dès les débuts de l'automobile, on avait rêvé de la voir remplacer le piéton. Mais la réalité alla moins vite que le rêve.

Un demi-siècle après, le rêve se réalise avec une nouvelle voiture, rustique et peu coûteuse, la 2CV Citroën. Les essais réalisés en 1952 donnent toute satisfaction. La qualité du service est améliorée. Les heures de distribution et de relevage du courrier sont mieux maîtrisées. La fatigue imposée aux facteurs par des tournées atteignant 40 km, souvent sur des parcours accidentés, est réduite. C'est sur les routes et chemins du facteur le début de l'ère de la « deudeuch », assez vite concurrencée par la tout aussi fameuse 4L ou Renault 4, adoptée par la poste en 1962.

En 1971 la Poste invente le « CIDEX » pour faciliter le travail du facteur motorisé : des boîtes aux lettres des habitants d'un petit village ou d'un groupe de maisons dispersées sont réunies. Le facteur ne vient plus frapper à la porte. Mais il relève la boîte jaune, réservée au courrier de départ. La communication postale perd-elle le petit « supplément d'âme » que lui apporte la communication orale entre le client et le facteur ?



Amis de l'Histoire de PTT en Haute-Loire.

### Une tournée CIDEX du côté de St-Etienne-Lardeyrol.

## Modèles réduits d'automobiles

A défaut d'exposer les autos de la Poste, nous avons présenté plusieurs modèles réduits, fort appréciés des jeunes visiteurs :

Fourgonnette Citroën, vert bronze, 500 kgs, 1934

Citroën 2CV vert bronze, POSTES

Fourgonnette 2CV, vert bronze, POSTES

2 CV avec bicyclette fixée sur le toit. Vert bronze. 1954

Sur certains circuits, une partie du trajet ne peut se faire en voiture. Le facteur abandonne alors sa 2CV et utilise sa bicyclette sur le parcours non carrossable.

Fourgonnette 2CV, jaune, logo de la flèche et CNE

Fourgonnette 2 CV Citroën . Type AZU

Elle pèse 560 kg à vide, et accepte le poids d'un homme plus 240 kg de charge utile . Dotée d'un moteur à essence peu gourmand, qui ne consomme que 6 litres aux 100 km.

Renault 4 Express

Adoptée par la Poste en 1962, concurremment à la 2CV. Elle pèse à vide 590 kg et admet une charge utile de 290 kg en plus du chauffeur. Consommation moyenne de 6,5 litres aux 100 km.

Renault Clio, logo La POSTE, jaune

Renault Kangoo, logo LA POSTE, jaune

Camion, jaune, logo LA POSTE et flèche.

Avec en prime un objet difficile à identifier pour les visiteurs non avertis : le casier en bois où le facteur en automobile a préparé sa tournée et qu'il pose sur le siège à côté de lui.

## 10.

# Autres moyens de porter le courrier

### « *Dans la neige, y avait un facteur...* »

En 1909, l'Administration se préoccupe d'équiper ses agents appartenant à des régions montagneuses, d'une nouveauté importée de Norvège, les skis. Comme pour la bicyclette, il faut permettre aux facteurs d'acquérir ces longs patins de bois. Un arrêté du 30 mars 1912 fixe à 30 fr. l'indemnité annuelle, versée à raison de 5 fr. par mois et au prorata du nombre de jours d'utilisation des skis.

*« Dans la neige, y avait un facteur, un facteur,  
Dans la neige, qui devait distribuer le courrier »*

Pierre Boyer a affronté pendant plus de trente ans les hivers rudes et enneigés des plateaux du Haut Velay. Enfant du pays, né à Roffiac, il débute en mai 1951 comme facteur auxiliaire au bureau de Saint-Front.

*« Il y avait deux tournées qui desservaient 125 foyers chacune. Elles se faisaient à pied. Impossible de les faire en vélo, les chemins étaient en très mauvais état et ils n'étaient pas goudronnés. » Pierre Boyer ne pourra emprunter le vélo que dans les années 60 lorsque le réseau routier communal aura été aménagé.*

*La tournée 1 était longue de 55 km, la tournée 2 de 45 km (quelques années plus tard, elles seront raccourcies de 10 km chacune). Cette seconde tournée desservait moins de fermes isolées mais comprenait un gros hameau, Bournac, qui, à l'époque, possédait deux cafés, deux épiceries, un boulanger, un maréchal-ferrant et plusieurs petits artisans.*

*Il fallait de plus assurer à tour de rôle, la distribution des 90 foyers de St-Front, le soir à partir de 19h. En effet à cette époque, le courrier ne parvenait au bureau de poste qu'en fin d'après-midi : le bourg était donc distribué le soir, la campagne le lendemain matin. »*

Alors l'hiver ?

*« L'hiver, on prenait un peu les skis, mais ils n'étaient pas légers et la neige y collait souvent. Parfois, nous étions obligés de les laisser en cours de tournée dans une ferme et de finir à pied. Quand il pleuvait, on revêtait une pèlerine. Les jours de grosse pluie, elle devait peser 15 kg en fin de journée. »*

L'hiver, quand la route d'accès à St Front était trop enneigée, le car qui transportait le courrier s'arrêtait à trois kilomètres du bourg. Un cheval et un traîneau prenaient alors le relais.

Parfois, durant les six mois que durait l'hiver, certains habitants s'abonnaient au journal parce qu'ils avaient le temps de le lire, ne pouvant travailler dehors, mais aussi pour voir le facteur tous les jours et avoir, grâce à lui, les nouvelles du pays. Il

annonçait les naissances, les mariages, les décès, il indiquait les personnes malades. Quelquefois « il faisait les courses », rapportant de la pharmacie ou de l'épicerie quelque marchandise oubliée lors de la dernière sortie au village.

Pierre Boyer a pris sa retraite en 1984, après toute une carrière passée à St-Front et avoir parcouru 360 000 km, soit l'équivalent de 9 tours du monde, à pied, à vélo ou à skis.

(Souvenirs recueillis par R.Cortial, de l'Association des Amis de l'histoire des PTT en Haute Loire)



Reproduit dans *Le Facteur*

*Le Petit Journal* fait les honneurs de sa couverture du 15 janvier 1911, à un facteur à ski des Alpes. Noter qu'il tient sa lourde sacoche sur le ventre, pour ne pas être trop déséquilibré.

## Le traîneau

Dans les régions qui connaissent de longues périodes enneigées comme le secteur du Mézenc, le traîneau tiré par un cheval est resté longtemps indispensable pour le transport du courrier en hiver. Le cliché présenté évoque les Estables en 1930. Désormais les hivers ne sont plus ce qu'ils étaient... ! Et le chasse-neige ouvre la route pour le facteur. Le scooter des neiges lui permet aussi d'aller plus loin que le chasse-neige.

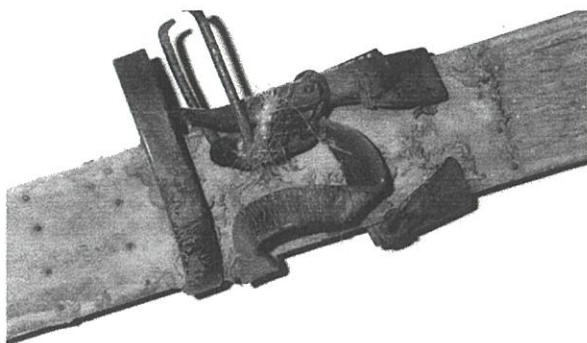


T

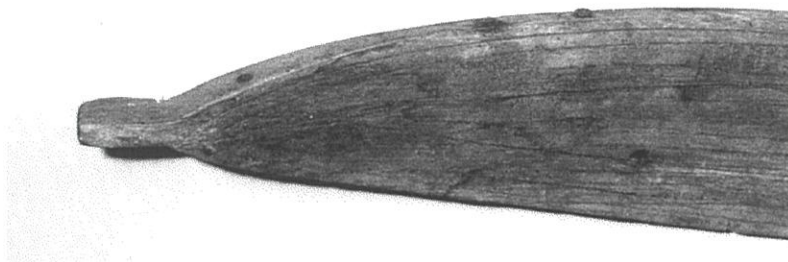
Ci-dessous, le « scooter des neiges » permet, pendant l'hiver 1980 de porter le courrier aux Estables.



Document des Amis de l'histoire des PTT en Haute-Loire.



Détails de la paire de skis utilisées par le facteur de St-Front vers 1910. les fixations « maison » sont des plaques de fer découpées, analogues aux fers des vaches.



## 1871 : de Paris assiégé au Puy

Lettre datée du 25 septembre 1870 et postée (comme en témoigne le cachet départ) le même jour de Paris, elle arrive à destination au Puy le 17 octobre (cachet porté au dos du pli – ici visible à l'envers). Le délai est anormalement long. Paris assiégé n'avait plus alors d'autre moyen d'envoyer de la correspondance à l'extérieur que le ballon. Beaucoup ont été envoyés et se sont dispersés au hasard des vents.



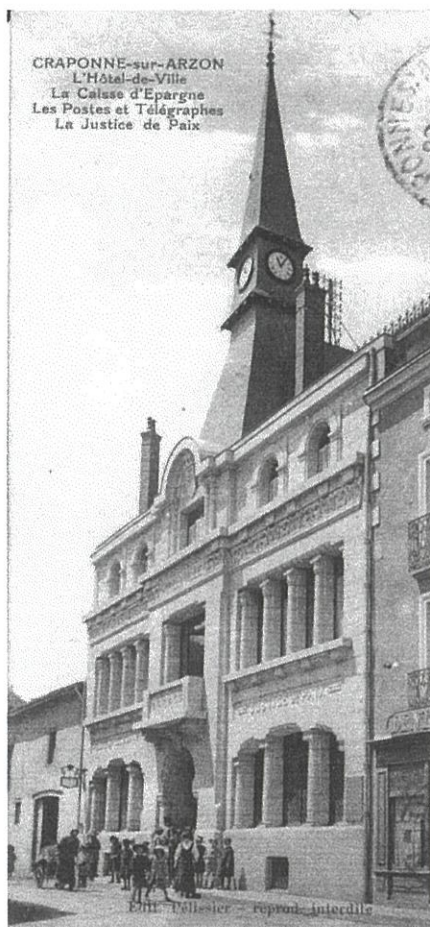
La lettre évoque la situation dans la capitale :

*« Je ne sais pas encore si cette lettre t'arrivera. On me l'a fait espérer. Nous attendons de jour en jour de grands événements.. En attendant l'ennemi est toujours autour de Paris que nos soldats tourmentent de temps en temps. La défense sera terrible et si nous avons un bon commandement nous pourrions résister, mais il faut aussi que la province pense à marcher sur la capitale. »*

*Collection particulière*

# 11.

## Architectures postales

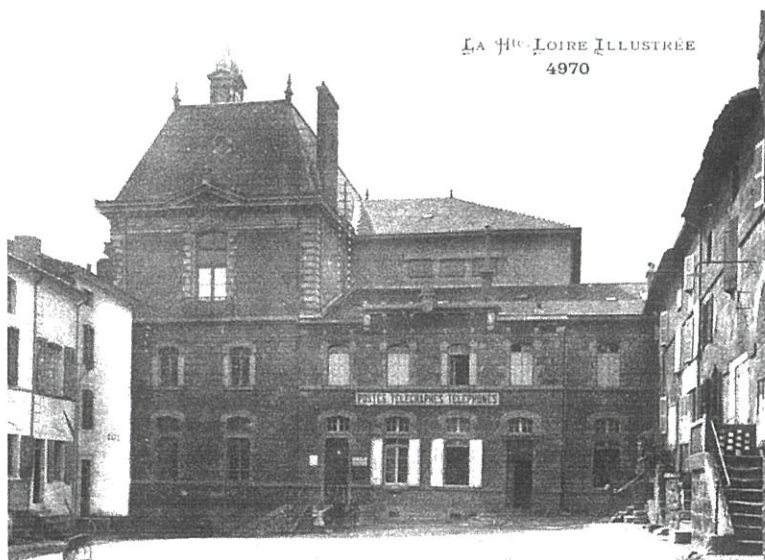


### Contrastes des années 1900

Dans les belles années de l'avant 14-18, apparaissent les premiers édifices où les Postes Télégraphes Téléphones affichent leur message de modernité.

A Craponne (ci-contre), où un bâtiment grandiose s'élève grâce au don généreux d'un citoyen, on occupe la partie gauche du rez-de-chaussée, pendant que la Justice de Paix s'installe à droite, et la mairie au premier.

A Langeac (ci-dessous) on s'installe à frais communs dans les locaux de la Mairie.



## Se fondre dans le paysage

Mais la grande majorité des bureaux de poste se satisfont d'une grande sobriété architecturale. Ne les distinguent des bâtiments environnants que la grande plaque :

POSTES TELEGRAPHES TELEPHONES

et les batteries d'isolateurs téléphoniques en façade.

C'est l'époque où la carte postale photographie tout : elle a fixé beaucoup de petits bureaux de poste dans leur modeste image d'alors, souvent avec le receveur et sa famille sur le pas de la porte. La Poste se fond dans le paysage des communes rurales qu'elle dessert.



*Saint-Julien d'Ance, la poste et la grande rue  
Facteur et badauds, postière et dentellières sont sortis pour la photo*



**CAYRES (alt. 1130 m.) — Le Bureau des P. T. T.**

A Cayres (altitude 1130 m.), la poste des années 1900 avait fière allure, à la fois familière et conquérante. La poste des années 1970 imitera une banalité venue d'ailleurs.

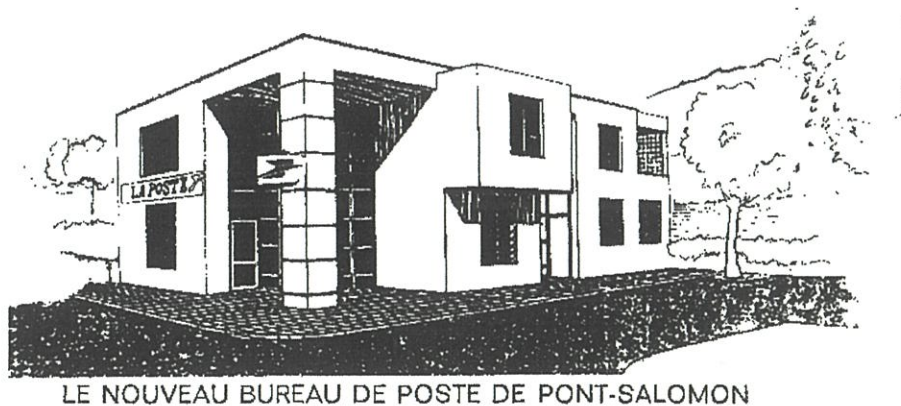
Dans un bourg comme St-Didier en Velay, naturellement, une maison bourgeoise, rue Notre-Dame, est la meilleure façon de se fondre dans le paysage. Une jolie jeune femme met la lettre à la boîte en regardant le photographe. Le restaurant au fond est « de la Poste ».



## 1960 et la suite : entre constructions modernistes ...

A partir des années 1960, l'administration rénove et rajeunit son parc immobilier. La recherche du « fonctionnel » pousse aux constructions nouvelles. Celles-ci affirment une architecture dépouillée, résolument moderne, dont les formes et les matériaux ne craignent pas de détonner dans un paysage urbain très classique.

A Pont-Salomon (1985), ci-dessous, c'est tout moderne :



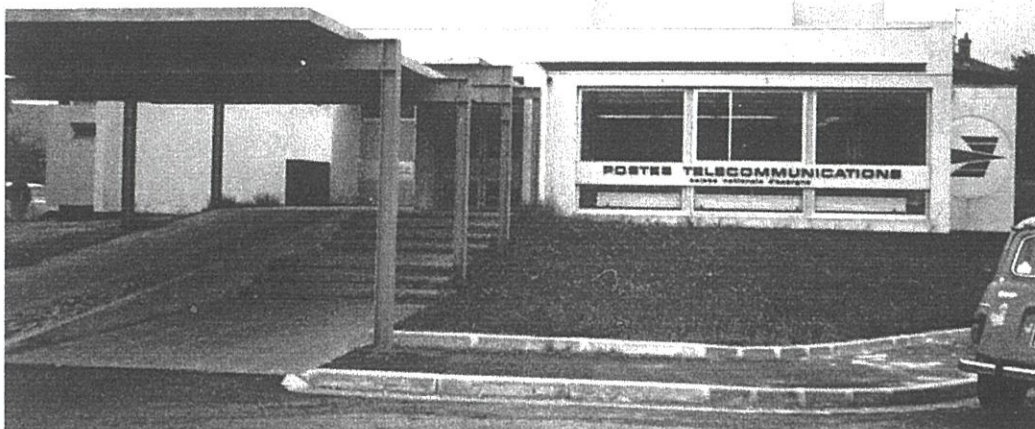
LE NOUVEAU BUREAU DE POSTE DE PONT-SALOMON

A Tence (1989), ci-dessous, formes modernes, mais vieilles pierres.



Deux images de la poste à Sainte-Sigolène. Toujours à la pointe du progrès « Golène » va de nouvelle poste en nouvelle poste. La première respectait un nouvel alignement ; la seconde, mise en service en 1976, est un bâtiment indépendant.





## Quand l'architecture rurale s'impose

Les rénovations de bâtiments existants sont souvent respectueuses de l'architecture traditionnelle et s'efforcent de conserver le cachet de l'édifice d'origine. Ainsi à Lamothe, près de Brioude, que seul identifie le disque rond du logo.



## 12. Monistrol, en Velay

### 1755 : création du bureau de Monistrol

Dans trois ans, Monistrol pourra fêter le 250<sup>ème</sup> anniversaire de son bureau de poste – le premier à être créé en pays de Velay, après celui du Puy, resté pendant un siècle le seul du pays.

On assiste à la naissance en ouvrant le solennel registre des délibérations du Conseil des Postes, conservé à Paris, à la date de sa réunion de juillet 1755.

*Bureau de St Etienne.  
40 # d'Appointements accordés  
au distributeur de Monistrol.*

*Du 25 juillet 1755*

*Le Sieur Bernard ayant représenté à la Compagnie que les D<sup>ns</sup> de St Etienne et du Puy l'ont chargé de la Distribution des Lettres à Monistrol et qu'il n'a pour ce Service aucun appointement de la Compagnie ny rétribution de la part du Public, et les Directeurs de St Etienne et du Puy, auxquels il a été écrit à ce sujet, ayant rendu de très bons témoignages dudit S Bernard ; la Compagnie a Délibéré et arrêté qu'il seroit accordé au Commis Distributeur de Monistrol une somme de Quarante livres par an pour appointements, à commencer du premier de ce mois et que ladite somme seroit payée par le Directeur de St Etienne à qui elle seroit passée en dépense dans ses Comptes de Quartier à compter dudit jour premier de ce mois en joignant à ses Comptes les Quittances dudit Commis Distributeur. fait et arrêté a l'hôtel des Postes à Paris ce vingt cinq Juillet Mil sept cent cinquante cinq./.*

Archives nationales, F/90/20001, p. 198

Le directeur ne peut pas vivre avec 40 livres par an (deux louis d'or) : l'administration choisit un négociant bien connu, qui a d'autres sources de revenus et pour qui ces « appointements » ne sont qu'un appoint. N'empêche : il devient un agent d'un service public dirigé de Paris. Alors que la vie administrative civile est en Languedoc décentralisée à 100% (y compris finances et ponts et chaussées), cette nomination par Paris est une petite révolution. M. Bernard est à Monistrol le premier fonctionnaire en date.

L'origine du bureau se trouve à Saint-Etienne. Déjà les relations privilégiées... Depuis quelque temps le sieur Bernard prenait les lettres que le courrier chevauchant entre Saint-Etienne et le Puy déposait chez lui. Depuis quand ? On aimerait le savoir !

## L'essai transformé : 1<sup>er</sup> janvier 1756, « bureau en titre »

Monistrol ne restera pas longtemps une dépendance de Saint-Etienne. Dix-huit mois plus tard, le bureau de distribution est transformé en bureau plein, « en titre ».\*

### *Etablissement*

*d'un Bureau en titre à*

*Monistrol*

*Du 16 X<sup>bre</sup> 1756*

*La Compagnie ayant jugé convenable pour le Bien du Service*

*d'établir un Bureau en titre à Monistrol à la place de la Distribution*

*qui relève du Bureau de St Etienne,*

*Elle a Délibéré et arrêté que cet établissement aura lieu à commencer*

*du premier janvier prochain, que ce nouveau Bureau aura Correspondance avec*

*Paris, Lyon, St Etienne et le Puy et que le Directeur jouira pour appointements*

*de la somme de Quarante livres par an qui étoit accordée au Distributeur*

*et que cette somme cessera, à compter dudit jour premier janvier prochain ;*

*d'être passée en dépense dans les comptes du Bureau de St Etienne.*

*fait et arrêté à l'hôtel des Postes à Paris ce Seize Décembre Mil sept cent*

*cinquante six.*

Les appointements de M. Bernard passeront à 60 livres en 1763, à 120 en 1773. En 1779, le Conseil des Postes accorde 80 livres de frais de régie (nous dirions frais de fonctionnement), et la situation ne bougera plus jusqu'à la Révolution. C'est un « bureau de remises » : on y remet les lettres, on les y fait taxer, mais il n'y a ni facteur ni service de nuit. Le directeur n'est pas tenu de distribuer.

La création du bureau est liée aux projets alors très avancés d'ouvrir une vraie route carrossable entre Saint-Etienne et le Puy : elle sera construite en 1756-1758 – c'est le Grand Chemin. Sur ce chemin allait passer un courrier à cheval trois fois par semaine, portant en croupe la sacoche des dépêches. Mais la route n'est pas « montée en poste » ; elle ne comporte pas de relais. Le transport de voyageurs et de colis reste l'affaire d'entrepreneurs privés.

*Archives nationales, F/90/20198 p. 120, 300, 441, 636 (appointements).*

## 1839 : et le relais de poste enfin !

Le Préfet informe le Sous-Préfet d'Yssingeaux de la création du relais. C'est le cadeau de Noël de la Poste à Monistrol.

*« 21 décembre 1839*

*J'ai l'honneur de vous informer qu'en vertu d'une délibération approuvée par M. le ministre des finances, l'administration des postes a arrêté :*

*1. °La création d'un relais à Monistrol, avec la fixation des distances ci-après :*

*de Pont-Salomon à Monistrol, 2 [lieues] ¼ [x 4 = 9 km]*

*de Monistrol à Yssingeaux, 1 [erreur, lire 5 ; x 4 = 20 km]*

*2. °La nomination du Sieur Monnier à la place de maître de poste de ce relais.*

*Le sieur Monnier recevra directement son brevet ainsi que les instructions nécessaires pour qu'il s'occupe sur le champ d'entrer en activité.*

*Veillez, Monsieur le Sous-préfet, le protéger dans son exploitation par tous les moyens qui dépendent de l'autorité. »*

ADHL, P/5412-1

Le relais sera fermé en 1872, avec tous les relais de poste qui subsistaient en France à cette date.

## Qui était le sieur Bernard ?

Les Bernard sont nombreux à Monistrol vers 1750. Il y a un chanoine, Pierre Bernard. Un Jacques Bernard, maître ès arts et « grammairien de Monistrol » (c'est-à-dire qu'il enseigne les rudiments du latin dans une petite école particulière). Un Jean Bernard maître en chirurgie. Notre Bernard est « sieur Jean Bernard », négociant. Il mourra peu avant la Révolution.

## Bernard fils : prêtre, directeur et anarchiste ?

Etrange situation : à la fin de la Révolution, le directeur du bureau de Monistrol est un ecclésiastique : Bernard, le propre fils de Bernard le créateur du bureau. Mais Bernard fils est un ancien chanoine du chapitre de Monistrol, non jureur, qui a trouvé une place dans le clergé concordataire.

Il est mal vu du maire qui, en ce début du Consulat, veut remettre de l'ordre à Monistrol. En septembre 1800, le maire de Monistrol fait dresser procès-verbal contre lui. « *Plusieurs de mes lettres n'ont pas été remises, surtout celles où il était question des mesures à prendre pour maintenir l'ordre et réparer les maux causés par l'anarchie et par la terreur. Cet homme tient fortement à cette clique qui malheureusement est très nombreuse à Monistrol.* » Le préfet demande à Paris la révocation du prêtre-directeur-anarchiste. Mais Paris ne s'affole pas et s'appuie sur le règlement : « *La recette de Monistrol n'étant pas [assez] importante pour que l'on puisse y établir un facteur, le directeur n'est pas obligé à faire porter les lettres à domicile, mais seulement à les faire distribuer au guichet du bureau.* » Le maire n'a qu'à aller chercher son courrier.

Pour savourer tout le clochemerlesque de la situation, notons que quelques toises seulement séparaient la mairie (alors place de la Victoire) et le bureau de poste (place de la Fontaine ou au portail des Capucins<sup>1</sup>)

Pour se débarrasser de Bernard, on découvre en 1803, trois ans plus tard, l'incompatibilité : « *Le citoyen Bernard directeur sera tenu d'opter entre sa place et les fonctions ecclésiastiques qu'il remplit.* ».

---

<sup>1</sup> La localisation du bureau est incertaine à cette époque. La matrice foncière de 1793 (archives municipales) mentionne la « veuve Bernard de la poste » (parcelle 272, c'est la future maison Deléage, actuellement Logérim), et les « héritiers Bernard de la poste » (parcelle 232, place de la Fontaine, la maison jouxtant l'actuelle bureau de tabac). Je n'ai pas trouvé d'autre mention de la poste dans ce cadastre de 1793. La vraisemblance est que la veuve Bernard a repris la direction de son défunt mari : c'était habituel. La maison au coin du fossé des Capucins est très bien placée.

Bernard démissionne en décembre 1804 : le sieur Soulier (on ne dit plus citoyen depuis que Bonaparte est devenu Napoléon) le remplace. Il démissionne à son tour en 1807 et est remplacé par le sieur Perrot fils. Lequel meurt en 1809 et est remplacé par sa veuve : c'est courant à l'époque.

*ADHL, P/5882*

## Lieux de postes à Monistrol

### Le relais de la poste aux chevaux

Au « carrefour » du Grand Chemin et du faubourg Carnot, une grande auberge a été construite au 18<sup>ème</sup> siècle, sur l'alignement du Grand Chemin et donc sans doute peu après 1758. Elle était séparée de la maison de maître par un passage couvert, qui donnait accès à la cour et aux remises. M. Monnier obtint le brevet de maître de poste quand le relais de Pont-Salomon fut déplacé à Monistrol en 1839. La partie auberge (le café restaurant Rousson) fut achetée et démolie par la commune en 1960, pour agrandir le carrefour. La maison de maître fut achetée en 1977 (l'ANPE s'y installe) et démolie en 1995.

Nous l'avons dit : la belle cheminée Louis XV de notre salle d'exposition vient de ce relais de poste disparu !



*Détail de la vue générale de Monistrol, gravure de Menier (1790)*

Une voiture grimpe la montée de Brunelles. La grande maison en bordure de la Vieille Charra (la vieille route zigzagante qui traversait le ruisseau de Saint-Marcellin sur une passerelle) existe toujours ; derrière on aperçoit l'auberge, futur relais, et son jardin (le square actuel).



Vue prise de la route de Ste-Sigolène : au fond, un aperçu du relais de poste devenu Hôtel-restaurant Rousson. (*Détail d'une carte postale E. Pommet, vers 1905*)

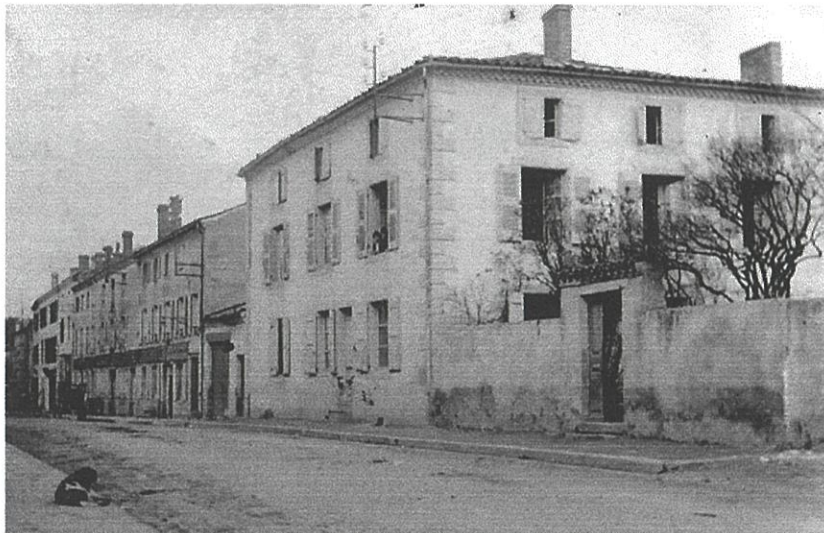
## Le bureau de 1845-1850 face à la poste de 2002

Le relais de la poste aux chevaux n'a duré que quelques années à Monistrol. Mais le bureau de la poste aux lettres dure depuis près de 250 ans, et il a forcément connu bien des locaux divers.

Pas facile de les recenser ! Jusqu'à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, la poste, c'est un bureau dans la maison du directeur, une pièce en rez-de-chaussée où il reçoit ses clients. Pour savoir où était le bureau, il faut savoir où habitait le directeur ou, plus tard, le receveur.

Le hasard d'une rénovation de la maison Deléage, sur le Grand Chemin, pour y installer le bureau de tabac La Civette, en 2001, confirme le fait. Le décrépiage a mis au jour pendant quelques semaines une inscription au pochoir sur le linteau : POSTE AUX LETTRES. Il n'en subsiste que la photo, prise sur le chantier.

Or cette maison a été construite par Marcellin Moret vers 1845, alors qu'il était directeur de la Poste aux lettres (il habitait auparavant une petite maison dans la Grand Rue, à droite de l'arcade, et sans doute y eut-il son premier bureau, un peu trop loin du relais de poste). Il y mourut en 1848 et son fils devint directeur après lui, jusqu'à son départ en 1850. La poste aux lettres fut donc de 1845 à 1850 dans cette maison... Etrange rencontre : c'est face à la poste d'aujourd'hui.



*Derrière la maison, la longue façade de la distillerie Franc.*



### **POSTE AUX LETTRES**

*Peinte au pochoir en 1845, l'inscription réapparaît un siècle et demi plus tard, le temps d'une rénovation de façade (voir ci-dessus)*

## 1890-1933 : rue du général de Chabron

Quand les receveurs ne sont plus recrutés sur place, qu'ils font carrière dans un horizon élargi, la question du logement se pose. Les PTT sont à la recherche de bâtiments convenables en location, pour y installer le bureau, et le receveur avec sa famille. C'est ce qui se passe à Monistrol vers 1890. Le général de Chabron est mort ; ses héritiers sont prêts à louer une partie de la maison. La poste s'y installe et elle y restera une quarantaine d'années. On y voit encore, entre deux fenêtres, l'ouverture bouchée au ciment des deux boîtes aux lettres.



## La poste au coin de la Chaussade

En 1931, le local de la rue de Chabron paraît décidément trop petit. Plusieurs solutions, toutes locatives, sont envisagées. Finalement la commune achète pour la louer aux PTT une belle maison classique qui fait l'angle de la Chaussade et du Grand Chemin (photo ci-dessous). L'architecte met l'extérieur au goût du jour, avec pan coupé pour faciliter l'accès. La poste s'y installe en 1935.

*La poste au coin de la  
rue Chaussade.  
Ci-contre, avant  
travaux  
(cliché Cuery de  
1908).*

*Page suivante, après  
travaux, 1937*





*Le bureau de poste, de 1935 à 1975*

Quarante ans plus tard, le bureau de poste est encore déclaré trop petit. Le départ des sœurs de St-François et la démolition de leur couvent permettent la construction d'un édifice neuf, conçu par et pour la poste. C'est le bureau actuel.



## Deux siècles de directeurs et receveurs

Profitons de l'occasion pour faire la liste des directeurs et receveurs qui se sont succédés à Monistrol jusqu'en 1939<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> La liste donnée par *La Poste en Haute-Loire* commence en 1835 ; nous ajoutons quelques noms plus anciens.

1755- ?	Bernard père	1850-74	Souvignet
...	Veuve Bernard	1874-77	Arnaud
...1800-04	Bernard fils	1877-85	Vedoit
1804-	Soulier	1885-1902	Mme Payot
1807-	Perrot fils	1902-26	Mlle Rivet
1809-	Veuve Perrot	1926-29	?
1821	Moret père	1929-34	Mme Michel
1835-44	Baud	1934	Mlle Morel
1844-48	Moret père	-1941	Teyssier
1848-50	Moret fils	1942- ?	Brun

Dans cette liste, 1850 est une date capitale : M<sup>me</sup> Souvignet est le premier responsable du bureau qui ne soit pas originaire du lieu : elle avait un poste à Mende. La centralisation de l'administration commence à produire son effet. Pour certains, la Poste devient une carrière dont on franchit les échelons...

### Quand Monistrol n'avait que deux facteurs

... et qu'ils devaient prêter serment à l'empereur Napoléon III (1853) : ce serment nous a du moins gardé leur nom. Blanchard est le facteur de ville, mais il préfère s'appeler « facteur de Monistrol », signe d'une prééminence... Galonaire est le « facteur rural », une orthographe qui montre que le mot n'est pas encore vraiment entré dans l'usage...

*Je jure obéissance à la  
Constitution et fidélité à l'empereur*

*Monistrol le vingt quatre mars*

*1853*  
*le facteur rural*

*Galonaire*

## Réunion de la famille postale en 1887 (ou 1897 ?)

Un visiteur de l'exposition nous a apporté un rare document : la photographie d'un groupe d'employés de la poste. L'encadrement (supprimé dans notre reproduction) est du type des clichés pris par Gourgaud, photographe à Monistrol. Au dos du document, on lit : *Receveurs [noter le pluriel] et facteurs Monistrol 1887.*



On compte sept facteurs (dont un en blouse et chapeau). Les deux agents en casquettes qui encadrent le groupe (l'un avec sa bicyclette et tenant la boîte mobile de la gare, l'autre portant un sac) sont des *entrepouseurs* ou *gardiens d'entrepôt* qui assurent la liaison entre trains et bureaux<sup>3</sup>. La casquette les rattache à la tradition des *courriers convoyeurs* des malles-postes...

Au premier plan, assis ou debout, six personnages. les receveurs et commis. Le bureau de Monistrol à lui seul ne peut justifier cette abondance de personnel. Le cliché a dû être pris à l'occasion d'une rencontre de plusieurs bureaux : ceux de l'ancien canton de Monistrol ? La dame qui trône à la table doit être Mme Payot, receveuse de Monistrol de 1885 à 1902 (elle avait tenu le bureau de Bas de 1877 à 1884). Qui est son voisin ? Le receveur d'un bureau voisin ? La Chapelle n'en a jamais eu ; les Villettes n'en auront un qu'en 1912. A Bas, c'est une femme. A Sainte-Sigolène aussi, en tout cas de 1886 à 1900 (ce pourrait être l'une des deux jeunes femmes attablées). Reste Beauzac, où officie M. Brunel, de 1896 à 1904 (la recette a été créée en 1891). Si c'est lui, la date de 1887 ne peut être bonne. La bicyclette justifierait une date plus tardive : sans doute faut-il lire 1897<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Voir J. Duran et R. Plagnes, *L'époque héroïque des bureaux de poste ambulants*, 1983, p.78-80.

<sup>4</sup> Les renseignements sur le personnel sont tirés de La Poste en Haute-Loire, aux pages des divers bureaux.

## Petite chronique du bureau de Monistrol dans le siècle passé...

Pendant presque tout le 19<sup>ème</sup> siècle, Monistrol avait vécu avec une seule boîte aux lettres, un seul facteur de ville, et sans électricité. Mais tout va changer.

Reprenons ici quelques faits déjà signalés dans *Monistrol 1900* et *Monistrol 20<sup>ème</sup> siècle, numéros spéciaux des Chroniques monistroliennes*.

1896 Débat entre la receveuse et le conseil municipal. Mme Payot veut une ampoule électrique (ce sont les tout débuts de l'éclairage public) là où se trouve la boîte aux lettres, rue de Chabron. Le conseil veut une seconde boîte là où il a déjà une ampoule, au fond de la rue de l'Arbret. Finalement il y aura et une nouvelle boîte (mais à l'église) et une nouvelle ampoule électrique.

1900 La distribution des télégrammes en ville ne coûte rien aux particuliers, la commune payant au facteur du télégraphe la somme de 10 centimes par dépêche. Mais à la campagne, le destinataire paye 50 centimes pour le premier kilomètre, 30 pour chaque kilomètre de plus. La commune inscrit 250 fr. au budget, somme fixe qui sera allouée au facteur du télégraphe, et les petits bleus seront portés gratis sur toute l'étendue de la commune.

1902 3<sup>ème</sup> boîte aux lettres : sur le Grand Chemin, à proximité du bureau de tabac de Joseph Cuerq (à hauteur de la Chaussade). La commune paye l'installation et l'indemnité du facteur pour cette levée supplémentaire (60 fr. environ par an).

1902 L'unique « facteur de ville » est débordé. Le courrier n'arrive au Monteil ou à Brunelles qu'à la fin de la matinée ! Finalement la commune engage un auxiliaire qui pour 100 fr. fera le supplément de service. Et pour les impatientes, le conseil demande l'installation dans le bureau de « boîtes aux lettres dont chaque titulaire aurait la clé et dans lesquelles les correspondances seraient disposées dès leur réception » C'est le début des « boîtes postales »...

1904 Le bureau de poste est trop exigü, il ne peut recevoir que 3 ou 4 personnes à la fois. Les conversations téléphoniques (c'est la dernière nouveauté) sont entendues par tous ceux qui se trouvent là. Cela durera encore trente ans...

1923. Le directeur départemental écrit au propriétaire des locaux pour solliciter de lui un « léger sacrifice » :

*« L'attention de mon Administration a été attirée sur l'intérêt qu'il y aurait à ce que le nom de la localité fût indiqué en façade du bureau de postes au dessus de l'inscription actuelle « Postes Télégraphes Téléphones ». Cette mesure serait très appréciée des nombreux touristes qui, en été, sillonnent les routes du département et traversent votre agglomération. (...) Cette inscription pourrait être faite directement sur le mur ou au moyen d'une planche sur laquelle le nom de votre localité serait peint en lettres blanches sur fond bleu. »*

Le propriétaire sollicité ne l'entend pas de cette oreille. Il donne bien volontiers son accord pour cette inscription nouvelle, mais c'est à l'administration d'en assumer la charge.

## Dans l'été 1944

L'Histoire traverse parfois brutalement la vie administrative. Ce fut le cas à Monistrol dans l'été 1944.

Cambriolages pour les uns, prélèvements pour les autres, réquisitions pour leurs auteurs, de juin à août 1944, le bureau de poste reçoit cinq visites à main armée : les 12 et 29 juin, les 17 et 29 juillet, le 11 août. Les sommes réquisitionnées diminuent d'une opération à l'autre : 25.230 fr. pour la première, 6.500 pour la dernière – l'administration prenait ses précautions. Chaque fois, les maquisards laissent un reçu de la somme emportée. Ces reçus dénotent des appellations et appartenances diverses :

- \* « au nom du comité d'Alger », « le lieutenant du camp » qui signe John » (12 juin)
- \* les « FFI camp du Tchad » le chef de camp Jeanhurot (29 juin)
- \* « FFI-FTP », « pour le camp Vodli », signé Le chef de la B.S., Pierre (17 juillet)
- \* « Forces françaises de l'Intérieur, Armée secrète » (29 juillet)
- \* « FFI », signé « le chef de groupe Dupuis Tête de mule » (11 août).

L'enquête administrative établit la contrainte. On s'en tient aux faits bruts. Aucun des maquisards n'est reconnu, et la question n'est même pas posée. L'administration couvre le personnel. L'inspecteur conclut invariablement : le prélèvement et son montant ne peuvent être contestés ; le receveur ne pouvait se soustraire aux injonctions des hommes armés ; sa responsabilité ne peut être engagée.

Rappelons que, lors de la première opération, le percepteur, qui refusait d'ouvrir sa caisse, a été abattu.

*Honneur et Patrie*

*F.F.I.*

*Camp du Tchad*

*Bois de réquisition*

*Nous F.F.I. réquisitionnons  
20785 fr à la poste de Monistrol*

*à Mr Le Receveur des P.B.  
demeurant à Monistrol sur Loire*

*Le 29/6 1944.*

*Le chef de camp.*

*Jeanhurot*

*Le document est une copie certifiée conforme par l'inspecteur  
(Amis de l'Histoire des PTT en Haute-Loire)*

## Quand l'enveloppe du denier du culte passe par Paris

1963 Une curieuse mésaventure est survenue à une dame installée depuis peu à Monistrol.

Cette dame, un beau soir, alla déposer une enveloppe contenant son denier du culte dans la boîte aux lettres de M. le curé fixée sur la façade de l'église. Hélas, cette situation et l'obscurité avaient trompé la paroissienne : il s'agissait en réalité d'une classique boîte des PTT.

Le facteur qui fit la tournée trouva une enveloppe portant « Monsieur le Curé ». Il pouvait s'agir de n'importe quel curé ; le facteur consciencieux remit cette lettre au service des rebuts à Paris où elle fut ouverte. On y découvrit de l'argent et le nom de l'expéditrice, qui, par retour du courrier, reçut une documentation sur la réglementation postale en matière d'expédition de numéraire, assortie de l'amende prévue par la loi.

Nous croyons savoir que tout va s'arranger en fin de compte et que la bonne foi de la paroissienne sera démontrée. (*Le Pays d'Yssingeaux*)

## P. Salaire, président des anciens combattants

1963 C'est avec une bien vive émotion que les monistroliens apprenaient la mort de M. Pierre Salaire, facteur en retraite, président de la section locale de l'Union fédérale des Anciens combattants

Passionnément serviable, d'une constante bonne humeur, homme à l'âme droite et simple, ignorant la méchanceté, M. Salaire était le camarade sur qui l'on pouvait compter, qui ne savait pas dire non et dont l'incomparable dévouement n'avait d'égale que la satisfaction du devoir accompli au service de la grande famille des anciens combattants.

Ancien facteur à Monistrol, ayant desservi de longues années la Chapelle d'Aurec, on appréciait la ponctualité, la discrétion et la conscience professionnelle de ce fonctionnaire intègre. (...)

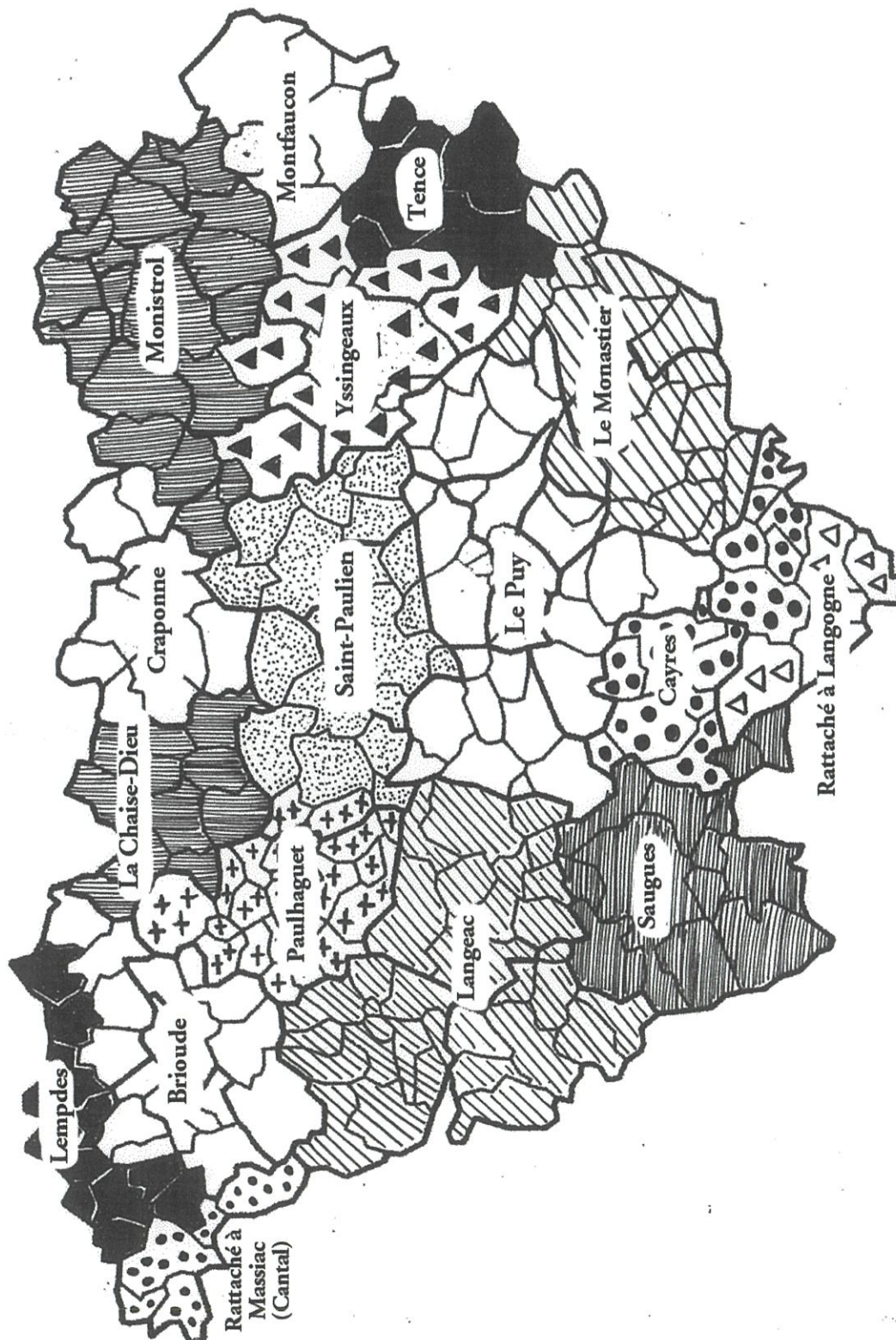
*Le Pays d'Yssingeaux*

## Et maintenant ?

Quarante après, le Centre de distribution est venu compléter la palette postale de l'histoire de Monistrol et les facteurs d'aujourd'hui maintiennent bien vivante la tradition du service au public...

## Les arrondissements postaux des 15 bureaux de 1835

(établie grâce aux indications données par J. Garnier et J.-P. Delhoume, *La Poste rurale en Haute-Loire 1830-1910*, 1981, document dactylographique)



### III<sup>ème</sup> Partie

## DES MARQUES AUX TIMBRES

*M. P. V.  
Lepieur*

*M. de la Roche  
Courcier*

P.41.P.  
LE PUY

P.41.P.  
ISSENGEAUX

MONISTROL

41  
MONISTROL

41  
MONISTROL  
*Citoyen*



21 mars 1849 : le premier timbre-poste oblitéré à Monistrol qui subsiste ?

# 1.

## Les premières marques postales

On appelle « marques postales » toutes les indications de service portées à la main ou au tampon sur l'extérieur d'un pli, recto ou verso, avant la généralisation du timbre-poste et de ses oblitérations.

Deux changements majeurs sont intervenus avec l'invention du timbre-poste (1849) :

1/ Avant 1849, avant le timbre, la règle veut que le coût du transport soit payé par celui qui reçoit la lettre, et non par celui qui l'envoie. Aujourd'hui, le timbre nous a donné l'habitude du « port payé ». Autrefois, la règle, l'habitude en tout cas, c'était le « port dû ».

2/ Avec le timbre, le prix du transport est le même quelle que soit la distance (à l'intérieur du territoire national, et maintenant européen). Avant 1849, le coût était fonction de la distance. Par exemple, selon le tarif de 1704, pour la lettre simple, 2 sols pour une distance de moins de 20 lieues (80 km), 4 sols entre 20 et 40 lieues, 7 sols du Puy à Paris, 8 sols entre villes de province distantes de 80 à 100 lieues, etc.

Pour faire payer la bonne « taxe » à l'arrivée il faut donc savoir avec certitude d'où vient la lettre. Le directeur du bureau de poste de départ authentifie ce point d'origine, en portant deux indications sur le dessus du pli : le nom de la ville de départ, et la taxe qui sera exigible. Cette opération permet aussi à l'expéditeur de connaître la charge qu'il impose au destinataire.

L'indication du bureau d'origine est d'abord portée à la plume sur le dessus du pli, plus tard par un tampon. Le nom de la ville est toujours précédé de De ou Du, pour bien le distinguer de l'adresse.

Le montant de la taxe est inscrit par un grand chiffre, qui se détache nettement sur le pli et ne peut plus être modifié, par accident ou fraude... Parfois, le bureau utilise des tampons à chiffre. Il est habituel aussi de signaler que le pli a déjà payé la taxe en barrant la suscription d'une grande diagonale, ou d'une croix de Saint André.

Pas d'autres indications. Ni date du départ, ni date de l'arrivée. La première date est généralement précisée par l'auteur de la lettre, à l'intérieur. Le destinataire sait ainsi combien de temps la lettre a mis pour lui parvenir. Quant à l'expéditeur, c'est à Dieu vat...

Pourquoi cette pratique du port dû ? C'était alors la meilleure façon de motiver l'administration des postes. Pour que le service soit fait jusqu'au bout, il était sage de le faire payer par le client situé au bout de la chaîne. Le destinataire pouvait être motivé aussi : il y a autant d'intérêt à recevoir des nouvelles qu'à en donner, surtout quand la lettre est une denrée rare.

Le lecteur qui voudra en savoir plus se reportera à l'ouvrage de référence, *La poste en Haute-Loire, historique, marques postales et oblitérations*, de Pierre Jammes et André Bajard (Le Puy, 1993). Nous lui empruntons en particulier la numérotation des types de cachet.

C'est ici qu'il faut dire notre reconnaissance envers le Service philatélique du Musée de la Poste : grâce aux vingt-trois plis qu'il a bien voulu nous prêter pour toute la durée de l'exposition, et en y ajoutant un nombre égal de plis conservés en Haute-Loire, nous avons pu présenter un panorama fidèle de l'histoire marcophilique de notre département. Nous sommes également redevables au Musée des indications sur les tarifs et les taxes.

Nous signalons les documents prêtés par le Musée de la Poste. Tous les autres appartiennent à des collections particulières ou des papiers de famille de Haute-Loire.

## Lettre, enveloppe et pli ?

Les premières enveloppes remontent au milieu du 17<sup>ème</sup> siècle, mais elles ne sont pas entrées vraiment dans l'usage avant le milieu du 19<sup>ème</sup> siècle. Pour des générations de correspondants, la lettre est constituée d'une seule feuille de papier, habilement pliée, de façon à réserver une face extérieure libre sur laquelle l'adresse peut être écrite (la *suscription*). Le papier doit être assez solide pour résister à cette manipulation. Le pliage bien fait tient la lettre close, mais elle reste néanmoins facile à ouvrir... et à refermer. Pour assurer le secret, et à défaut de colle, on a recours à la cire pour cacheter l'endroit où le pli inférieur s'engage dans le pli supérieur.

Rien n'interdit de glisser une deuxième feuille écrite à l'intérieur d'un pli où l'on n'écrit rien d'autre que l'adresse : on transforme ainsi le pli en enveloppe. C'est coûteux car le poids de la lettre augmente (et son prix avec), mais cela peut servir si l'on veut, par exemple, demander de faire passer un message à une personne différente de celle qui l'a d'abord reçu.

Pour les amateurs de vieux papiers, le pli a le grand avantage de conserver intact et uni le couple correspondant/correspondance, alors que tant d'enveloppes jetées à la corbeille nous laissent avec des lettres adressées à on ne sait qui... ou des enveloppes vidées de leur contenu.

Ainsi pour nos ancêtres lettre et pli sont les deux aspects d'un même message : on écrit une lettre, on envoie un pli.

## A Monsieur Monsieur...

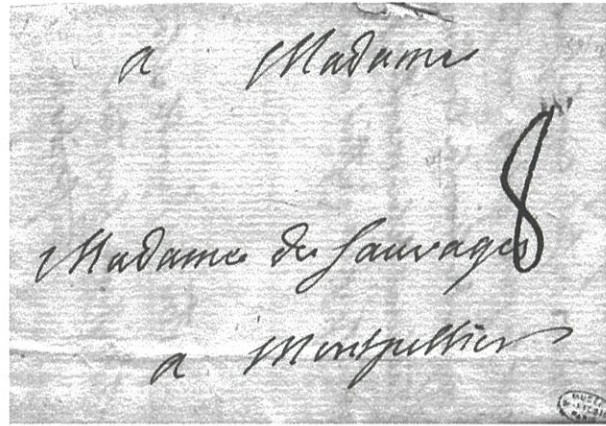
*A Madame,  
Madame Unetelle*

*A Monsieur  
Monsieur d'Untel*

Cette façon d'écrire s'est répandue au 17<sup>ème</sup> siècle et durera bien avant dans le 19<sup>ème</sup>. Elle sera victime du timbre qui prend la place en haut de la suscription, Il est de bon

ton de placer le A dans le soin supérieur gauche, le Monsieur ou Madame dans le coin supérieur droit, et de laisser un blanc avant de préciser le destinataire. Le A signale bien visiblement au premier coup d'œil la destination, comme le DE signale l'origine.

Peut-on faire plus simple que la suscription de ce pli : *A Madame, Madame des Sauvages, Montpellier*. Un nom, une ville qui n'est pas petite : la simplicité est un hommage à la notoriété de la dame, veuve d'un grand médecin de l'université de Montpellier, auteur de nombreux ouvrages médicaux.



MUSEE DE LA POSTE, PARIS

La marque d'origine est manuscrite, écrite discrètement sur le côté. La taxe est de 8 sols, selon le tarif de 1704 : lettre simple entre villes de province entre 80 et 100 lieues (Montpellier est à 88 lieues). Le chiffre 8 est fait au tampon « façon manuscrite ».

L'expéditeur est M. de Fontfreyde, docteur en médecine du Puy ; il a daté son pli du 19 juin 1757. Sa lettre est de condoléances émues.

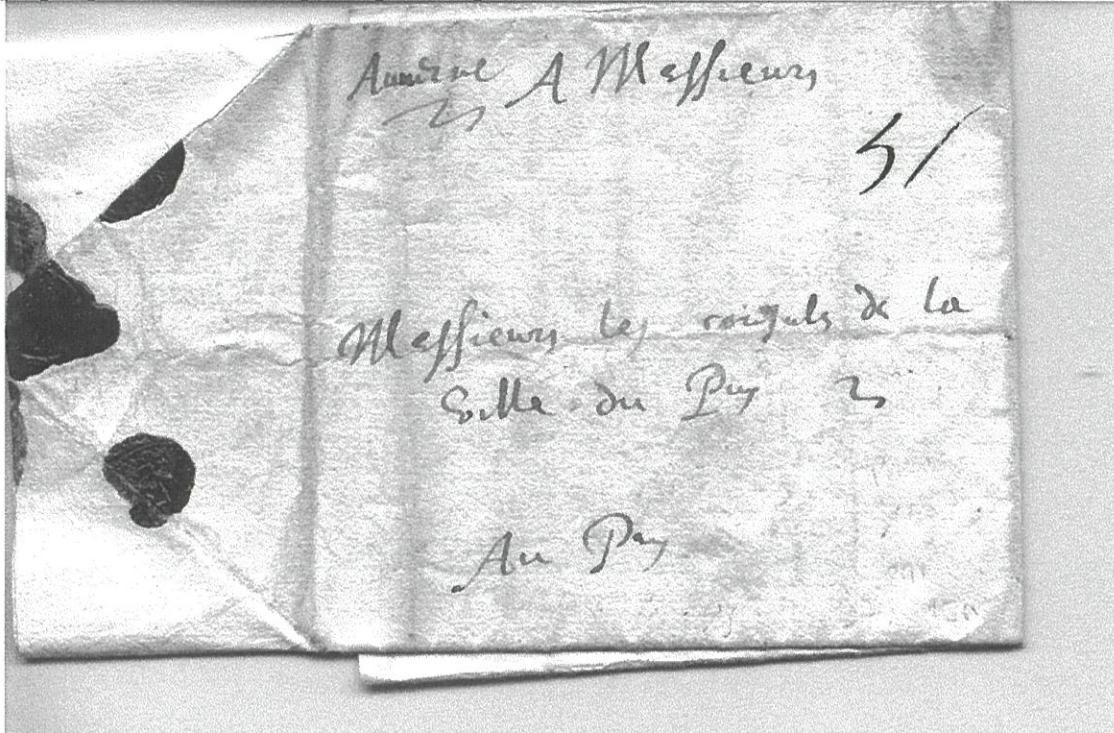
## Marques d'Ancien Régime

L'histoire des « marques postales » se divise en deux grandes périodes : avant et après 1792, époque à laquelle l'administration prend en compte la nouveauté du département. Les marques antérieures à 1792 n'existent bien sûr en Haute-Loire que pour les sept bureaux qui existaient alors. Rappelons-les :

Le Puy (depuis 1639)  
 Brioude (1643)  
 Monistrol (1755)  
 Yssingeaux (1758)  
 Langeac (1763)  
 Craponne (1778)  
 La Chaise-Dieu (1786)

En examinant quelques « plis », classés par ordre chronologique, découvrons les marques qui révèlent leur trajet postal – et le genre de messages que l'on confie à la poste.

Pli du 17 juillet 1657. Lyonnet, consul du Puy, écrit de Paris à ses collègues « Messieurs les consuls de la Ville du Puy ». On en lira le texte page 187 (lettres politiques). Noter que, même à Paris, le Puy tout court suffit à désigner la cité d'Anis. On pourrait attendre la marque « de Paris ». Mais l'hôtel des postes préfère à cette époque préciser la route que le pli doit prendre : « Auverne ».



La façon de plier la lettre est inhabituelle : un bout en pointe. Cela la fait ressembler, une fois ouverte, à un avion en papier. Le cachet de cire sur la pointe ne serait pas assez sûr. Il est donc flanqué de deux autres, ce qui achève de donner de l'importance à cette lettre d'affaires politiques. Il y a comme une harmonie entre le pliage et le texte.

## LE PUY, 1720

Musée de la Poste, Paris

Pli du 5 mars 1720. Marque d'origine manuscrite, « Dupuy » en un seul mot, ce qui n'est qu'une facilité de plume. On a trouvé l'emploi d'indications manuscrites au Puy jusqu'en 1779. La taxe est indiquée par le grand chiffre 7 : 7 sols, prix de la correspondance entre le Puy et Paris.



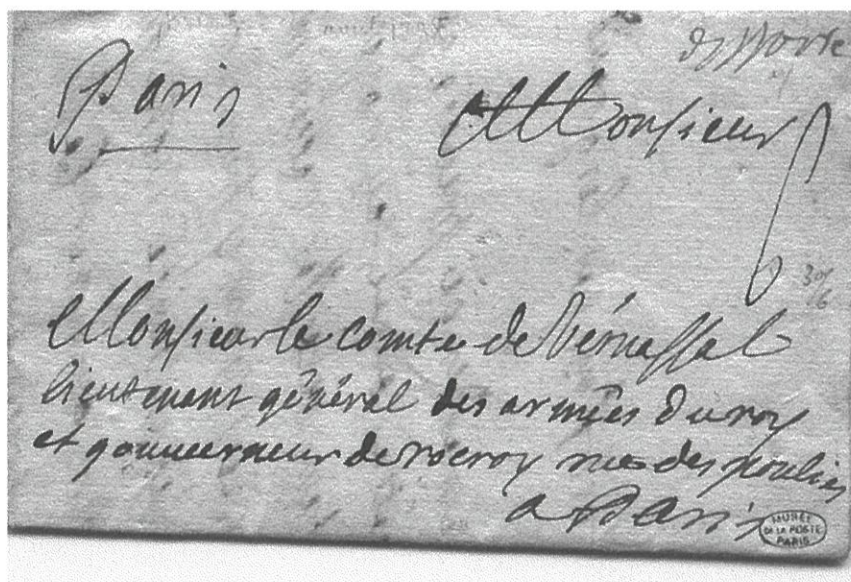
L'expéditeur, Deyssenal, demande à son ami Vergezac le service d'aller voir un procureur au Parlement « *auquel vous rendrez la lettre ci incluse pour le prier de poursuivre le procès que j'ai au parlement de Paris* » La lettre pour le procureur est « *en cachet volant, que vous aurez la bonté de cacheter* » : par courtoisie, on ne demande de transmettre que des lettres non closes.

## BRIOUDE, 1735

Musée de la Poste, Paris

Le bureau de Brioude remonte à 1643. Comme dans tous les bureaux les plus anciens, la marque d'origine a d'abord été écrite à la main par le directeur. L'habitude prise, elle dure, même après que la pratique du tampon a été introduite. Au bureau de Brioude on utilise concurremment les deux méthodes, jusqu'en 1779. Selon les personnes ou les humeurs, la marque est en un seul ou en deux mots : ici, en haut à droite, *de Brioude*.

Ce pli est adressé à Paris au général comte de Vernassal, par un de ses fils, le 6 avril 1735, pour lui rendre compte avec beaucoup d'exactitude de ce qui se passe au pays, et de ses projets professionnels (il semble être clerc). Il réside au château de famille, à Vernassal, sur le plateau entre Brioude et Blesle (toujours visible de l'ancienne route royale (aujourd'hui D 653).



*Paris Monsieur / Monsieur le comte de Vernassal / lieutenant général des armées du roy / et gouverneur de Rocroy, rue des poulies / à Paris*

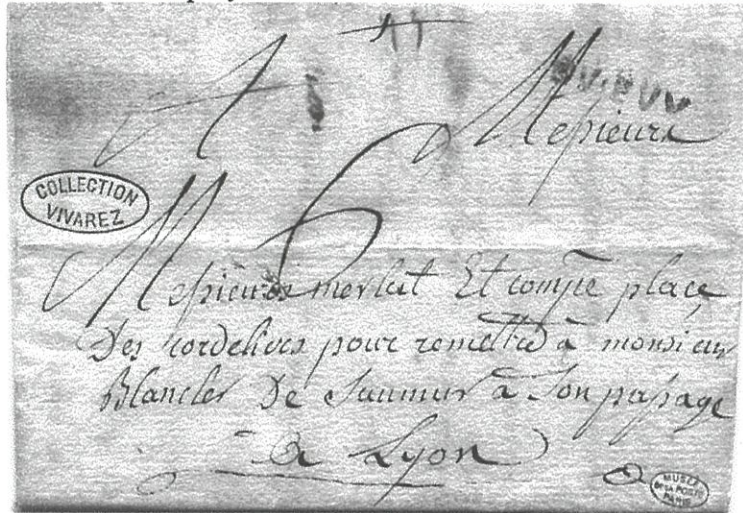
La lettre est taxée 6 sols (un grand 6 à droite), selon le tarif de 1704.

Quelqu'un (le directeur du bureau ? l'expéditeur ?) a inscrit en haut à gauche l'indication de la route à suivre « *Paris* ». (comme *Auverne* sur le pli précédent). Ce type de marque tombera bientôt en désuétude, puisqu'il fait doublon avec l'adresse.

## LE PUY, 1775

Musée de la Poste, Paris

Le bureau du Puy a fait tailler en 1749 une marque d'origine : DV•PVY, avec un point au milieu et le V remplaçant le U, à la romaine. Il semble abandonné en 1776.



A Messieurs / Messieurs Merlat et comp<sup>ie</sup>, place / Des cordeliers, pour remettre à / monsieur / Blanchet de Saumur à son passage / A Lyon

Le pli est daté du 4 mars 1775. La taxe est de 6 sols, selon le tarif de 1759 : 6 s. entre villes de province distantes de 20 à 40 lieues (40 entre Le Puy et Lyon).

Une lettre amicale de Mme Blanc-Bertrand, soulagée enfin d'avoir reçu de bonnes nouvelles.

*Au puy ce 4 mars 1775*

(d'une autre écriture : R le 7 C, c'est-à-dire

Reçue le 7 courant – trois jours après)

*Monsieur, votre lettre nous a tiré d'un grand embarras, je puis vous assurer que j'ai eu toutes les peines du monde à empêcher mon mari a écrire chez vous. Je lui ai fait envisager la peine qu'il causerait à madame Blancher, surtout si elle n'avoit pas eu des nouvelles de quelque temps. Mr Fressenet, d'Anduze, acheva de nous mettre l'alarme, nous disant n'avoir point reçu ma lettre ni entendu parler de nous. Enfin, grâce au Seigneur, vous voilà bien portant et nous bien tranquilles de vous savoir de même. J'accepte, monsieur, les lettres que vos amis veulent bien avoir la bonté de nous donner pour mon fils, ce sera un surcroît d'obligation de plus que nous vous aurons. Je vous serois obligée de les remettre à ma fille, attendu que dans trois jours il doit partir de Lyon une dame de chez nous. Pardon, monsieur, de tant de peines, mes respects à madame Blancher, toute ma famille me charge de vous dire bien des choses. J'ai l'honneur d'être, monsieur, avec parfaite considération, Monsieur, votre très humble servante*

*Blanc Bertrand*

*Permettez que Mr Merlat trouve ci des assurances de notre souvenir. Je le prie de se donner la peine de porter ce billet à ma fille.*

L'orthographe très fautive (rectifiée ici) contraste avec la façon cultivée d'écrire, et sans doute de parler.

L'un des intérêts de cette lettre, outre qu'elle nous plonge dans le monde commercial de l'époque, est de révéler une habitude postale tenace : la « poste des occasions » fonctionne encore : une « dame de chez nous », une employée sans doute, portera au

Puy les lettres destinées au fils de la maison. Sa sœur (qui réside sans doute à Lyon) est chargée de réunir ces lettres... Cela évitera bien des taxes – et c'est interdit.

## BRIOUDE, 1776

Musée de la Poste, Paris

*De Brioude* manuscrit, mais en deux mots : c'est le type 2 du bureau de Brioude. La taxe est de 4 sols (tarif de 1704, envoi vers un bureau distant de 20 à 40 lieues).

Le Sr Eyraud donne une indication de procédure à son client M. de Brugier : ce que nous réglerions par un coup de fil. Il s'agit de la succession du frère de M. du Rochain. Le pli est daté du 17 septembre 1776.



A Monsieur / Monsieur De Brugier, Comte  
Du Rochain, seigneur Dud / Lieu En Son Château / au Rochain

Les titres et la qualité du destinataire comptent plus que la précision de l'adresse.

Le cachet de cire de ce pli est bien conservé. Il est très inhabituel. Ni armoiries ni monogramme, mais un paysage et une devise délibérément paradoxale, le tout en forme d'énigme. On y voit une muraille de ville et on lit en lettres capitales : PUCELLE PAR FORCE. C'est par la force qu'une ville se défend d'être prise ?



## LE PUY, 1779

Musée de la Poste, Paris

Lettre adressée par une commerçante du Puy à son mari en tournée dans le midi (Voir le texte au chapitre des « Lettres d'épouses », pages 172-175).

Le tampon de marque d'origine a changé. C'est le type 4 : DU PUY, avec un point entre les deux mots et des U normaux.

La taxe est de 8 sols, selon le tarif de 1759, entre villes de province, de 60 à 80 lieues (Castres est à 80 lieues du Puy). Le grand chiffre 8 est fait au tampon, « façon manuscrite ».

A Monsieur  
 Monsieur roger layné negt  
 a castre pour remettre a  
 Monsieur viber vallet laine  
 a son passage a castre  
 A Castre

*A Monsieur / Monsieur roger layné negt / a castre pour remettre a  
 Monsieur viber vallet laine / a son passage a castre / A Castre*

Plutôt que d'envoyer le pli « poste restante » au bureau de poste, l'habitude est de faire « poste restante » chez un ami, une relation de négoce.

## MONISTROL

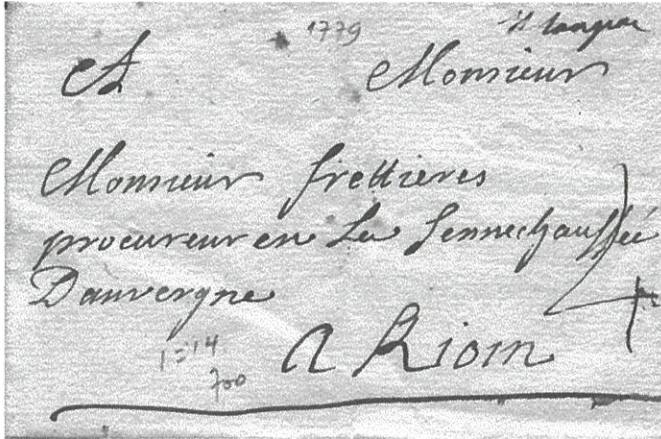
Le même tampon a servi à Monistrol de 1758 à 1791. Il est remarquablement discret (24 mm.). La préposition DE est omise, signe de modernité...

La lettre pour Paris est taxée 7 sols. Elle doit donner des nouvelles du pays à cet abbé du Pinet, originaire de Monistrol (les Faure, sieurs du Pinet), étudiant ou professeur au séminaire de Saint-Sulpice. Nous n'en connaissons que la suscription, reproduite dans *Per lous Chamis* (n° 41, p. 37), qui ne précise pas la date.

A Monsieur  
 Monsieur L'abbé Dupinet  
 au grand séminaire de St Sulpice  
 A Paris

## LANGÉAC, 1779

Le chevalier d'Ally donne des instructions à son procureur à Riom. La lettre est écrite au Puy mais envoyée par le bureau de Langeac.



La marque est manuscrite, en un mot : *delangeac*. Pourtant, Langeac a un tampon (DE LENGÉAC, utilisé à cette époque, de 1764 à 1784). Était-il égaré ce jour-là ? La taxe est de 4 sols.

*A Monsieur  
Monsieur Frettieres, procureur  
en la sennechaussee /  
D'auvergne /  
à Riom*

Breve missive d'instructions données à un procureur (nous dirions avoué), auquel le noble plaideur laisse le soin de payer la taxe (le procureur l'inscrira-t-il dans ses honoraires ?) : *Au puy le 15<sup>e</sup> xbre 1779. J'ay receu, Monsieur, votre lettre par laquelle vous me marquès que le sieur de Banelair n'a pas encore envoyé les deux testaments que nous avons demandés. S'il ne répond pas au delay prescrit, vous ne manquérés pas etc., etc.*

## L'exception du « port payé »

Tous les plis précédents sont envoyés selon la règle ou la coutume, en « port dû », dû par le destinataire. Voici l'exception du « port payé », payé par l'expéditeur. Celui-ci a toute liberté en effet de prendre à sa charge le coût de la taxe, qui d'ailleurs reste le même exactement. La Poste est indifférente au payeur, pourvu qu'on paye.

En port dû, le bureau d'origine ajoute aux indications habituelles (son tampon et le chiffre de la taxe) une mention manuscrite : « franc » ou « port payé », suivi d'un paraphe qui l'authentifie.

Le port payé est surtout utilisé dans les rapports avec les hommes de loi : procureurs, avocats et notaires, et plus généralement à tous ceux que leur profession expose à recevoir beaucoup de courrier, et dont on attend un service. C'est le bon sens. C'est même une pratique reconnue par la régie des Postes : les membres des professions judiciaires ont le privilège de pouvoir *refuser* une lettre qui leur arriverait sans avoir payé la taxe. Les gens ordinaires sont tenus au contraire de payer toute la correspondance qui leur arrive, même non désirée, même les mauvaises nouvelles. L'administration qui a fait les frais du transport entend récupérer sa mise. Tant qu'on n'a pas accepté et réglé une lettre refusée, on est privé de tout nouveau courrier.

## BRIOUDE, 1778

Musée de la Poste, Paris

Le tampon d'origine : DE<sup>e</sup>BRIOUDE, avec un point entre les deux mots, traite un pli qui vient d'Allègre – pas tout près de Brioude ! Mais Allègre est en Auvergne, et rattaché au bureau de Brioude.



*A Monsieur / Monsieur Périssel / procureur ez Cours / à Riom./.*

Le sieur Roche, d'Allègre, écrit le 22 janvier 1778 au procureur qu'il a choisi pour suivre ses affaires à la cour de Riom, dont dépend Brioude. Le directeur a écrit à la seconde ligne un *franc* bien lisible, pour *franchise* ou *affranchissement*, et un paraphe du directeur atteste le paiement de la taxe. Celle-ci n'est pas indiquée sur la zone adresse, mais au verso, comme un simple rappel : ici 4 sols, tarif de 1704 pour lettres simples entre bureaux de province distants de 20 à 40 lieues.

M. Roche ménage d'autant plus son procureur qu'il lui demande d'être modéré dans sa note de frais.. Nous avons vu plus haut que le chevalier d'Ally traitait son procureur assez cavalièrement. M. Roche est plus prudent... Il ne manque pas non plus d'humour noir :

*Alegre, le 22 janvier 1778*

*Mon cher Monsieur,*

*Une maladie qui a emporté en l'autre monde Marie Austin veuve Chaplard, a provoqué la réconciliation, moiennant que je me suis contenté de mes déboursés, et je me suis réservé vos frais dont je vous ferai passer le montant sur votre état que je vous prie d'adoucir autant que vous pourrez, comme ayant à faire à des voisins. Je ne suis pas fâché de la réunion ; ainsi tout est dit si l'on tient parole.*

## 2. Vous avez dit 41 ?

La Révolution a marqué les marques, sans les révolutionner.

A partir du premier janvier 1792 le tampon d'origine est enrichi d'une mention géographique nouvelle, le département. Et cette mention prend une forme appelée à un bel avenir : le numéro alphabétique du département.

La Haute-Loire est assignée par l'alphabet à la case 41, où elle sera maintenue jusqu'au remplacement du chiffre par le nom du département, en 1876. Pourquoi cet abandon du chiffre ? C'est que l'Histoire ne cessait de dédoubler, créer ou supprimer des départements : la perte de l'Alsace-Lorraine venait encore d'en donner un exemple. Le nom du département n'était pas sujet aux mêmes aléas.

Le retour du chiffre, récemment, avec l'immatriculation des automobiles et le code postal, a remis le compteur à zéro : deux départements nous ont décalés de deux places : les Alpes-Maritimes (annexion de Nice en 1860) et la Loire (créée en 1793 par dédoublement du Rhône-et-Loire, et renvoyée alors en queue de liste, 88).

Nos voisins 15 du Cantal et 63 du Puy-de-Dôme portaient alors les numéros 14 et 61...

La réforme de 1792 est surtout graphique. Elle modifie les apparences et elle les normalise. Le chiffre est placé en évidence au dessus du nom de la ville et bien centré. La préposition DE ou DU soulignant l'origine disparaît. Toujours pas de renseignements sur l'arrivée. Il est créé un tampon particulier pour le « port payé » : les deux lettres P et P encadrant le numéro départemental.

La taxe est désormais calculée en dizaines de centimes ou décimes de franc, ce qui permet de garder les habitudes. L'ancienne livre divisée en vingt sols, le franc nouveau divisé en 10 décimes : il suffit toujours d'un seul chiffre pour inscrire la plupart des taxes.

Jusqu'en 1828, pas d'autre changement notable – et grande stabilité des bureaux : on passe de sept à neuf : La Chaise-Dieu est supprimée, et sont créés seulement : Lempdes (« Pont-de-Lempde ») en 1797, Saugues en 1824 et Tence en 1827.

Quelques exemples de port dû et de port payé, classés par bureau : Le Puy, Monistrol, Yssingaux et Brioude.

## LE PUY, 1808, port dû

Musée de la Poste, Paris.

Le Puy se suffit encore à lui-même. La précision « en Velay » n'apparaîtra sur les tampons qu'en 1846.

Ce tampon compact (type 10) est en usage de 1802 à 1821. Notre lettre est de 1808. Elle est taxée 8 décimes (80 centimes) – taxe des plis inférieurs à 6 gr. entre 5 et 600 km (Le Puy-Paris, 541 km). La poste n'est pas bien rapide sous l'Empire : partie le 25 juillet 1808, elle arrive le 31 : six jours.



*A Monsieur / Poittevin, Neg<sup>t</sup> Claincaillier  
quai De La Megisserie au / Soleil Dor N° 12 / A Paris*

Le bureau de Paris pratique depuis 1802 un timbre à date, circulaire, rouge, pour enregistrer l'arrivée et surtout indiquer la date de distribution :

*Juillet  
31  
1808.*



La maison Dubois-Robert, notable famille de fondeurs du Puy (et qui eut quelque temps sous la Restauration la concession du service de la malle-poste en Haute-Loire) se félicite de la commande d'un « claincaillier » parisien et lui en fait le détail. Le style commercial ampoulé commence à faire des ravages et l'on est d'un coup très loin d'un 18<sup>ème</sup> siècle pourtant si proche :

*Avec plaisir j'ai vu la chère vôtre douze du courant et suis d'autant plus satisfait que vous vouliez bien de nouveau m'accorder votre confiance pour le service de votre consommation*

*en mes articles, et certainement de mon côté je ferai mon possible à votre égard pour augmenter en vous votre estime, en vous servant toujours comme ami.*

*Je viens donc pour me conformer à la chère vôtre susdite de vous expédier et que receviez en temps, de sous la date de ce jour, par l'entremise de Messieurs Feuillade père et fils, commissaire de Clermont, et à raison de dix livres du cent pour la voiture, un tonneau marqué P N° 97 pesant brut marc 460 livres, contenant bien exactement l'objet de votre commande qui monte, suivant la facture d'autre part, la somme de huit cents soixante sept livres seize sols, qu'il vous plaira me créditer conformément; ainsi que vous me le recommandez je vous cote au plus bas qu'il m'est possible et à un sol de moins que je ne compte à tous vos confrères de Paris, mais les métaux qui sont devenus si chers et si rares qu'on ne gagne rien et à peine peut-on se tirer de perte.*

*Je vous salue de cœur*

*Dubois-Robert*

Et voici la facture, jointe :

*Doit M. Poittevin (...)*

<i>164 kilos et demi ou 336 livres, sonnettes assorties</i>	<i>à 39</i>	<i>655. 4</i>
<i>12 grelots passe gros</i>	<i>à 7. 5</i>	<i>87</i>
<i>10 gros grelots</i>	<i>à 5. 10</i>	<i>55</i>
<i>6 moyens</i>	<i>à 4. 5</i>	<i>25. 10</i>
<i>4 de 5/4</i>	<i>à 2. 12</i>	<i>10. 8</i>
<i>12 douzaines à l'écaille</i>	<i>à 2</i>	<i>24</i>
<i>6 douzaines Allemagne</i>	<i>à 1. 4</i>	<i>7 4</i>
<i>Barril d'emballage</i>		<i>3 10</i>

## LE PUY, 1821, port payé

Musée de la Poste, Paris

Pli en port payé, adressé conjointement du Puy par la mairie et l'évêché à Chabalier, député de la Haute-Loire, datée du 8 juin 1821 (enveloppe seulement, la lettre a disparu). Les députés reçoivent beaucoup de courrier : les solliciteurs prennent soin de payer le port. La marque du Puy est en rouge : le bureau utilise assez souvent cette couleur pour les plis en port payé, ce qui les distingue rapidement des autres. Le cachet est du type 23 (1802-1829).

**P.4I.P.  
LE PUY**

En arrivant à Paris, le pli est passé par le bureau de vérification des Ports Payés, qui a apposé sa marque de contrôle : Ps Ps dans un cartouche.

P<sup>s</sup>.P<sup>s</sup>

Au dos, comme dans le pli précédent, marque ronde du « cachet dateur » d'arrivée (qui reste à l'époque une spécialité de la capitale) - une marque très élégante.

## MONISTROL, 1810, port dû

Monistrol inaugure en 1810 un nouveau tampon (42mm, type 6, 1810/1828). Ce pli du 4 mai 1810 est l'un des premiers à en recevoir la marque. Le premier tampon avait perdu un bout du L, presque dès sa mise en service en 1791. Ainsi amputé, il tamponnait MONISTROI...



Ce pli a suivi un parcours compliqué. La fille de Mme de Charbonnel, religieuse à Amiens et l'une des fondatrices du Sacré-Cœur, écrit à sa mère le 4 mai, et met une adresse au Puy, quartier St-Jean. Le pli est porté sans doute par un consœur jusqu'à Monistrol à l'occasion d'un voyage, dans l'idée que chez nous on saura où diable est Mme de Charbonnel. C'est en effet de Monistrol que le pli est posté (cachet départ, non daté) ; il trouvera finalement son destinataire à « St-Just près St-Paulien », par le Puy (pas de bureau à St-Paulien...), le 30 mai (indication portée au dos).

Saint-Just près Saint-Paulien : il s'agit en fait de Saint-Just près Chomelix, devenu en 1895 Bellevue-la-Montagne.

## MONISTROL, 1829, port payé

Musée de la Poste, Paris

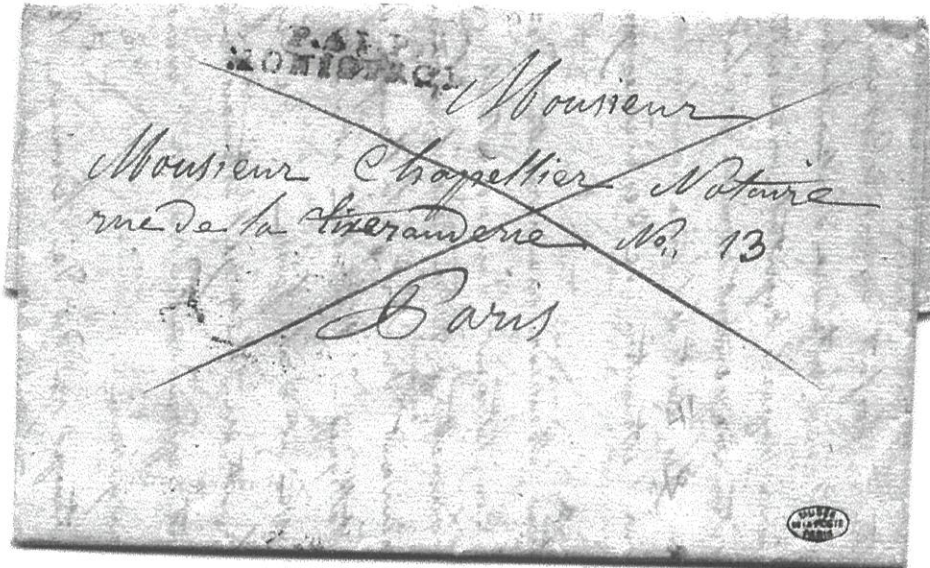
Une marque de port payé (tampon en service de 1792 à 1830) sur une lettre de Louis de Charbonnel à un notaire parisien. Le pli est barré d'une croix de Saint-André (habituelle pour signaler le port payé).

Selon le tarif postal de 1828 (400 à 500 kilomètres en ligne droite, de bureau à bureau), la taxe est de 80 centimes, pour une lettre simple de moins de 7,5 grammes.

La lettre est datée du 29 novembre 1829. Le cachet dateur d'arrivée et de distribution indique le 3 décembre : quatre jours de Monistrol à Paris. La Poste s'accélère.

L'exposition a permis de découvrir cette très longue lettre où Louis de Charbonnel, chef de famille depuis la mort de son père en 1824, expose à un notaire parisien, en

toute confiance, les difficultés de la succession à laquelle sont appelés huit frères et sœurs. Après avoir donné sa position sur quelques créances et procès en cours, il aborde le fond. Semble déjà se profiler la chute de la maison Charbonnel, la première de Monistrol depuis un bon siècle, chute qu'assurément précipitera la mort tragique du signataire, devant l'émeute de juin 1848.



Monsieur Monsieur Chapellier Notaire / rue de la Tixeranderie N° 13 / Paris

(...) Vous manifestez, Monsieur, le désir d'avoir quelques renseignements positifs sur la nature des biens, droits et actions dépendants de la succession de nos père et mère et qui sont indivis entre nous tous.

Il m'est impossible de répondre d'une manière satisfaisante à cette demande : reconnaître les testaments de mes père et mère, procéder à un partage amiable ou judiciaire, telle est selon moi, Monsieur, l'unique voie pour arriver à la connaissance de la fortune des huit enfants Charbonnel.

J'ai il est vrai des données sur la valeur de nos immeubles, mais elles ne peuvent être utiles qu'à moi puisqu'elles doivent être supposées dans mes intérêts ; et les données sont : que les immeubles de ma famille, tant en domaines que locateries et réserves<sup>1</sup>, valent 260.000 francs (produit annuel 2,5 %). (...)

Le passif consiste en un billet de 6.000 francs consenti par mon père 4 jours avant sa mort en faveur de m. le curé de notre ville.

Telles sont, monsieur, les différentes parties du tableau de notre fortune.

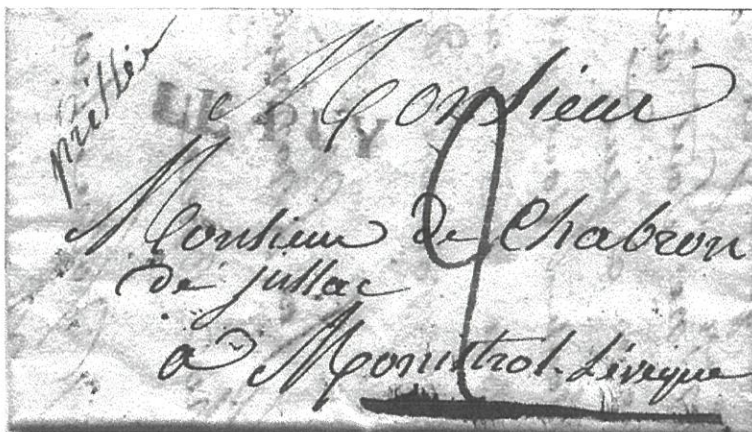
Ma position actuelle, c'est-à-dire les économies que je puis faire sur mes revenus et mes droits à l'indemnité, me permettraient aujourd'hui de traiter à forfait avec mes cohéritiers pour les immeubles, mais il s'agit de s'entendre sur leur valeur. Je demanderais dans ce cas six ans pour payer le capital avec intérêt de 3%. Mais toutes les propositions ne peuvent arriver qu'à la suite d'un compromis qui fixe les droits de l'aîné dans les deux successions et désigne des arbitres pour l'estimation de ces mêmes immeubles. (...).

<sup>1</sup> Le château du Flachet, les domaines du Betz, du Flachet, des Revendus, de la Champ (Beauvoir), maison à Monistrol, etc.

## Et Monistrol l'Evêque ?

De même qu'Yssingeaux peut s'orthographier de diverses manières, Monistrol a plusieurs noms. Voici un pli adressé le 29 mars 1827 du Puy à « Monistrol Léveque ».

Monsieur  
Monsieur de Chabron  
de jussac  
Monistrol Léveque

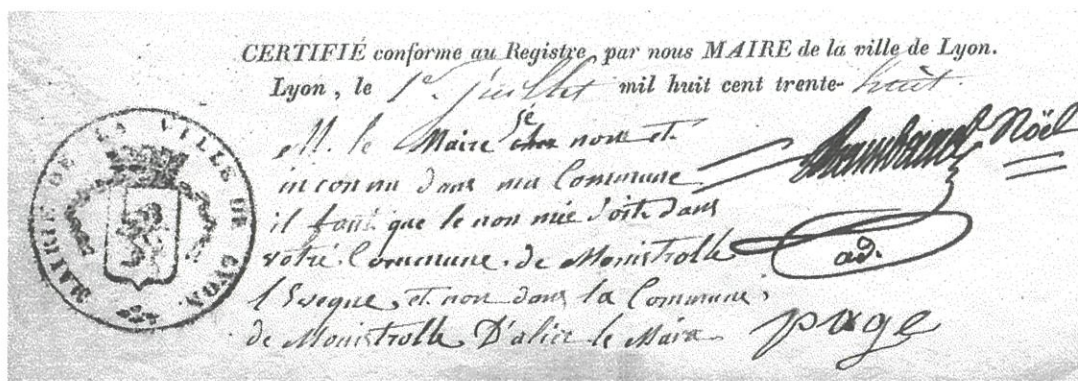


Le nom courant est Monistrol tout court, depuis toujours. Le nom administratif, depuis l'organisation municipale de 1790, est et a toujours été Monistrol sur Loire, pour éviter la confusion avec l'autre Monistrol, d'Allier, que la Constituante a détaché du Gévaudan pour l'affecter à la Haute-Loire.

Les cachets de la poste se contenteront de Monistrol tout court jusqu'en 1876. Mais en 1874 Monistrol d'Allier est devenu bureau de poste. Il faut bien se distinguer de son homonyme...

L'appellation *Monistrol l'Evêque* a été une mode au début du 19<sup>ème</sup> siècle, et notre pli en témoigne. Mais elle n'a jamais eu un caractère officiel. Un pli en notre possession montre que même la Maison du Roi (Charles X) s'alignait en 1826 sur la dénomination administrative : Monistrol sur Loire.

Mais encore en 1838, le maire de Monistrol d'Allier, victime d'une « fausse direction », renvoie à la mairie de Monistrol sur Loire un avis de décès envoyé par l'état civil de Lyon à Monistrol tout court. Il commente à l'intention de son collègue : « M. le Maire, ce nom est inconnu dans ma commune. Il faut que le non mé [le nommé ?] soit dans votre commune de Monistrolle l'Eveque et non dans la Commune de Monistrolle d'Allier. Le maire. Page. »



## YSSINGEAUX

La cité des cinq coqs est aussi la cité des cinq façons de s'écrire par les tampons :

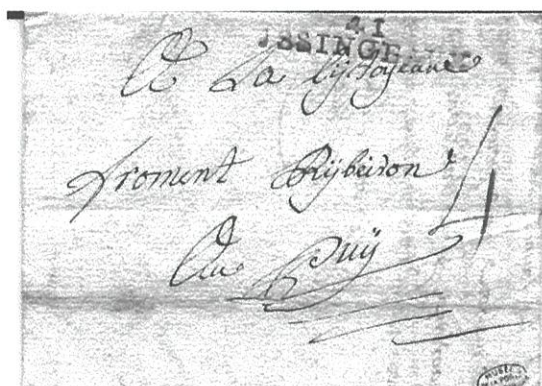
1779-1791	JSENGEAU
1792-1809	JSSINGEAUX (et encore de 1830 à 1842)
1809-1830	ISSENGEAUX
1843-1869	YSSINGEAUX
vers 1874	YSSENGEAUX

On peut même ajouter un curieux tampon ayant servi de 1841 à 1847, SSINGEAUX, qui a oublié sa voyelle initiale, peut-être une façon de ne pas choisir entre I, J et Y – et s'il est resté en service pendant six ans, c'est qu'il n'était pas très éloigné de la prononciation patoise.

Présentons trois plis et leur tampon.

1/ En port dû, voici le tampon JSSINGEAUX, type 4, utilisé de 1792 à 1809, sur une lettre non datée mais où le scripteur hésite ou joue délibérément entre la civilité révolutionnaire, à l'extérieur (« A la citoyenne... »), et la civilité d'hier et de demain, à l'intérieur : *Madame...*)

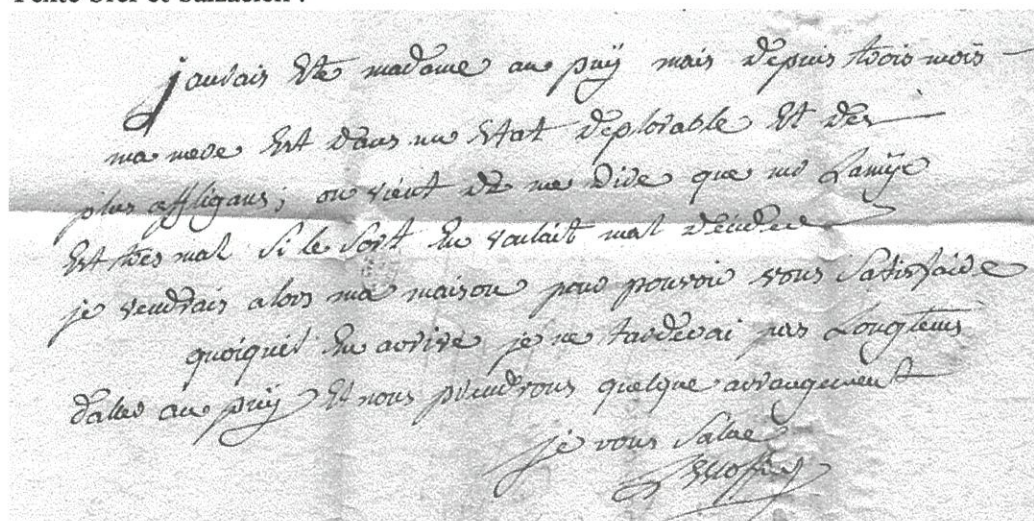
*A la Citoyenne  
Froment Rjbeiron  
Au puy*



4 décimes pour un trajet de 28 km. C'est le tarif de 1806. Cela aide à dater le pli (qui ne l'est pas par son expéditeur) : entre 1806 (date du tarif) et 1809 (fin du tampon)

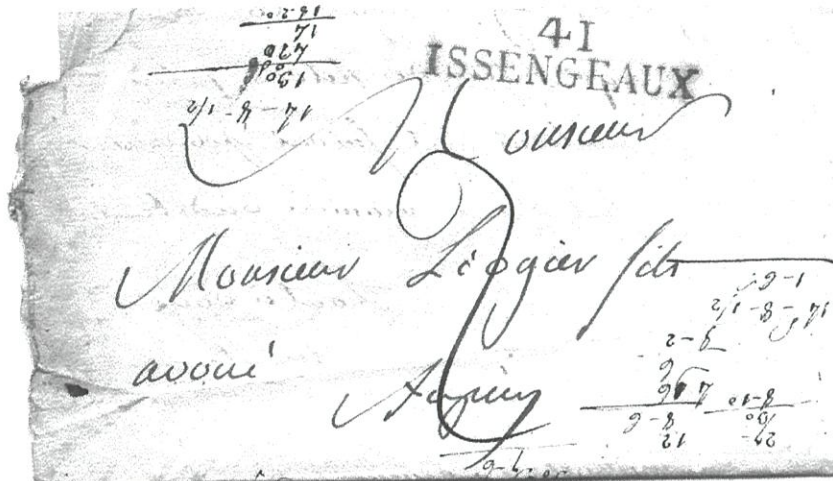
Musée de la Poste, Paris

Texte bref et balzacien :



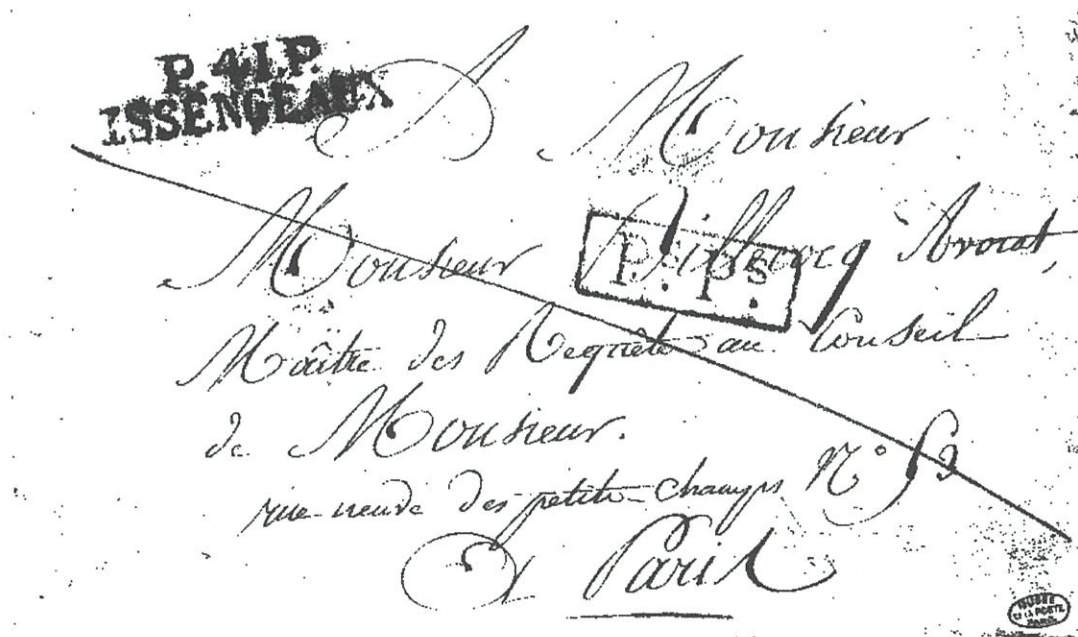
J'aurais été, madame, au Puy mais depuis trois mois ma mère est dans un état déplorable et des plus affligeants ; on vient de me dire que mr Lamyc est très mal. Si le sort en voulait mal décider, je vendrais alors ma maison pour vous satisfaire. Quoi qu'il en arrive, je ne tarderai pas longtemps d'aller au Puy et nous prendront quelque arrangement. Je vous salue. Escoffier.

2/ En port dû, voici un pli marqué du spectaculaire tampon 41/ISSENGEAUX (48 mm de diamètre !) en usage de 1815 à 1830 (type 6). La lettre est datée d'un 16 mai sans millésime (mais vers 1826), envoyée par un avoué d'Yssingaux (Chevalier) à un avoué du Puy (Liogier fils) à propos d'un procès entre deux notables. La taxe est de 2 décimes, 20 centimes, pour une lettre qui ne sort pas du département.



Monsieur / Monsieur Liogier fils / avoué / au Puy

3/ En port payé, on admire le tampon démesuré, en usage, selon *La Poste en Haute-Loire*, de 1818 à 1831 (type 10). Le pli (du Musée de la Poste) est daté du 14 juin 1817, reculant ainsi d'une année au moins la mise en service de cette marque.



A Monsieur / Monsieur Billecocq Avocat / Maître des requêtes au Conseil / de  
Monsieur / rue neuve des petits champs N° 53 / A Paris

La suscription est barrée d'un trait qui signale traditionnellement le paiement de la taxe. Mais le traitement à l'arrivée à Paris ne cesse de s'affiner.

Au tampon déjà rencontré de la vérification par le Bureau de la franchise à Paris : P. P., s'ajoute un autre tampon : T.3° : c'est-à-dire T = Hôtel des Postes ; 3<sup>ème</sup> distribution (ce type de cachet apparaît vers 1807 – indication donnée par le Musée de la Poste).



Dans un conflit qui les oppose assez vivement aux sœurs de St-Joseph sur la propriété d'un bâtiment, les administrateurs de l'hospice d'Yssingeaux cherchent un appui auprès de M<sup>e</sup> Billecocq, père de Jules Billecocq qui vient de quitter Yssingeaux où il a été pendant deux ans le premier sous-préfet de la Restauration. Billecocq père est un personnage important. Inscrit au barreau de Paris depuis 1785, il sera bâtonnier en 1822. Le « Conseil de Monsieur » est le « Conseil de la Maison et finances » de Monsieur, frère du roi, et futur Charles X.

*Monsieur,*

*l'intérêt sensible que vous avez pris à notre maison de secours en la visitant nous donne la confiance que vous voudrez l'aider de vos lumières et de votre recommandation dans une affaire majeure qu'elle est sur le point de voir pendante devant le conseil de Sa Majesté, ou tout au moins devant Son Excellence le ministre de l'intérieur.(...)*

*Il nous importe de n'être pas jugés sans être entendus et d'avoir à cet effet les renseignements nécessaires pour adresser nos titres et mémoires. Qui mieux que vous, monsieur, peut nous diriger ou faire diriger ? L'hospice est décidé à faire les sacrifices nécessaires pour sa défense. Veuillez donc prendre ou charger quelqu'un de prendre au ministère connaissance de cette affaire et d'après l'honneur d'une réponse de votre part, nous prendrons la liberté de vous adresser le tout. (...)*

Le destinataire annote ainsi la lettre, pour garder souvenir de sa réponse, qui a dû décevoir messieurs les administrateurs :

*J'ai répondu, le 23 juin 1817, que je remettais l'affaire, c'est-à-dire cette lettre, à M. Huet, dont j'ai indiqué le titre et la demeure. J'ai donné pour motif l'incompatibilité des occupations de ma profession avec des soins de cette nature, l'intérêt que je porte également aux deux parties, et la circonstance que mon fils a donné son avis comme sous-préfet. M. Huet pourra provoquer par une correspondance directe de nouvelles et plus amples instructions sans se borner à les attendre.*

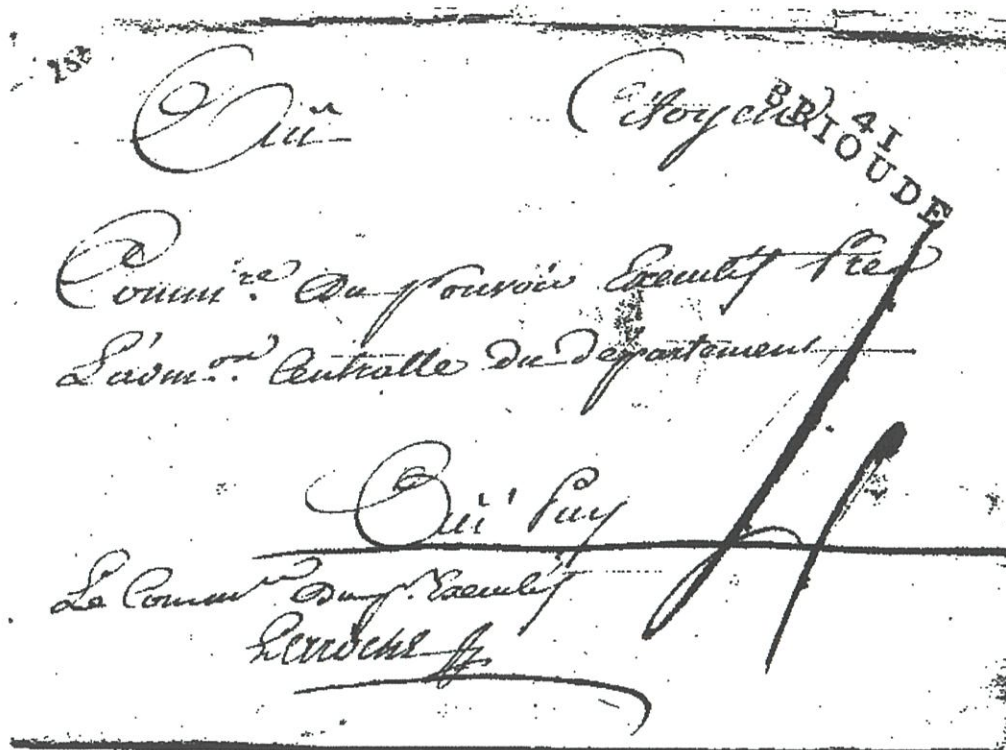
**BRIOUDE, 1798, port dû**

Musée de la Poste, Paris

Le pli a servi d'enveloppe et la lettre incluse manque, mais la date qu'elle portait a été notée par le collectionneur : 15 janvier 1798 (fin nivôse an 6). Nous sommes à l'époque du Directoire. L'administration locale est entre les mains de « commissaires » nommés par le « pouvoir exécutif », c'est-à-dire par le gouvernement. Ici, c'est le commissaire du canton de Paulhaguet, Durif-Laroche, qui écrit au commissaire du département, Portal, récemment nommé. Le cachet sec utilisé pour fermer le pli au dos est celui de la commune de Paulhaguet.

Il s'agit de correspondance officielle, comme l'atteste le fait que Laroche inscrive son nom et son titre sur l'enveloppe. Pourtant la lettre n'a pas circulé en franchise : le directeur du bureau de Brioude a tenu à calculer la taxe, 4 sols pour un trajet entre 20 et 40 lieues (c'est toujours le tarif de 1704 !). Le cachet est celui du type 5 de Brioude

(1792-1830), fort élégant d'ailleurs. La taxe a-t-elle été payée à l'arrivée ? C'est une autre histoire...

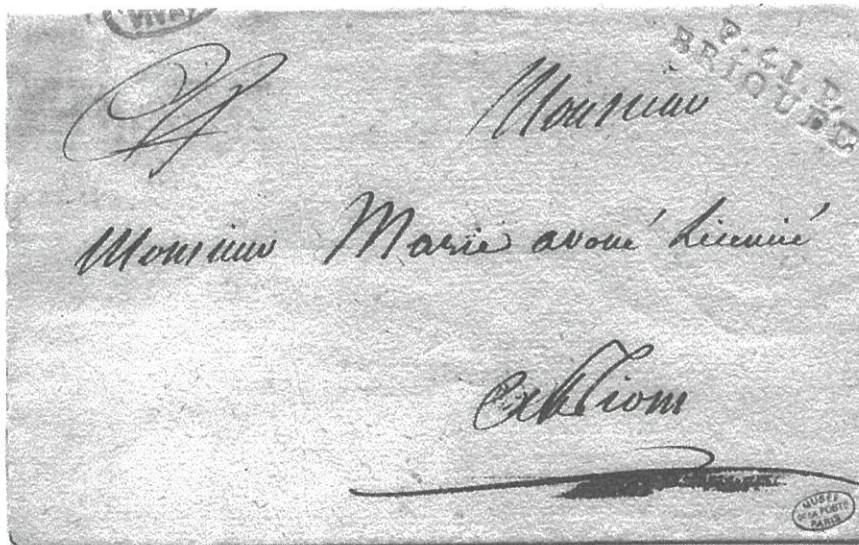


Au Citoyen / Comm<sup>m</sup> du pouvoir exécutif Près / L'adm<sup>m</sup> Centrale du département  
 Au Puy  
 Le Comm<sup>m</sup> Du p<sup>r</sup> Exécutif / Laroche

BRIOUDE, 1814, port payé

Musée de la Poste, Paris

Pli en port payé classique : le destinataire est un avoué de Riom le 13 décembre 1814. La marque est en usage de 1792 à 1830 (type 15), une longévité qui traverse les régimes...



A Monsieur / Monsieur Marie / avoué licencié / A Riom

### 3.

## Tout se complique 1826 - 1849

### A la conquête du cachet à date ... pour dater l'arrivée

A partir de 1820, une grande transformation avance lentement : la pratique parisienne (depuis 1802) d'un tampon rond datant l'arrivée s'étend peu à peu aux bureaux de province. La date, sans le lieu, est précisée par un « cachet à date », ou « cachet dateur », au dos du pli. C'est intéressant pour la relation bureau/destinataire : celui-ci sait ainsi depuis quand la lettre l'attend, lors qu'il vient la chercher.

En Haute-Loire, ce type de tampon dateur (dit « type a » par les spécialistes) n'est attesté qu'à partir de 1826. *La Poste en Haute-Loire* le signale à Yssingeaux, mais pas à Brioude, Craponne, Langeac, ni même au Puy.

Son emploi à Monistrol n'était pas attesté avant notre exposition. Nous l'avons repéré sur une lettre de Paris à Monistrol, partie le 30 septembre 1826, arrivée le 3 octobre. Son emploi est certainement lié à une autre caractéristique de ce pli : c'est un courrier de la Maison du Roi, et il a circulé en franchise.



Le bureau de Monistrol dispose donc, à partir de 1826 au moins, pour dater l'arrivée, d'un cachet rond formé de trois lignes entourées d'un simple cercle, fourni par l'administration.

On voit, au dos du pli, à droite ledit tampon, et, à gauche, le cachet apposé par les services du Ministre de la Maison du Roi (Pensions et secours).

Ce timbre dateur n'a pas été couramment utilisé. On n'en voyait pas l'utilité, et la modification quotidienne du timbre paraissait une tâche bien lourde. On l'utilisait donc quand des circonstances particulières incitaient à bien enregistrer la date d'arrivée. C'est le cas de cette lettre inhabituelle, solennelle : un affranchissement royal ! Le directeur du bureau mettait alors le cachet dateur spécialement à jour. Le reste du temps, l'objet pouvait dormir dans un tiroir.

C'est la même chose sur une lettre du 30 août 1829, venue de Lyon. Elle est signalée « *pressé* » par l'expéditeur. Sans doute cette indication a-t-elle poussé le directeur de Monistrol à sortir le dateur du tiroir.

La lettre est de Mélanie du Lac de Fugères, religieuse du Sacré-Cœur, à sa cousine Félicité de Charbonnel. Il s'agit de faire admettre son petit frère au collège de Monistrol, alors que Monseigneur veut le mettre à la Chartreuse. « *Cependant, d'après tout le bien que j'entends dire du collège de Monistrol, il me semble qu'il pourrait y être mieux.* » On est en août, il est temps de prendre ses dispositions pour la rentrée scolaire... Pour cacheter son pli, la religieuse utilise le beau sceau aux armes de la congrégation du Sacré-Cœur. A l'arrivée, Monistrol appose au dos du pli son cachet dateur : 1/SEPT/1829 (on le voit ici à l'envers), enregistrant que le pli était arrivé à bonne allure, en deux jours.



*A Madame, Madame de Chabron née de Charbonnel / Monistrol / Haute-Loire*

Sur la même enveloppe on lit (très effacé hélas !), frappé sur le premier *Madame*, une marque circulaire de Lyon, bureau *expéditeur*, ce qui montre une avancée et ouvre une nouvelle piste. Suivons-la.

## Reste à dater le départ

Rien n'empêcherait que le même cachet dateur soit utilisé au recto pour dater le départ. Mais cela fait deux opérations au lieu d'une : apposer, comme d'habitude, le cachet du lieu et celui, nouveau, de la date. Cela double le temps du tamponnage, à une époque où la poste est à la recherche de la vitesse.

Plusieurs bureaux de province ont pris l'initiative de créer un tampon qui résout le problème : un cachet unique pour le lieu et la date. C'est le cas de Lyon et c'est son empreinte que nous avons vue sur ce pli : un cachet de départ circulaire (68 LYON Juillet, le jour du mois au centre : 31).

Ce cachet lyonnais n'a servi que d'avril 1828 à décembre 1829 (Dubus, p. 84, n° 96). En effet l'administration centrale a opté pour ce système, et en 1830, au moment même où elle lance le développement de la distribution (la révolution de 1829 !), elle envoie à tous les bureaux un exemplaire du modèle qu'elle a retenu : il consiste tout simplement à ajouter un second cercle au tampon dateur simple (avec la date sur trois lignes). On crée une couronne où prennent place le nom du bureau et le numéro du département, entre parenthèses.

Le même tampon servira désormais à deux usages : sur le dessus du pli, il marque le départ ; au dos, l'arrivée.

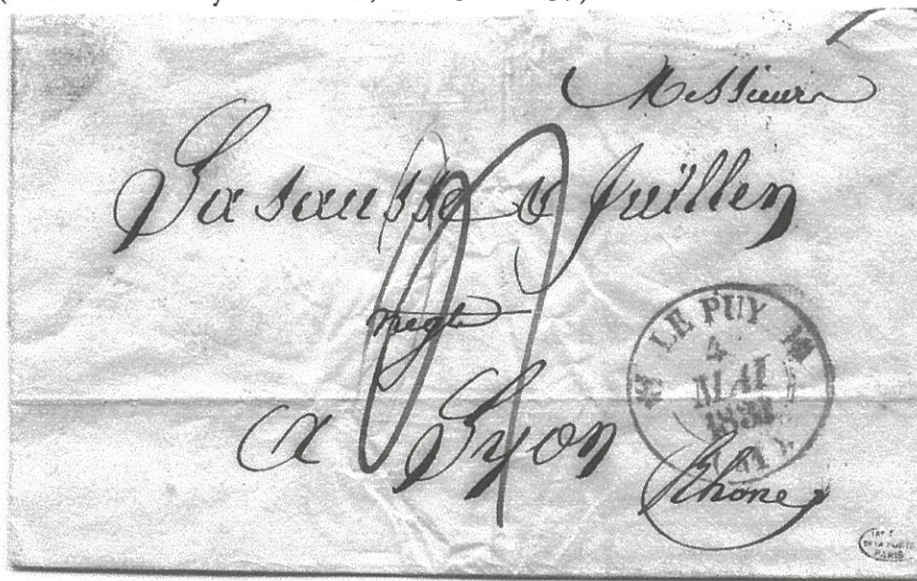
Les modèles évolueront au fil des décennies, selon les informations que l'administration voudra y faire figurer (les numéros de levée par exemple). Mais nos oblitérations d'aujourd'hui sont la suite directe de ces cachets ronds de 1830. Le cachet en ligne, usité depuis le 17<sup>ème</sup> siècle, avec toutes ses fantaisies locales, a vécu.

Le résultat est simple. Mais il suppose une manipulation compliquée : désormais, chaque matin, au bureau, il faut modifier la date du tampon « dateur » en utilisant des caractères mobiles en métal, conservés dans une boîte spéciale (nous exposons ce matériel dans l'une des vitrines de la grande salle).

## Un exemple

Musée de la Poste, Paris

Le nouveau système est bien en place. Voici un pli de commerçant à commerçant, envoyé du Puy le 4 mai 1831, vers Lyon. La cachet à date du bureau de départ est du type 12, dit « à simple fleuron » (les deux petits fleurons à droite et à gauche). Deux autres modèles sont connus, mais les bureaux de Haute-Loire ont surtout utilisé ce type (au bureau du Puy en tout cas, de 1830 à 1837).



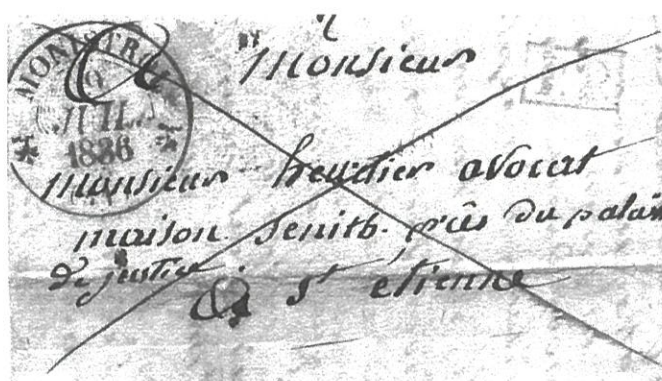
*Messieurs / La Sausse et Juillen / negt / a Lyon (Rhone)*

Les adresses restent succinctes ; on présume la notoriété de ces négociants lyonnais. Les « facteurs de ville » de Lyon connaissent leur monde. Nous n'avons que l'enveloppe : le texte manque.

## Et le port payé ?

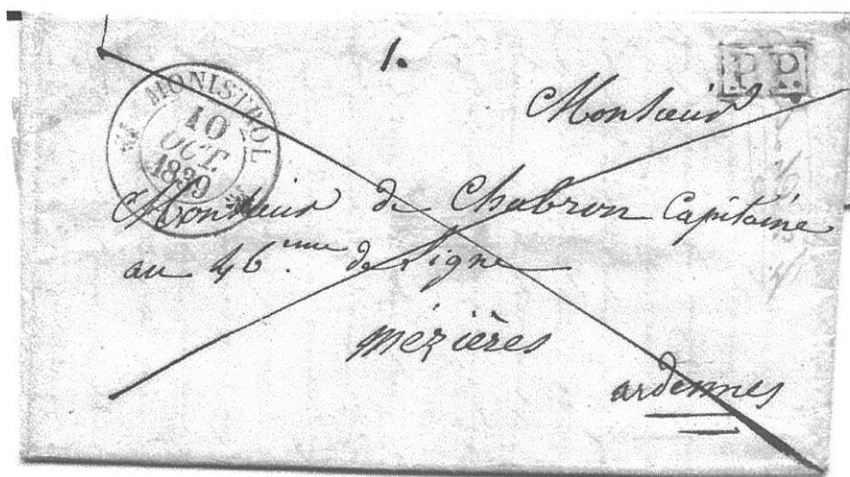
L'usage du nouveau cachet à date oblige à trouver un nouveau système pour les envois en « port payé ». On ne peut plus se servir des beaux mais très encombrants cachets où P et P encadraient notre 41. La solution consiste à se servir d'un petit tampon, lui aussi fourni par l'administration centrale : PP dans un cartouche.

Voici un pli envoyé de Monistrol à Saint-Etienne, en port payé , puisque c'est adressé à un avocat, posté et arrivé le même jour, 9 juillet 1836.



A Monsieur / Heurdier avocat  
/ maison sénith, près du palais / de justice / à st étienne

Autre exemple : un pli envoyé par Hippolyte de Chabron à son frère capitaine impécunieux, pour lui dire des choses difficiles : il a la délicatesse de payer la taxe d'avance (12 décimes, 1 fr. 20). Lettre partie de Monistrol le 10 octobre 1839, passée par Paris le 13, arrivée le 14 à Mézières (Ardennes) : remarquable vitesse.



Monsieur : Monsieur de Chabron Capitaine  
au 46<sup>me</sup> de ligne / Mézières / Ardennes

## Une transition difficile

Janvier 1831. Craponne n'est pas encore équipé des nouveaux tampons que l'administration doit lui fournir. Sur une lettre en port payé envoyée à Paris à un étudiant en droit, le bureau de Craponne appose son vieux cachet P 41 P / CRAPONNE, en service depuis 1792, et c'est sans doute une des toutes dernières fois (*La Poste en Haute-Loire* donnait 1828 comme date de la dernière attestation de son usage). Et pour dater l'envoi, ce qui est maintenant réglementaire, le bureau utilise un petit cachet rond d'arrivée qui ne comporte que la date : 14/JANV/1831. Et Craponne use encore du vieux signe de reconnaissance : le dessus barré d'une croix de Saint-André.

Musée de la Poste, Paris



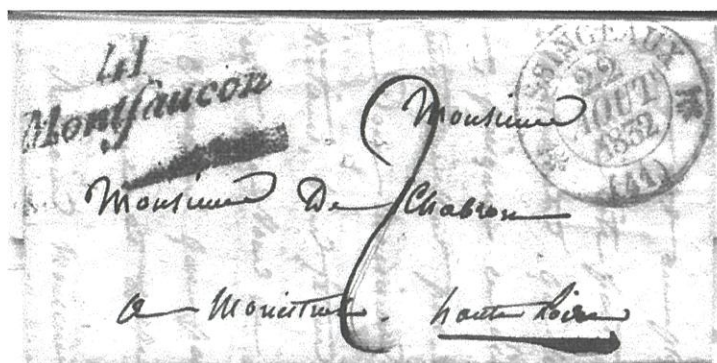
A Monsieur / monsieur Titaud (Louis) / étudiant en droit rue d'enfer / N° 5 ou 6 Paris

## Nouveaux bureaux, nouvelles hiérarchies

Tout ce qu'on vient de voir concerne les sept bureaux de postes existant alors. Mais à partir de 1830, de nouveaux bureaux sont créés. Ils naissent comme bureaux de distribution, et peuvent espérer devenir bureaux de direction.

Le bureau de distribution dépend d'un bureau de direction. Cette dépendance se voit sur le pli. Au bureau de direction est réservé le nouveau tampon circulaire, à la fois local et dateur : à lui reviennent le calcul de la taxe et le vrai départ. Le bureau de distribution utilise un cachet semblable aux cachets anciens, que les bureaux de direction ont abandonné : cachet en lignes, avec au dessus le numéro du département, le tout en italiques – marque de la sujétion !

Ainsi, en 1832, ce pli adressé de Montfaucon à Monistrol en témoigne. Le bureau de distribution de Montfaucon a été créé en 1830. Son cachet est en italiques, et détermine le point d'origine. La lettre passe ensuite par le bureau d'Yssingaux qui appose son tampon à date et porte sur l'enveloppe le montant de la taxe. Il parvient à Monistrol le même jour, 22 août, mais quand était-il parti de Montfaucon ? M. de Fraix de Figon a daté sa lettre du 20.



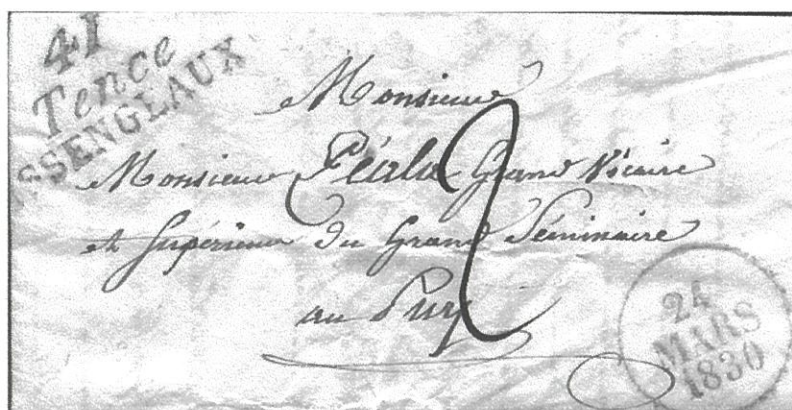
Monsieur / monsieur de chabron / A Monistrol haute Loire

1844, douze ans plus tard. Montfaucou est devenu en 1839 bureau de direction, et c'est à son tour de tamponner un pli venu de Dunières, ancienne boîte rurale de Montfaucou, promue bureau de distribution en 1839.

Musée de la Poste, Paris



A Monsieur / H. Palluat / Lyon



Le bureau de Tence a été ouvert en 1827 : un cachet local commun a été alors adopté, complété par un cachet dateur simple. Le pli est de mars 1830. En juin, Yssingeaux aura son nouveau cachet dateur et localisateur.

## 4. Le timbre enfin, 1<sup>er</sup> janvier 1849

Deux enveloppes postées à Monistrol en 1849 montrent une nouvelle révolution postale.

A côté du cachet qui ne change pas, et donne le lieu et la date du départ, une petite vignette collable, le timbre-poste, vient remplacer le chiffre manuscrit de la taxe et le petit tampon PP du port payé. Une grille en losange *oblitére*, c'est-à-dire annule le timbre pour qu'il ne resserve pas une nouvelle fois. Le cachet dateur aurait pu servir à oblitérer, cela aurait évité un geste, mais aux dépens de la lisibilité et du timbre et du cachet.



A Monsieur / monsieur de Chabron Capitaine au 7<sup>e</sup> bataillon des Chasseurs à Pied, en garnison / A Metz [et dans le coin en haut à droite : Moselle]

Le timbre est une forme de port payé, et il en généralise la pratique. Il unifie aussi les tarifs : la distance ne compte plus (sauf la distribution locale, moins chère). Le timbre à 20 centimes apposé à Monistrol vaut pour le Puy comme pour Metz. Le timbre est au type de Cérès, déesse des moissons, que le profil de Napoléon III remplacera bientôt.

L'administration a conseillé aux usagers de placer l'adresse assez bas, de façon à laisser de la place au timbre et au cachet dateur, dans la partie supérieure. Madame de Chabron est trop âgée pour changer des habitudes qu'elle a prises au Pensionnat de Saint-Cyr ! Elle dispose sa suscription à sa guise, et, j'imagine, se rend au bureau de la Poste aux Lettres, sur le Grand Chemin, pour voir avec Melchior Moret, le directeur, comment fonctionne cette grande nouveauté du timbre. Complaisant, M. Moret découpe le timbre dans une planche (pas de pointillés encore !), et dispose timbre et cachet comme il peut, dans les vides de la suscription, le timbre en bas...

En juillet de la même année, Mme de Chabron écrit à nouveau à son fils. Elle suit un peu mieux les consignes administratives et M. Moret peut placer timbre et cachet en haut...

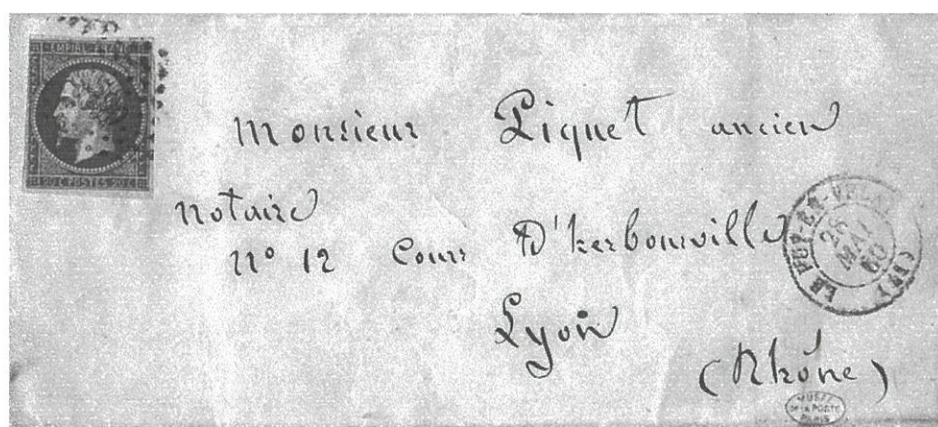


Un clin d'œil parapostal : au dos de l'enveloppe on lit d'une écriture fine : « on vous souhaite le bonjour ». C'est Melchior Moret, directeur du bureau, ami des frères Chabron, et dont la sœur Eléonore est même plus qu'amie de l'un des frères, qui ajoute son salut privé, après avoir aidé la mère à coller le timbre.



Pour faire bonne mesure, Mme de Chabron ajoute la révolution de l'enveloppe à la révolution du timbre ! L'enveloppe va se répandre de plus en plus. Coller l'enveloppe, coller le timbre : gestes qu'on ne connaissait pas et qui deviennent vite familiers.

Si ces deux enveloppes nous sont parvenues, nous le devons au destinataire, le capitaine de Chabron. Esprit curieux et moderne, collectionneur, il aura conservé ces deux enveloppes comme un témoignage d'une époque qui commençait.



Monsieur Piquet ancien notaire N° 12 cours d'Herbourville Lyon (Rhône)

L'oblitération par points a remplacé le losange. Au milieu des points, quatre chiffres : le numéro du bureau (ci-dessus 2590, numéro du Puy entre 1852 et 1862), ce qui permet de contrôler avec sûreté le lieu d'oblitération.

## 5. Quelques origines exotiques

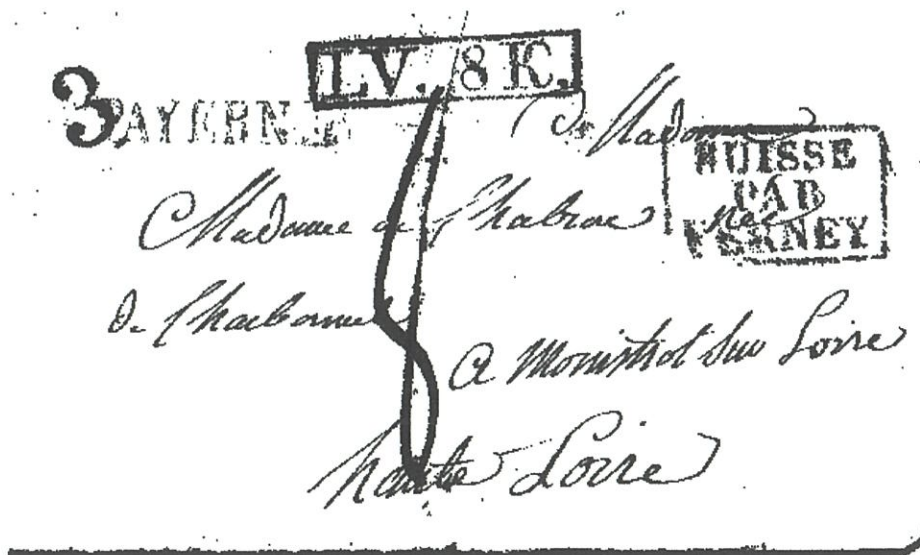
Nous nous sommes intéressés jusqu'ici surtout au courrier départ de la Haute-Loire. Mais le courrier arrivée est passionnant aussi. Il peut venir des quatre coins du monde.

Prenons quelques exemples d'une époque et d'un lieu où ces lettres exotiques étaient moins nombreuses, et donc plus surprenantes, qu'aujourd'hui : Monistrol et Le Puy au 19<sup>ème</sup> siècle.

### De Suisse par Ferney, 1831

De Payerne en Suisse (entre le lac de Neuchâtel et Fribourg), en 1831, une lettre pour « Mme de Chabron, née de Charbonnel », de sa sœur religieuse du Sacré-Cœur, qui court la France et l'Europe pour ouvrir des écoles.

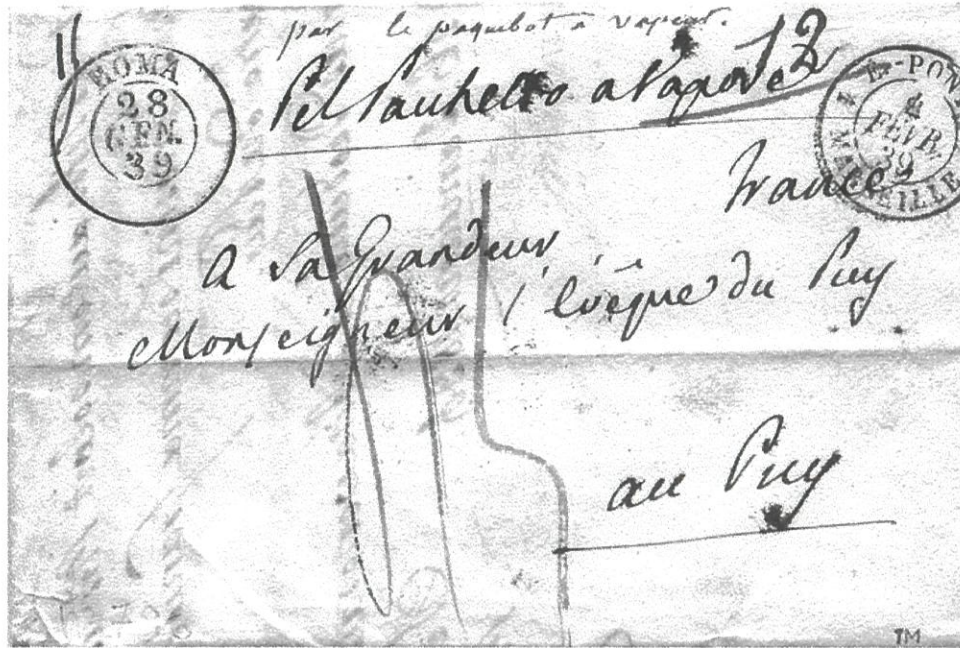
Comme de coutume alors pour la correspondance internationale, et sous réserve de réciprocité, les frais de port sont partagés : port payé par l'expéditeur jusqu'à la frontière, port dû par le destinataire depuis la frontière. Les bureaux de frontière postale sont rares : ici, c'est celui de Ferney, qui appose son cachet SUISSE PAR FERNEY. Il en coûtera 8 décimes, 80 centimes à Mme de Chabron.



A Madame Madame de Chabron née de Charbonnel  
à Monistrol sur Loire haute Loire

Les tampons 3 et LV 8K sont des tampons suisses. Au verso l'on voit que le bureau de Monistrol continue d'utiliser, pour enregistrer les arrivées, l'ancien petit tampon dateur : 15 / SEPT. /1831. La lettre est datée du 11 septembre : elle a mis 4 jours.

## De Rome à l'évêque, en latin, 1839



*A Sa Grandeur, Monseigneur l'Evêque du Puy au Puy*

Le Puy en reçoit de curieuses aussi : une lettre du Vatican pour l'évêque, en latin, d'un certain Ferrari, sur des affaires de finances.

Elle a pris « le paquebot à vapeur » « *Pel Pacchetto a Vapore* ». Tampon de départ de Rome, 28 janvier 1839. Puis, à droite, tampon du paquebot : E[TAT]s PONTIFICAU]X / MARSEILLE, et au centre 4 FEVR. 39. Le pli est finalement arrivé au Puy le 7 février.

*Amplissime Praesul,*

*Adnecto dispensationes Brun-Limousen Bonitte pro quantum singulis francos 16.50. Solvi, ut mihi commissum fuit, summam francorum biscentum à madame de La Bastide, religieuse du S. Cœur. veluti ex adnexa recepti syngrapha videre est. Mihi autem solvit Bonus Pater Gérard, procurator ordinis Certosini, summa francorum 168 pour compte de l'évêché du Puy.*

*Sacras manus deosculo et debita veneratione ero semper*

*Serv. Humil. Obseq. Raphaël Ferraris*

Traduisons :

*Votre Grandeur trouvera jointes les dépenses Brun Limousin Bonitte, pour chacun 16,50. J'ai réglé comme demandé la somme de 200 francs à Mme de la Bastide, religieuse du Sacré Cœur, comme il apparaît dans le reçu ci-joint. Le Bon Père Gérard, procureur de l'ordre des Chartreux, m'a réglé 168 francs pour le compte de l'évêché du Puy. Je vous*

baise les mains et je serai toujours, dans la vénération qui vous est due, votre humble et obéissant serviteur. Raphaël Ferrari. A Rome 26 janvier 1839

Amplissimo Pascel.

Adreuta dispensationes Bruen-Limouen-Bovette pro quarum  
singulis francos 16. 50. — Solis, et mihi committendum fuit,  
summam francorum biscentum si Madama de Las Cases  
Molignus de S. Casses, veluti ea ad meam recepti in gratia  
Petra est. Mihi autem soluit Annus Peter Gerard Howard-  
tor Indis Castoris summa francorum — 168. pro ut empta  
De l'Écrite de l'Écrite.  
Sicut manus desuulo, et debita veneratione ero semper.  
Roma 26. Januarii. 1839. Sors. humil. Pascel  
Raphaël Ferrari

## Lettre d'Angleterre, 1882

Une lettre d'Angleterre à Monistrol. Depuis que l'Angleterre a inventé le timbre c'est le reine Victoria qui y offre son profil, et pour longtemps encore. Les cachets d'oblitération de cette époque (1882) sont lourds et masquent presque complètement le timbre.



## 6. Timbres et flammes

La Poste contemporaine multiplie les images, dont beaucoup sont spécifiques des départements et des villes. Dans le cadre de l'exposition, nous avons pu évoquer ce foisonnement en Haute-Loire, grâce à des collectionneurs.

### Les gloires de la Haute-Loire, et ses monuments, à travers le timbre

La Fayette bien sûr... Un timbre émis à l'occasion du bicentenaire de 1789



LA FAYETTE





Ci-dessus, à l'occasion de la sortie d'un timbre commémorant l'Institut Pasteur, cette carte-poste rappelle trois timbres antérieurs qui ont célébré Pasteur et deux grands pastoriens qui ont un rapport avec la Haute-Loire : Roux et Chantemesse.

Ci-dessous, la carte du Premier jour d'émission consacré à la sortie d'un timbre sur le grand romancier Jules Romains, né Farigoule à St-Julien Chapteuil (Haute-Loire) : 1985 est le centenaire de sa naissance.

PREMIER JOUR D'EMISSION



Jules ROMAINS (1885-1972)



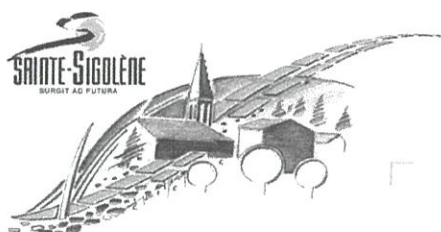


## Prêts à poster

Prêtes à poster, les six communes de la communauté des Marches du Velay



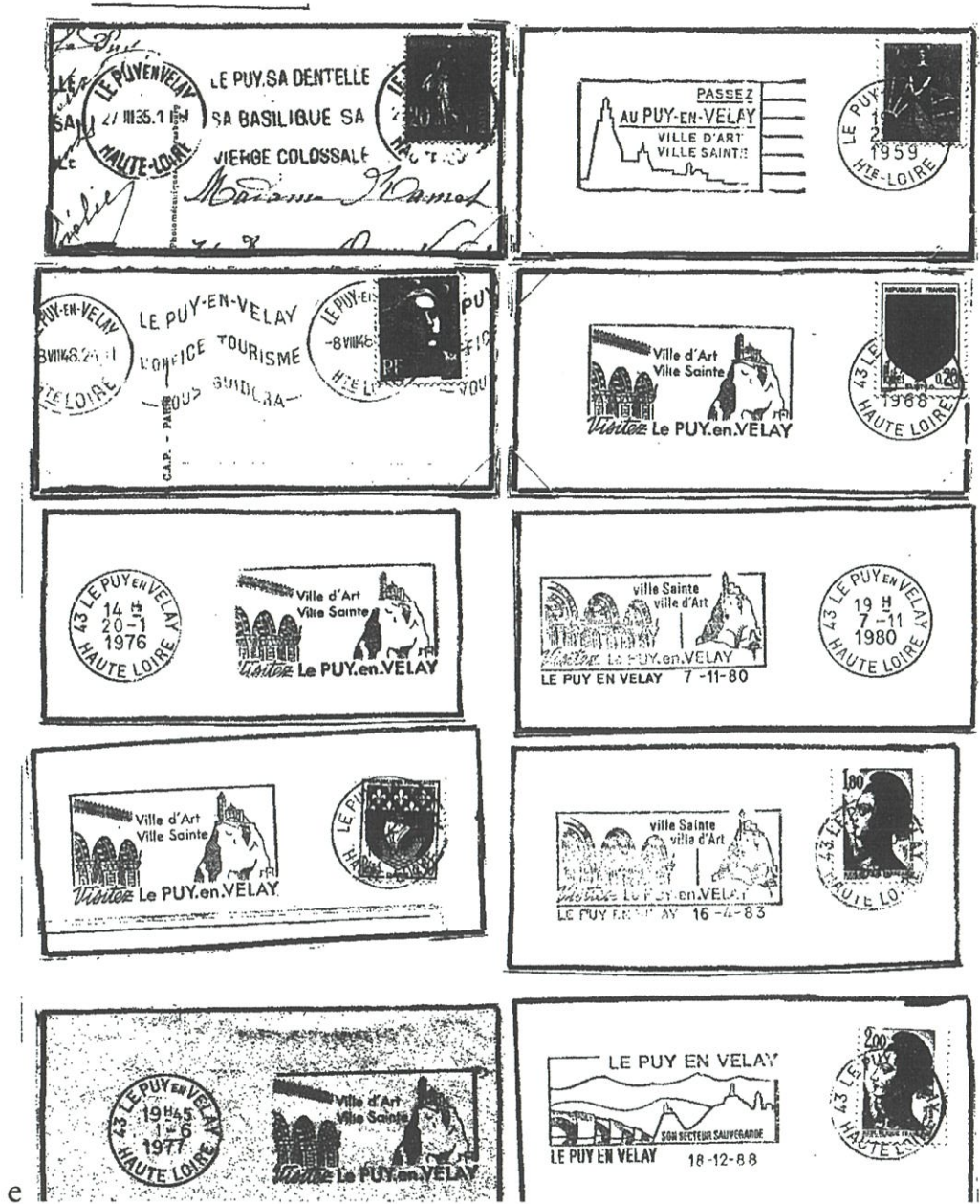
**BEAUZAC**  
(altitude 552 m)  
Cité médiévale, Terre d'Auvergne



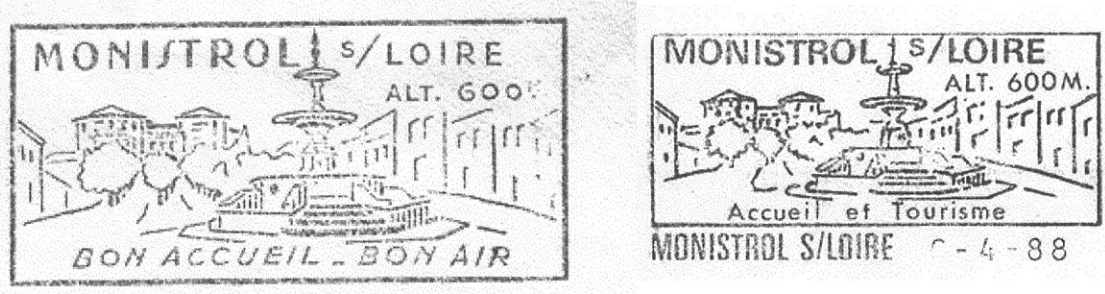
**Saint-Pal-de-Mons**  
(altitude 830 m)



## Les flammes du Puy en Velay

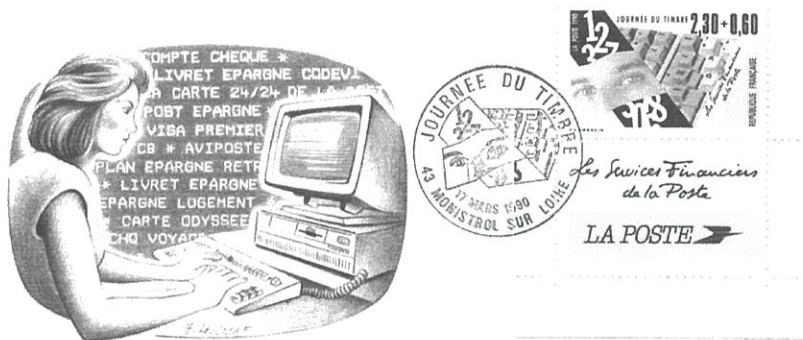


## Flammes de Monistrol





Monistrol : la Journée du Timbre 1990 a pour thème les Services financiers de la Poste. Elle a lieu à Monistrol et deux cartes sont proposées à cette occasion.



Les Services financiers de la Poste

1<sup>er</sup> JOUR D'ÉMISSION  
 ☉ JOURNÉE DU TIMBRE 1990

