

Les États de Bretagne et l'extension du service de la poste aux chevaux au XVIII^e siècle

En Bretagne, au début du règne de Louis XV, les États se faisaient volontiers les avocats de diverses entreprises de messageries non privilégiées qui cherchaient alors à développer par tous moyens (chaises, attelages légers) le service des particuliers, en étendant le rayon de leurs courses aux chemins de traverse, sauf à louer leurs attelages, en cas d'urgence, dans les grands relais de la Poste, fournis par la ferme des Messageries royales. C'était compter sans la ferme opposition des intendants : « J'estime » écrit Pontcarré de Viarmes en 1735, « que l'on ne doit pas interrompre le service de la Poste aux chevaux pour faciliter celui de la Poste aux lettres ; ces deux services sont trop différents dans leur établissement, pour pouvoir être confondus et se nuire mutuellement : la première a sa destination pour le service du roi et du public et ne peut être troublée que par un ordre exprès du surintendant des Postes ; la seconde doit être assurée par ceux qui l'entreprennent, lesquels doivent avoir soin d'entretenir en relais autant de chevaux qu'il leur en faut... »

A cette époque en effet, les fermiers des Messageries, à défaut d'attelage en nombre suffisant le long des grands chemins, étaient souvent incapables de s'acquitter de leurs tâches avec la fréquence et la rapidité désirables. Leurs carrosses réguliers étaient lents ; sur place, les maîtres des relais avaient tendance à réserver leurs meilleures montures pour fournir à des courses exceptionnelles, souvent plus rémunératrices ; aussi leurs écuries se trouvaient-elles fréquemment dégarnies à l'improviste pour un temps variable, ce qui gênait le service régulier de la Poste aux lettres. Pour parer aux difficultés imprévues, quand les chevaux venaient à manquer en cours de route (accident, maladie), les syndics des paroisses étaient tenus de fournir des montures de remplacement aux courriers royaux à leur première réquisition. Le pouvoir royal indemnisait les habitants suivant les prix fixés par le surintendant de la Poste aux chevaux (1). Les longues conduites qu'occasionnaient ces réquisitions dans

(1) A. D. I. et V. C 1965. Etats de Bretagne.

les deux sens étaient ainsi à la charge de la population de la province qui les supportait difficilement en l'absence de relais équidistants suffisamment équipés.

A défaut de frais d'équipement et d'entretien suffisants votés par la province, le réseau routier demeurait très médiocre. Rares étaient alors en Bretagne, les routes assez larges pour permettre à deux équipages roulants de se croiser aisément. Non seulement les voituriers rouliers mais tous les attelages courant en chaises ou à franc-étrier devaient sur les ordres du surintendant, détourner leurs voitures et chevaux à l'approche des courriers des Messageries royales, afin de leur laisser le passage. Ce privilège de la Poste était, on s'en doute, source de vexations fréquentes. De multiples querelles éclataient entre postillons au service des particuliers et commis de la Ferme. Sans action directe sur cet organisme extérieur à la province, l'intendant était le plus souvent impuissant à les arbitrer.

Premiers projet d'extension de la Poste aux Chevaux (1732-1738)

Ce régime imparfait et souvent vexatoire explique les vives réticences auxquelles se heurta le pouvoir royal en Bretagne, au milieu du XVIII^e siècle, lorsque, désireux d'améliorer le service de la Poste aux chevaux dans cette province, il chercha à obtenir l'appui financier des États. Une première tentative, en novembre 1732, échoua : l'Assemblée, entraînée dans un long et important litige avec le bureau central des Postes, à propos d'une entreprise locale dépendant de la Ferme des Messageries (Affaire Moulin) (2), soutenait alors que cet établissement si nécessaire au public n'était pas avantageux pour la province. En réalité, l'attitude des États s'expliquait moins par la teneur du projet royal lui-même jugé utile et raisonnable que par la crainte d'empiètements possibles du pouvoir central, au bénéfice de la Poste aux chevaux exclusivement. Aux termes d'un second projet, conçu cette fois par le nouvel intendant Pontcarré de Viarmes, en octobre 1737, 34 postes nouvelles devaient être installées en Bretagne (3), couvrant une longueur de 64,5 lieues de poste (4). Un trajet était prévu de Rennes à Saint-Malo, par Dinan avec

(2) A ce sujet, lire les deux mémoires successifs des États (1732, impr. in ^o A.D. Ille et V. C. 3482)

(3) Soit de Vitré à Brest 23 maîtres de Poste, de Rennes à Saint-Malo 6 via Dinan, de Rennes à Nantes 7, de Rennes à Lorient 11. La mise sur pied d'un service entre ces deux villes réclamé par la Compagnie des Indes prévoyait l'instauration de relais à Pont-Rean. Le Plat d'Or, Guer, Monteneuf, Malestroit Elven, Vannes, Auray, Landévant Hennebont. Les uns couvrant le trajet de 2 postes les autres une 1/2 seulement (A.D. I et V. C. 1980)

(4) Une lieue de poste = 2 lieues de Bretagne = 4 600 toises = 4,5 km environ (Cf fr Barreau La Poste à chevaux en Bretagne. Mém. Fac. Lettres de Rennes 1972, pp 1-19, Carte 2); déposé aux A.D. I et V.

bifurcation sur Lamballe et Saint-Brieuc d'une part ; un autre de Rennes à Nantes par Derval, avec jonction possible via Redon avec Vannes et Lorient (5). Ce réseau en étoile autour de Rennes qui se bornait à utiliser les routes existantes, sans nécessiter la création de nouvelles, fut cependant jugé trop ambitieux par le contrôleur général des Finances et ce pour des raisons techniques.

Le passage par Redon était encore impraticable en raison du mauvais état de la chaussée de Redon à Vannes (6). Les liaisons de Rennes à Saint-Brieuc et à Brest via Lamballe, Guingamp et Morlaix demeuraient lentes en raison de l'étroitesse et de la sinuosité des voies. Il en allait de même de celles de Saint-Malo à Lamballe, via Dinan et Saint-Jouan de l'Isle pour les voyageurs empruntant cet itinéraire pour pénétrer en Bretagne, venant de Normandie. A cette époque, seules les voies de Rennes à Nantes et de Nantes à Vannes, au sud, étaient assez larges pour accueillir les grands courriers royaux principalement ceux qui assuraient la liaison avec Paris via Angers et le Val de Loire. La multiplication des relais à l'intérieur du pays se heurtait à de graves difficultés, d'autant que les frais d'infrastructure et d'équipement risquaient de retomber presque intégralement à la charge de la province.

Selon le projet primitif, le financement de ces postes nouvelles devait cependant être bilatéral. Les États s'engageaient à procurer aux maîtres de poste de faibles gages qui seraient doublés par de larges privilèges consentis par la Couronne : sur le plan fiscal, les concessionnaires pourraient jouir en effet d'une situation enviée, matérialisée par diverses exemptions de charges à l'égard des communes où ils seraient domiciliés, sans que le pouvoir royal soit contraint à de gros sacrifices financiers. Le roi pensait inciter de la sorte certains particuliers aisés à prendre en charge eux-mêmes l'équipement de ces relais, dans l'espoir de pouvoir assez rapidement en tirer bénéfice pour leur commerce.

Le 17 octobre 1737, M. de Fulvy mettait cependant en garde l'intendant de Bretagne : « Il ne faut pas qu'il soit question de ces privilèges, parce que je prévois que ce sera une difficulté presque insurmontable avec les États » (7). La Chancellerie proposait en effet pour ces offices une exemption de la taille, de certains droits sur les vins ainsi que la réduction de la capitation des maîtres à six livres. Or ces avantages ne revêtaient

(5) La route de Rennes à Vannes par Derval et Redon nécessitait l'entière réfection de la chaussée de Redon à Vannes. Le parcours de Rennes à Lorient via Malestroit et Elven et Vannes était postulé alors par le mauvais état des chaussées entre Plelan et Josselin. La jonction par Josselin Locminé et Baud ne sera réalisée entièrement qu'au début du règne de Louis XVI — (cf M. Duval. *La route de Lorient et la compagnie des Indes*, in *Mem. de l'Assoc. Bretonne* 1981 -(82) p. 133-151).

(6) Voir infra note 39. La Rochebernard.

(7) A.D. I. et V. C 1980.

qu'un faible intérêt pour les postiers bretons, vu que ces impôts n'étaient point perçus dans le pays. D'où la nécessité de prévoir en leur faveur, outre l'exemption du logement des gens de guerre et celle des charges municipales (garde, tutelle, curatelle), un supplément de gages de 100 livres. Les États de la province s'engageraient à assurer ce complément indispensable, afin d'aligner la situation des maîtres de poste bretons sur celle de leurs collègues dans le reste du royaume (200 livres).

La Réforme de 1738: Mise en place du nouveau service postal

L'arrêt du Conseil du roi du 1^{er} juillet 1738 prévoyait cette fois l'installation en Bretagne de 42 maîtres de poste. Il fut finalement approuvé par les États, sous réserve que les nouveaux officiers ne pourraient prétendre à aucune exemption nouvelle, tant ordinaire qu'extraordinaire. Ces derniers seraient assujettis en particulier comme les autres habitants de la province aux devoirs sur les boissons et marchandises qu'ils pourraient être conduits à débiter dans leur relais. En fait, les 100 livres de gages supplémentaires s'apparentaient davantage à une *gratification* (8) qu'à un réajustement de rémunération: les maîtres de poste demeuraient en effet sujets aux fouages perçus au bénéfice de la province; par contre, leur capitation était allégée à la somme forfaitaire de six livres. Si les postiers demeuraient assujettis au paiement du vingtième sur leur capital, ainsi qu'à celui des billots bretons sur les boissons vendues dans leurs auberges, ils échappaient aux corvées et à toutes les charges municipales. Là où aucun candidat ne se manifesterait, les gages des relais vacants pourraient être partagés entre les postes circonvoisins. Ces dispositions assez souples étaient destinées à ménager la susceptibilité des États. Présentées par les commissaires du roi comme une *proposition de partage* et non comme un ordre à exécuter, elles dispensaient le gouvernement d'avoir à fournir un nouvel appoint financier, tout en lui réservant un droit de contrôle sur la distribution des fonds votés par les États. Les sommes débloquées par le trésorier de l'Assemblée seraient envoyées par ses soins au trésorier général des Postes; elles étaient déductibles du bail consenti aux fermiers par le surintendant. La ventilation des fonds, quartier par quartier, devait être effectuée par les bureaux de la Ferme. C'était à l'intendant de Bretagne qu'il incombait de faire les avances nécessaires en début d'année, d'assurer le paiement régulier des gages des postiers sur les fonds *ad hoc* envoyés de Paris, de les faire répartir enfin par l'intermédiaire de ses subdélégués. Les quittances seraient centralisées à Rennes et adressées au trésorier général des Postes qui était prié de présenter à la Chambre des Comptes du duché à Nantes les pièces de sa gestion.

(8) Le surintendant engage la commission non seulement à ménager les maîtres de postes, mais à les soulager autant qu'il sera possible, afin de leur procurer le moyen de soutenir leur service». (A.D. I et V.C. 1980).

La mise en œuvre assez complexe du financement du nouveau réseau de la Poste retarda son application. Elle se heurta d'abord aux vives protestations des loueurs de chevaux qui cherchaient alors, pour se soustraire aux saisies exécutées contre eux par les maîtres de poste, à régulariser leur situation au moyen de permis obtenus à beaux deniers comptants des commis de la Ferme des Messageries. «L'arrêt du 26 mars 1719 obtenu en leur faveur ne doit pas faire une loi pour autoriser les fermiers à donner ces sortes de permissions», fait observer l'intendant de Bretagne le 18 mars 1739, lequel se plaint de ce que «ici presque tous les maîtres de poste veulent quitter, dégoûtés du service». Le plus souvent en effet «ils sont obligés de nourrir des chevaux sans aucun travail, hors le temps des États et de la vente de Lorient». Assaillis de leur côté par les demandes d'attelage qu'ils ne peuvent satisfaire sans passer par l'intermédiaire des Messageries, les loueurs de chaise se retournent vers les États pour obtenir leur protection. Ainsi à Hennebont, le messenger local se refuse à fournir des montures à la Poste aussi longtemps que le commis local de la Ferme des Messageries ne lui en aura pas payé le loyer, ce qui perturbe le fonctionnement de ce bureau important de la Poste aux lettres. Le 18 avril 1739, l'intendant Pontcarré de Viarmes expédie au ministre un projet à soumettre aux fermiers des Messageries, demandant qu'à l'avenir, on ne délivre plus de permissions pour les *chaises roulantes à deux places* conduites par un postillon à cheval, sur toutes les routes où auront été établis des relais de la Poste aux Chevaux.

Fallait-il en Bretagne interdire brutalement certaines entreprises de coches qui y fonctionnaient déjà pour le service des particuliers? A Matignon, un maître chirurgien et un aubergiste s'étaient concertés pour fréter des attelages qu'ils mettaient à la disposition des voyageurs venant de Saint-Malo, qui se dirigeaient vers Brest via Lamballe, Saint-Brieuc, Guingamp et Morlaix. Cette initiative suscitait les plaintes véhémentes du bureau des Messageries de Lamballe installé alors à Dinan, dont elle court-circuitait le trafic. L'itinéraire choisi le long de la côte était cependant plus direct entre les deux ports. Le seul moyen de donner satisfaction aux voyageurs aurait été d'établir entre Matignon et Lamballe un bureau doté d'un relais de chevaux bien équipé. Or la Ferme s'y refusait. La Poste aux Lettres n'assurait de service régulier entre Rennes et Saint-Brieuc que trois jours par semaine les mardis, jeudis et samedis. On ne pouvait contraindre les particuliers, désireux d'effectuer un aller et retour rapide entre les deux villes, d'attendre l'arrivée ou le retour de la Poste, en leur interdisant tout autre moyen de transport plus rapide.

Les réquisitions de chevaux opérées à certains moments par les commis des Messageries insuffisamment équipés ne pouvaient que nuire à certaines entreprises locales qui assuraient le transport régulier des lettres et des voyageurs sur des itinéraires secondaires entre petites villes délaissés

par la Ferme des Messageries. La saisie opérée à Rennes dans une hôtellerie du faubourg l'Évêque de trois montures destinées aux messageries de Pontrieux, via Guingamp souleva de vives protestations (9). Le public était peu satisfait du comportement souvent arbitraire de certains messagers et en octobre 1740, les États de Bretagne sollicitaient une fois de plus la Cour de Rennes d'établir un «*tarif particulier pour les coches et messageries de la province*» en attendant qu'un règlement général de ce service n'intervienne dans tout le Royaume.

L'instauration en Bretagne d'un service postal régulier sur certains itinéraires soulevait des objections de la part de quelques habitants, parmi les plus fortunés, habitués à faire brûler les étapes par leurs coursiers en cas de nécessité. Certains notables parmi lesquels le comte de Chabot et l'évêque de Rennes soutenaient même que l'établissement de relais le long de la route de Rennes à Brest ne présentait aucune utilité, celle de Rennes à Nantes méritant seule à leurs yeux un tel équipement. «*Le service du roi est bien difficile dans une province où il est contrarié par les personnes mêmes qui devraient contenir dans le respect et l'obéissance ceux qui auraient voulu s'en écarter*», écrit le 8 juillet 1740 l'intendant Poncarré de Viarmes à Grimod Durfort chargé par le cardinal Fleury d'enquêter sur ces plaintes.

De fait, la mise en place de la Poste à chevaux en Bretagne fut lente et difficile. Les discussions s'exacerbaient alors en raison des difficultés auxquelles se heurtaient alors les subdélégués pour pourvoir aux relais vacants sur les trois grandes routes de Rennes à Saint-Malo, Rennes à Brest, et Rennes à Nantes. Sur la première et la dernière, deux postes (Saint-Domineuc et la Breharaye) n'avaient pu être occupés. C'était sur la seconde que s'accumulaient les difficultés, singulièrement entre Montauban et Guingamp, dans les bourgs de Saint-Jouan de l'Isle, Broons, Langouhède (Plénée-Jugon), Chatelaudren et Belle-Isle en Terre (10). A Saint-Jouan de l'Isle, le postier dut être nommé d'office. Il en fut de même à Broons, le titulaire étant contraint d'assurer également le service de la poste de Langouhède, faute de candidat sur place. A Chatelaudren, les contribuables de cette petite localité rechignent à faire les avances nécessaires et l'intendant sera contraint d'intervenir contre eux le 4 juin 1740. Ces initiatives autoritaires soulevèrent en 1744 les réticences des États : ceux-ci se faisaient l'écho des communautés pauvres sur lesquelles retombait trop souvent le fardeau des exemptions consenties en faveur des nouveaux maîtres de poste (11). A Saint-Jouan, les 7 ou 800 livres

(9) A. D. I. et V. C 2033.

(10) J. Turquet de Beaugard : *Le service postal sur la route de Rennes à Brest au XVIII^e siècle* in *Mém. de la Soc. Arch. d'I et V. Tome LXXXII*, 1980, pp. 21 et sq.

(11) A.D. I et V.C. 3483

demandées par le roi pour permettre l'équipement du relais avaient été avancées sur le coffre de la paroisse, au détriment de la fabrique qui ne pouvait plus faire face aux frais de restauration de son église: A Langouhède, pour assurer au maître les gages annuels de deux postes (300 l) il avait fallu étendre la perception de l'imposition aux cinq paroisses avoisinantes de Plénée, Broons, Dolo, Tramain et Seignac (12). A Chatelaudren, le premier particulier pressenti qui avait obtenu de la commune une avance de 400 l. à valoir sur ses 300, livres de gages s'était finalement retiré; celui qui s'offrait à le remplacer demandait cette fois 500 l. et la ville, fort pauvre, craignait de perdre cette seconde avance. Sur la route de Rennes à Brest, jusqu'en 1756, on comptera trois vacances définitives (13) et trois temporaires (14).

De 1740 à 1756, la participation des États au financement du nouveau service des Postes ne cessa cependant de s'accroître. Dans cet intervalle, elle passe de 9 600 l à 12 400 l, accusant un accroissement de 29%. Aux 42 postes primitivement prévues, s'en adjoindront bientôt d'autres: La Seilleraye, Oudon, Ancenis et Varades sur la route de Nantes à Angers (1740), Vitré sur celle de Rennes à Paris (1742) bientôt suivi d'un nouveau relais à Chateaubourg.

Sur le réseau implanté entre 1738 et 1740 s'articuleront ultérieurement de nouveaux tronçons destinés cette fois à boucler la ceinture littorale de la Bretagne; installation d'une poste à chevaux à Dinan (1749), destinée à assurer la jonction du côté de Lamballe, avec, de ce côté, deux suppléances à Noyal (1752) et à Jugon (1758). Création d'une autre au Vivier (1751) permettant la liaison de Pontorson avec Saint-Malo avec correspondance sur Dol. Si l'établissement d'une poste réglée sur le parcours de Nantes à Vannes (5 m.p.) par Le Temple Muzillac et La Roche-Bernard est lente à s'effectuer, faute de moyens suffisants, celui de Landerneau à Lorient s'amorce (4 relais sur 6 mis en place en 1756) (15). Il est dû cette fois à des raisons impératives, liées aux besoins créés par la guerre de Sept Ans.

(12) «C'est une marque évidente que le défaut de courrier rend cet établissement inutile dans cette province et, dans ce cas, il est beaucoup plus juste de la supprimer que d'achever d'épuiser des pauvres habitants qui n'en retirent aucune utilité». (*Ibid. Mem. des députés aux États*, 1744).

(13) Les Estanglez, Bois-Morvan, Le Ponthou.

(14) Pacé, Montauban (jusqu'en 1756), Saint-Thégonnec (jusqu'en 1783).

(15) Fr. BAREAU, *Op Cit.*, pp. 33-38

L'extension des réseaux routiers et postaux au temps du gouverneur d'Aiguillon (1756-1762)

Dicté par des soucis défensifs, en particulier celui d'assurer la liaison terrestre entre Saint-Malo, Brest, Nantes et Lorient et l'approvisionnement de ces forteresses à la suite du blocus des côtes par la flotte anglaise, le développement routier intérieur s'accroîtra alors sous l'impulsion décisive d'un nouveau gouverneur de la province, le duc d'Aiguillon. Il permettra au surintendant des Postes d'envisager la mise en place, en accord avec l'intendant et les États, de seize relais d'appoint. Le ministre était d'autant plus favorable à cette initiative que désormais la majorité du financement des postes comme des routes devait être prise en charge par la province.

Déjà, nous l'avons vu, les États avaient consenti à soutenir l'institution de relais de postes à Dinan et au Vivier, afin de favoriser la liaison des courriers locaux avec ceux de Normandie, via Avranches et Pontorson, à l'usage des officiers et marins se rendant au port de Saint-Malo et de là souvent à Brest. C'est également afin de faciliter le déplacement de nombreux militaires à destination de Brest que seront créées les postes de Noyal (Saint-Brieuc) et de Jugon.

A partir de 1756, cependant, c'est sur l'axe de Rennes à Brest, alors en cours d'élargissement, jusqu'à Lamballe, et sur celui de Rennes à Lorient, via Plélan et Ploërmel que se portent les principaux efforts des intendants. Mais de ce côté, la lenteur des travaux en cours dans les faubourgs de Josselin et de Locminé, pour la traversée de ces agglomérations, des difficultés rencontrées pour le franchissement de l'Yvel, aux approches de Baud, feront obstacle jusqu'à la fin du règne à l'établissement d'une liaison postale régulière directe avec Hennebont et au-delà (traversée du Scorff et du Blavet) avec le port de la Compagnie des Indes : A défaut d'un pont convenable sur cette dernière rivière face à Lorient, les courriers devront continuer à suivre la voie Malestroit, Elven, Vannes, Auray, Hennebont sauf à emprunter après Landévant via Lochrist la vieille route de Pont-Scorff pour gagner le port.

Les deux autres axes prioritaires qui paraissent avoir retenu l'attention du pouvoir royal en Bretagne seront ceux de Nantes à Vannes (cinq postes réclamées par l'intendant Pontcarré de Viarmes en 1749) et de Lorient à Landerneau (Brest via Quimper et Chateaulin quatre autres demandés en 1756). « Le seul inconvénient de l'établissement de ces relais est de fatiguer les États » écrit le subdélégué de Quimperlé dans une lettre à l'intendant le 16 août 1754 (16). L'intervention pressante du gouverne-

(16) A.D. I. et V. C 1980.

nem devait avoir raison de leur réticence. En 1756, quatre postes étaient déjà montés sur la ligne de Lorient à Brest, dotés chacun de gages annuels de 300 l. Ceux de Châteaulin et du Faou, indispensables pour compléter ce réseau restaient toujours à pourvoir. Hélas, l'aide fournie par le roi pour le fonctionnement de ces postes était mince (100 l.) et les communes endettées n'obtenaient pas toujours les secours nécessaires à leur mise en place.

Le 12 décembre 1756, les États réunis à Rennes revenaient à la charge au sujet des droits dus aux fermiers des coches et Messageries, sollicitant à nouveau la publication d'un règlement, afin d'interdire à ces derniers de monnayer auprès des voyageurs la permission de location de chevaux pour leurs courses au cas où les Postes Royales seraient hors d'état d'en fournir à la demande. Cette année là, les États consentirent finalement à gratifier de 100 l. les postes de La Ferraye, Le Temple, Pontchateau, La Rochebernard et Muzillac sur la route de Nantes à Lorient créées en 1749. Depuis lors en effet les titulaires de ces postes devaient se contenter pour tout salaire des privilèges qui leur avaient été octroyés, à l'exclusion de tout complément en espèces de la part du trésor royal. De 1756 à 1759, la prise en charge par l'Assemblée des relais de postes de la province s'élève sensiblement passant de 13 400 livres à 15 800 l., soit en progression de 16,5%. A cette époque des postes importantes comme celles du Faou, Chateaulin, Quimper et Rosporden ne fonctionnent encore que grâce à la participation des États. Il en va de même de celles non moins utiles de Dinard et de Matignon, sur la route de Saint-Malo à Brest, payées six mois seulement après leur création (janvier 1760).

En juillet 1759, les États s'élevaient vivement contre la hausse des tarifs postaux, innovation fiscale, qu'ils estimaient contraire aux privilèges de la province aux termes de l'Édit d'Union. Le port d'une lettre simple qui était de quatre sols en 1696, était passé en effet en 1759 à 8 sols, celui d'une lettre double de 6 à 14 sols, celui des paquets précieux de 12 à 32 sols l'once. Ces tarifs n'étaient valables que pour la correspondance entre Paris et les villes de Haute-Bretagne (17). De Paris aux autres villes de Basse-Bretagne, le prix d'une lettre simple était de 10 sols (avec une enveloppe 11), celui d'une lettre double 18 sols, celui des paquets 40 sols l'once. Les États demandaient le retour au règlement de 1703. Or l'Administration royale avait décidé de frapper d'un double port les lettres transitées pour Paris et vingt autres bureaux dont Nantes, ce qui contraignait à taxer 20 sols une lettre double mise à la poste à quelques lieues en deçà de cette ville. Le danger était grand de voir étendre ce système onéreux à la poste de Rennes par où transitaient quantité de missives, aussi longtemps qu'elle demeurait mal reliée aux autres villes de la province.

(17) Rennes, Redon, Saint-Malo, Vitre, Dol, Dinan, Fougères etc...

En présence de tels errements imputables à la rareté des bureaux de distribution, les États, à la demande des petites villes de l'intérieur desservies seulement par messagers de correspondance, consentent fréquemment à intervenir en faveur des maîtres auxiliaires qui subsistent difficilement « afin de les faire mettre au nombre des autres maîtres de la Poste » (18). Dans l'esprit des députés du Tiers, ce problème était lié à celui toujours crucial de l'endettement des communautés de villes, dont les habitants étaient souvent contraints, pour l'entretien des chemins, de s'acquitter de la corvée en nature. Pour soutenir l'établissement des nouveaux bureaux de poste, l'intendant enjoint à plusieurs communes (Brest 1757), Lorient (1759), Saint-Brieuc (1772), de débloquer sur leurs deniers d'octrois des sommes variant entre 200 et 300 l. Des prêts d'encouragement sont finalement consentis par le trésorier général à des paroisses comme Broons et Chatelaudren, afin de procurer ici un logement au maître de poste, là une aide complémentaire lorsqu'aucun candidat n'a été découvert, qui consente à assurer la prise en charge du relais voisin demeuré vacant (19). Hélas, les avances octroyées à cet effet par les États pèsent souvent lourdement sur leur caisse. Déjà, le 31 octobre 1742, ces derniers avaient chargé leurs députés en Cour de demander « qu'il ne soit à l'avenir fait aucune levée de deniers pour l'entretien et la fourniture des chevaux et que soient rapportées les sommes que les nouveaux maîtres de poste « ont reçu en nature » pour s'équiper ». Il faudra attendre 1760 pour que les relais créés parviennent, à la faveur d'une extension du trafic, à couvrir leurs frais d'exploitation, d'une manière convenable.

Les premières difficultés de création une fois levées, la mise en place de nouveaux relais en Bretagne ne se ralentira pas. De 1762 à 1770, cinq maîtres de poste seront encore institués dans cette province, trois dans le Nord (Saint-Pol de Léon, Lannion et Plestin) sur la route de Tréguier à Morlaix (juillet 1761), deux dans le centre Bretagne (Rostrenen, Carhaix) (juillet 1762) favorisant de ce côté le désenclavement routier et postal du Poher.

De 1738 à 1269, la part de l'aide des États à ce service passe de 9 400 l. à 15 800 l., soit un bond de 56 %, tandis que celle du roi stagne de 20 400 à 22 400 l. (9 %). Cet effort de la province, pour modeste qu'il soit, est d'autant plus remarquable qu'il s'accompagne souvent d'un désengagement financier parallèle du gouvernement. Ce dernier s'était déjà dessiné par le refus d'accorder 200 l. aux cinq maîtres de poste de Nantes à Vannes. Il se confirmera en 1759 pour les autres postes de Matignon et de Dinard. En fait, tous les relais de la Poste aux chevaux créés après 1760 au

(18) A.D. I. et V. C 2684. (19 novembre 1750).

(19) C'était le cas à Langouhède, à la jonction de la route de Saint-Brieuc avec celle de Jugon à Plénée qui se poursuivait vers Collinée (pays du Méné).

nombre de 11, seront d'abord soutenus par les États et leur mise en place progressive, si elle s'annonce bénéfique pour la province nécessitera de la part de ses habitants un effort considérable.

Extension du réseau des Postes royales : nouvelles gratifications des États. (1762-1772)

La mise en largeur réglementaire (45 pieds) des vieux chemins de Bretagne entraînait en effet de gros travaux à charge aux corvéables des paroisses et on conçoit que le concours promis par les États au roi lui ait été mesuré, en fonction des moyens de la province. Les intendants durent abandonner successivement plusieurs projets de desserte postale : d'abord celui de la route de Rennes à Vannes par la *traverse Derval-Redon*, en raison du coût de la réfection de la chaussée de Redon à Vannes, ensuite celles de Saint-Malo à Lorient et de Nantes à Lorient *sur toute sa longueur*. L'effort initial paraît s'être porté sur la jonction de Rennes-Lorient d'abord par Malestroit-Elven (ancienne route de Vannes). La desserte par Ploërmel et Josselin l'ayant finalement emporté, on transporta en 1763, sur Mordelles, Plélan, Ploërmel et Josselin les six postes (Pont-Rean, le Plat d'Or, Guer, Monteneuf, Malestroit, Elven) mises en place précédemment. Ces deux routes ne pouvaient en effet être montées simultanément, en raison de la modicité de la participation royale (10000 l.). Le trajet postal de Rennes à Hennebont par Josselin, Locminé et Baud, longtemps compromis par les travaux en cours de ce côté, ne sera opérationnel qu'au début du règne de Louis XVI, rendant enfin possible, par *Lamballe, Loudéac, et Pontivy*, la liaison N.S. (Saint-Malo-Lorient) envisagée déjà par le duc d'Aiguillon à des fins militaires. Le projet d'établissement d'une poste à Guerlesquin, entre Carhaix et Morlaix devra cependant être abandonné en raison du mauvais état des routes et des liaisons postales entre Morlaix et Josselin resteront compromises. L'établissement d'un bureau postal à la Trinité-Porhoët (1762) amorça par contre une liaison en direction de l'ancienne capitale du Porhoët. Mais les postes de *Moncontour, Loudéac, Pontivy et Baud* ne seront mises en service qu'à l'automne 1769 pour les ventes de Lorient, permettant le désenclavement de Rostrenen et Carhaix.

Cependant la jonction de *Saint-Malo à Lorient* par la transversale Dinan, Caulnes, Saint-Jouan, la Trinité, Ploërmel, Vannes, demeurait lente et difficile, tandis que la bretelle *Loudéac-Pontivy*, en jonction attendue avec Baud, se heurtait en attendant l'élargissement de cette route, à des obstacles insurmontables pour la Poste. En 1767, un bureau d'expédition avait été établi au Port-Louis en liaison avec Hennebont, avec l'aide des États, le désenclavement terrestre de ce port étant assuré par la création de deux postes à chevaux à Hennebont et Landévant (1762-67) mais la correspondance d'Hennebont avec Rennes demeurait compromise aussi

longtemps que ne seraient pas terminés les travaux d'accès à la sortie des villes de Josselin et Locminé et restaurés les ponts sur l'Ével près de Baud. En 1770, la liaison postale de Rennes à Lorient s'effectuait encore par Ploërmel, Elven, *Vannes*, *Auray* et Hennebont. Le trajet d'Hennebont à Lorient empruntait toujours par Lochrist la vieille route de Pont-Scorff, ce qui entraînait un long détour. Il faudra attendre l'inauguration du nouveau pont à l'embouchure du Scorff (1782) prévu depuis déjà plus de dix ans, avec l'aide des États, pour que l'arsenal du grand port soit rendu plus accessible par l'ouest (20).

Le recrutement des maîtres de poste en Bretagne se heurtait toujours à de vives difficultés. C'est à contre-cœur et sous la pression simultanée de l'intendant et de la commission intermédiaire des États, que les paroisses consentent à limiter uniformément à 6 livres la capitation des nouveaux officiers. En 1767, les commissaires demandent à Choiseul que les impositions des maîtres soient désormais proportionnés à leurs revenus réels et ils l'obtiennent le 2 novembre 1771 : « Les inconvénients qu'éprouvent les courriers sur les routes de Bretagne me donnent l'occasion de vous observer que tant que les postiers de cette province n'auront que 100 livres de gages et seront assujettis à toutes les impositions, il sera toujours très difficile que le service soit fait à la satisfaction du public », rappelle le surintendant Rigoley d'Oigny, dans la réponse personnelle qu'il adresse ce jour-là à la lettre de reproches du procureur-syndic des États, M. de La Bourdonnaye. Le 3 novembre 1772, les États étaient invités par le commissaire du roi à faire fond d'une somme annuelle de 22 050 l. pour la gratification des maîtres de poste de la province sur la base d'une indemnité de 371. 10 sols par lieue desservie (21). Cette fois, les sommes versées par les États cessaient d'être une contribution d'appoint pour être *proportionnées aux besoins réels*. Jusqu'alors en effet, les 100 l. de gages étaient attribuées *forfaitairement*, quelles que soient les localités et les routes desservies. Cette pratique pesait sur les relais les plus isolés, lesquels étaient parfois appelés, par la carence de leurs voisins, à étendre leur rayon d'action au-delà de deux lieues. Désormais, le pouvoir royal proposait de substituer à une simple *indemnité compensatoire de privilèges inconnus en Bretagne*, une rétribution véritable, plus substantielle et proportionnelle au service rendu.

Hélas, le service de la Poste royale, en raison de ses multiples servitudes, ne constituait qu'un médiocre exutoire pour les voyageurs pressés, lesquels, obligés d'emprunter *au départ* les grands chemins pour

(20) Lire M. DUVAL. *La Compagnie des Indes et les liaisons routières et postales du port de Lorient au XVIII^e siècle* in *mém. de l'Ass. Bretonne*, Tome LXXXX, 1981. (Congrès de Lorient p. 133 à 151).

(21) Morlaix, 3 novembre 1772. (A.D. I. et V. C. 2696, f^o 87-88).

leurs courses ne trouvaient auprès des relais de la Poste qu'une aide aléatoire et toujours onéreuse. Trop souvent aussi, les voitures des messagers étaient mal lestées. Par excès de chargement, elles risquaient d'occasionner des accidents, voire, ce qui était plus grave aux yeux des États, de «ruiner les chemins», si lourdement à charge aux habitants des paroisses. A plusieurs reprises, les commissaires enjoignent aux messagers royaux de disposer de «quatre roues» (sic) sur leurs fourgons par mesure d'équilibre et de sécurité (22).

«C'est en Bretagne que les Postes sont les plus mal desservies» relève-t-on dans un mémoire adressé à l'intendance en 1774: les maîtres, quoique avertis ne font ni préparer, ni sortir les chevaux au relais; les postillons également négligents ne prennent leurs bottes et leurs fouets qu'après avoir attelé. Ils abandonnent souvent les chevaux mis aux voitures, d'où il résulte des accidents et des querelles entre les courriers et les maîtres de la Poste (23) en promettant l'envoi d'un toisé plus exact de toutes les étapes, en vue d'une meilleure répartition des charges, le bureau central des Postes fait observer sur ce point qu'en France le nombre des chevaux fourni dépend uniquement du passage *plus ou moins fréquent du courrier*. Le public ne peut exiger davantage des postiers pour la satisfaction de ses besoins personnels. La délivrance de permissions de voitures aux particuliers n'est pas subordonnée, comme on le croit en Bretagne, au défaut de montures sur place dans les relais ou au refus arbitraire du maître de poste, elle est réglementaire et obligée dans un «pays étranger», qui ne contribue pas directement à la Ferme royale des Aides, ce qui limite les moyens mis à sa disposition par le trésor royal pour l'accomplissement de ce service.

Cette année-là, désireux d'améliorer la situation des maîtres de poste de la province, les États votaient une somme double (44 000 l.) pour le fonctionnement de ce service (années 1775-1776) à une condition toutefois: qu'elle soit versée *directement dans la caisse de leur trésorier* «pour être distribuée par la commission intermédiaire». «L'établissement des postes en Bretagne observent les députés», ne devoient pas *paraître étrangers à la surveillance de ceux à qui est confiée l'administration des chemins sur lesquels ces postes sont établies*... «et il est naturel sans doute que les États soient consultés sur des établissements qui sont en partie entretenus à leurs dépens». Forts des nouveaux pouvoirs reconnus désormais à leur commission permanente, les députés bretons relèvent en effet la tête. Dans leurs doléances, perçoit le regret qu'ils avaient toujours ressenti que l'organisation de la Poste aux chevaux ne fût point comprise dans leur adminis-

(22) États de Morlaix. A.D. I. et V. C 2696, f^{os} 194-196, 276, 372.

(23) A.D. I. et V. C 2697. États de Rennes, f^{os} 50, 76, 108-109 (Art 75): *que les droits exigés par les fermiers des messageries seront supprimés comme double emploi de l'art 9 des charges de M. Les députés.*»

tration et qu'ils dussent se borner à voter à chaque tenue une certaine somme au profit d'un service qui échappait toujours à leur gestion.

L'acquiescement des États fut assorti cependant, le 6 juillet 1773, d'une mise en garde: l'Assemblée s'opposait à ce que la part de la province soit accrue *automatiquement* en raison de la multiplication prévisible des lieues de poste à desservir, se réservant un pouvoir d'appréciation à cet égard.

Faut-il voir dans cette restriction formelle la preuve de la mauvaise volonté de la Bretagne à soutenir l'effort proposé par le pouvoir royal? Nous ne le croyons pas. Les États étaient conduits désormais à financer sur leur propre budget les 2/3 de ce nouveau service public, charge d'autant plus onéreuse que la province ne participait en aucune façon à la gestion et à l'administration de la Poste, monopole royal, qui relevait exclusivement du surintendant et des premiers généraux. Les États qui avec les communes contribuaient lourdement à l'entretien de la voirie, ne disposaient cependant d'aucun moyen de surveillance direct sur les maîtres de la Poste royale et on comprend qu'ils n'aient cessé de recommander à l'intendant de veiller strictement à l'application des ordonnances à cet égard.

Intervention accrue des États (1772-1776)

En 1772, les États réunis à Morlaix rappelaient une fois encore qu'ils n'avaient consenti à l'augmentation des gages des maîtres de la Poste en Bretagne, que dans l'espoir qu'il serait remédié hâtivement aux *abus* de service, lesquels risquaient, craignaient-ils, d'en diminuer l'utilité en le rendant trop coûteux pour la population. A l'adresse du surintendant d'Oigny (24) les députés en Cour réclament qu'il contraigne les coursiers de Bretagne à entretenir le nombre de chevaux et bidets exigé par les ordonnances dans les autres provinces du Royaume; ils le prient avec insistance qu'il retire les autorisations consenties trop souvent par ces derniers pour courses exceptionnelles (3^e cheval), qui sont à charge aux particuliers. A leurs yeux, en effet, l'état des chemins sensiblement amélioré sur les grands itinéraires de la Poste ne justifie plus ces suppléments. Les officiers de la Poste royale devront se borner à exiger le paiement du nombre réel des chevaux attelés à leurs voitures. Pour les États, les maîtres de poste qui assurent mal leur service, en se dispensant, sous divers prétextes, d'entretenir le nombre de chevaux voulu, doivent être sanctionnés et privés éventuellement de leurs indemnités. L'Assemblée demande enfin à l'intendant que soient déchargées les communautés de villes les

(24) A.D. I. et V. C 2696.

plus pauvres et que de plus fortes gratifications soient accordées aux maîtres de poste sur les routes de l'intérieur, souvent moins fréquentées (25).

Les initiatives de Turgot: la régie des postes et les Malles (1775-1785)

Soucieuse avant tout d'accroître ses profits en monnayant son privilège entre les mains de concessionnaires souvent mal équipés, la Ferme générale des Postes, qui avait la charge du service des Messageries, ne s'en était jamais sérieusement occupée. Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, le développement du commerce et de la circulation des voyageurs plaçait les entrepreneurs de transport en commun dans une situation difficile. Pour satisfaire aux chargements accrus et aux exigences toujours plus grandes des particuliers, il fallait disposer de nombreux chevaux et en changer constamment. Or la plupart des messageries de la province n'employaient que leurs propres attelages et ne s'adressaient qu'exceptionnellement aux relais de la Poste pour la fourniture de montures. Tout changea lorsque les routes transformées purent supporter le poids de diligences plus larges, plus lourdes et plus confortables. Pour se fournir d'attelages, du moins le long des plus grands parcours, ces entreprises durent de plus en plus avoir recours aux services de la Poste aux chevaux. Ces nécessités nouvelles conduisirent le pouvoir royal à promouvoir d'importantes réformes des transports.

L'avènement de Louis XVI est marqué on le sait, par les tentatives successives de Turgot et de Necker (1775-1777) de détacher les Messageries de la Ferme des Postes, puis d'enlever à cette même ferme le service des Postes pour le convertir en *régie*. Le but poursuivi par Turgot était double: libérer les services de transport de la tutelle de la Ferme des Postes et en faire une administration unique réunie au Domaine pour être exploitée par lui à son profit. Pour assurer d'abord cette séparation, l'arrêt du 7 août 1715 déclara résiliés tous les baux passés par l'Adjudicataire des Postes aux différents fermiers de messageries et diligences dans l'ensemble du Royaume. La nouvelle administration des « diligences, coches et messageries royales » était chargée, à l'exclusion de tous autres, du transport des voyageurs, ainsi que du service des messageries, à savoir du transport de l'or et de l'argent monnayé ou non, des matières précieuses, des hardes et paquets de 50 livres au moins et au dessous. Pour assurer ce service important, elle mettait à la disposition du public, au lieu et place des carrosses dont se servaient les anciens fermiers de « voitures de 8,6 ou 4 places, commodes, légères et bien suspendues, partant à heures et jours réglés, avec un commis pour surveiller les effets (26). Au service de la

(25) *Ibid.*, C 2697

(26) Arrêt du 7 août 1775, exposé des motifs, art VI.

régie nouvelle, Turgot choisit d'affecter les maîtres de la Poste et leurs chevaux. La réforme administrative se heurta à l'opposition conjuguée des anciens concessionnaires qui perdaient leurs avantages et aux maîtres de la Poste astreints désormais à des obligations réglementaires plus lourdes et à une discipline plus stricte. A la chute de Turgot, une compagnie dans laquelle figuraient plusieurs fermiers dépossédés en 1775 offrirent au roi de prendre à bail l'exploitation des Messageries. Cette proposition fut finalement agréée par Necker et un arrêt du Conseil du 24 novembre 1777 concéda à la nouvelle entreprise le privilège de cette exploitation (27) avec les moyens renforcés fournis par la Poste et en contre-partie d'obligations plus strictes: (nécessité d'accepter *tous* les voyageurs, *horaires* fixes, *prix affichés* etc...). C'étaient là de précieuses acquisitions pour le public (28).

L'instauration des malles ou fourgons rapides sur les grands parcours, à l'instigation du surintendant Rigoley d'Oigny ne paraît pas cependant avoir suscité de la part des États de Bretagne une admiration sans réserves. Ce dernier avait prescrit en effet qu'à partir du 1^{er} mai 1778, le transport des dites malles entre Paris et Brest serait exécuté exclusivement par les maîtres de la Poste, moyennant un supplément par de 10 sols par cheval et de 5 sous par poste pour les guides ou postillons. Chaque relais de la Poste était tenu de fournir trois chevaux *tant à l'aller qu'au retour*. Ces courses extraordinaires, mais désormais *régulières* entraînaient pour les postiers un surcroît de soucis et de dépenses qui nuisait à leurs autres activités et en particulier à la distribution du courrier et des paquets à l'intérieur de la province, laquelle s'opérait toujours en liaison avec les messagers locaux qui leur servaient de correspondants. Sous aucun prétexte en effet, il n'était permis d'interrompre le service de la Poste aux chevaux pour faciliter celui de la Poste aux lettres. A plusieurs reprises, on vit l'intendant de Bretagne se refuser à consentir des permissions à des entreprises qui s'offraient à monter leur propre service de courrier, sous prétexte qu'ils n'étaient pas en mesure d'entretenir en permanence dans leurs relais le nombre de chevaux que prescrivait désormais les ordonnances (29). Or il s'en fallait de beaucoup en Bretagne que les relais de la Poste soient fournis constamment du nombre de montures nécessaires

(27) Moyennant une somme de 1 800 000 l. et la jouissance de la moitié des profits annuels.

(28) Henri CAVAILLES, *la route française. Son histoire. Ses fonctions* Paris, A. Colin, 1946, p.155 et sq.

(29) On fait observer à l'intendant que le service des malles n'est pas fait avec autant de diligence depuis que les maîtres de la poste en sont chargés. Le courrier de Brest subissant de fréquents retards sur Paris, on ne tarde pas, dès 1778, à confier cette route à des entrepreneurs qui assurent la liaison avec la capitale par Saint-Malo, Pontorson, Avranches et la Normandie (A.D.I. et V. C 1976).

pour permettre à la fois le service des Messageries et Diligences et celui, plus irrégulier, des particuliers en cas de courses exceptionnelles effectuées à leur demande. Les États ne manquaient pas d'observer que trop souvent en Bretagne, les maîtres de la Poste n'entretenaient pas le nombre de chevaux requis et que nombre de montures, trop efflanquées, étaient hors d'état d'assurer un service rapide et régulier (30).

En 1779, un entrepreneur, le sieur Loiseleur s'était engagé à faire le service des courriers de Rennes à Nantes, puis à Vannes et retour moyennant la somme de 9 000 l. Jusque là, il l'assumait avec un seul cheval, mais la quantité de «paquets et journaux venant de Paris et de l'Amérique» l'obligeait désormais de disposer d'au moins deux montures; souvent celles-ci ne suffisaient pas et notre homme était contraint d'avoir recours à la Poste aux Chevaux pour en emprunter d'autres dans différents relais. Le développement du commerce et de l'industrie, puis l'ouverture des hostilités avec l'Angleterre avaient considérablement accru le trafic des postes. Or les maîtres de relais n'apportaient pas toujours une grande circonspection dans le choix de leurs courriers. Les gages assez médiocres dont jouissaient ces derniers ne leur permettaient pas de conserver à leur service des hommes sérieux et appliqués. D'où la mauvaise humeur fréquente des garçons d'écurie, qui suscitait la colère des postillons. Ces derniers n'assuraient pas eux-mêmes le chargement des bagages dans les voitures qui était effectué par des commis de la Poste, souvent fort négligents. Le mauvais équilibrage de l'attelage dû à la surcharge des voyageurs et de leurs bagages, occasionnait assez souvent leur versement et par voie de conséquence la détérioration et parfois la perte des correspondances transportées. Les lettres, qui circulaient alors souvent sans enveloppes demeuraient très vulnérables: elles étaient fréquemment mal enliassées dans des paquets, entourées de papier de bourre qui se froissait ou se déchirait au moindre frottement. Si la malle n'était pas bien close, les lettres arrivaient en vrac, en grande partie mouillées (31).

Les pertes et les vols étaient fréquents. En 1782, le courrier de Nantes à Rennes perdait une malle contenant un chargement de 201 l. Les lettres furent retrouvées, mais non les fonds qui durent être remboursés par l'Administration. De temps en temps, l'intendant était contraint de faire sanctionner pour l'exemple les préposés. En 1778, il traduisait devant le présidial de Rennes le courrier de la malle de Morlaix à Guin-

(30) Le 5 décembre 1778, les États se plaignent de ce que «les maîtres de la Poste obtiennent continuellement des *extensions de poste et de nouvelles permissions* pour se faire payer un cheval de plus qu'il n'est prescrit par les ordonnances... Ils retardent avec affectation de servir les relais, en ce qu'ils n'ont pas le nombre de chevaux voulus... ou qu'ils sont hors d'état de faire le service (A.D. I. et V. C 2699, p. 154).

(31) A.D. I. et V. C 1975.

gamp, Yves Kerien convaincu de vol (32). Il était souvent difficile aux particuliers victimes de l'insolence ou de la malhonnêteté des courriers d'obtenir immédiatement justice. En 1781, le Parlement de Rennes, saisi en appel par un particulier accidenté qui s'était adressé aux juges du lieu (Vitré) rendait un arrêt qui cassait et annulait l'ordonnance de l'intendant, seul compétent en ces matières. « Si le conseil d'État laisse subsister cet arrêt, il ne pourra plus désormais prendre connaissance d'aucun fait relatif au service des postes, sans s'exposer à se voir casser par un tribunal » écrit l'intendant qui se plaint vivement des procédés du Parlement dans cette affaire. L'arrêt est finalement annulé par décision du Conseil du 13 août 1781 (33). « Vous jouissez de l'attribution des constatations et procès relatifs aux postes, mais vous les éviterez pour éviter les difficultés que les Bretons pourraient faire naître s'ils étaient traduits devant d'autres juges que leurs juges naturels » écrit Necker en 1778 dans une réponse à l'intendant. Les subdélégués avaient seulement qualité pour recevoir les plaintes des victimes contre les maîtres, faire arrêter les postillons en cas d'insubordination ou d'inconduite grave, mais ils ne pouvaient les poursuivre de leur chef devant les tribunaux, le surintendant général des Postes ayant seul le droit de leur infliger une punition. D'où les observations fournies par les commissaires des États à ce sujet : « personne n'est autorisé sur les lieux mêmes à connaître des faits dont le voyageur est dans le cas de se plaindre, faits dont la plupart ne peuvent être constatés que par une information sommaire et faite sur le champ ; il en résulte que le voyageur est entièrement livré à la discrétion des maîtres de poste » (34). En 1785, les députés en cour renouvelaient leurs plaintes à ce sujet mais sans succès.

Les États et le service des Postes à la fin de l'Ancien Régime.

La participation financière totale au fonctionnement des postes de la province passera de 46.886 livres en 1776 (157 lieues de postes) à 56.305 en 1780 (166 lieues de poste), suite à la mise sur pied de la liaison Moncontour-Saint-Brieuc (deux postes) puis de la création de deux relais nouveaux à Josselin et Locminé sur la nouvelle route de Lorient. En 1782, ce sont 186 lieues de postes qui sont couvertes en Bretagne au prix de 55 235 l. suite aux établissements d'Antrain, Saint-Brice et Combourg, destinés à assurer les liaisons intérieures entre Fougères, Vitré et Saint-Malo. Les crédits votés par les États passent à 56 700 en 1784, puis à

(32) Pour ce vol qualifié, de faible importance (9 l. 16 s) le coupable fut condamné aux galères. (A.D. I. et V. C 1976).

(33) Ibid. C 2018.

(34) Mémoire pour les Députés en cour 1784. (A.D. I. et V. C 2733).

(35) Ibid. C 2733.

61 265 en 1786, sans nouvelle création de poste (36).

En 1786, les États refusaient en effet aux commissaires du roi toute augmentation de fonds pour accroître les gages des maîtres de poste. En 1785, pour des raisons financières le pouvoir royal avait été contraint une fois de plus de réunir les messageries et la poste aux chevaux. Il demandait à l'Assemblée de porter en Bretagne l'indemnité par lieue de poste de 37 l. 10 sols à 56 l. 5 sols. Cet accroissement exorbitant de 18 l. 10 sols par lieue aurait obligé la province à voter un crédit de 45.956 livres au lieu de 28.537. Le surcroît de charges était entraîné par l'obligation portée par les nouvelles ordonnances d'entretenir en relais un *troisième cheval*. Déjà en 1784, les députés en Cours s'étaient plaints de la surcharge qu'éprouvaient en Bretagne les maîtres de la Poste pour assurer le service de la malle. Ce dernier rétribué uniquement par le Roi était jugé excessif en fonction des moyens restreints dont disposaient encore les relais bretons et le gouvernement dut se contenter finalement d'une aide annuelle de 30.637 livres. En 1787, à Paris les messageries étaient à nouveau distraites de la Poste aux lettres, pour constituer un service autonome : Les Messageries royales de France (37).

Le 3 janvier 1788, de nouveaux heurts se produisaient entre le roi et les États au sujet de la franchise que nécessitait le transport des équipages et troupes, jugé fort dispendieux pour la province. En 1786, un mémoire de l'ordre de la Noblesse tendant à obtenir la gratuité du port pour les marins sous le couvert du service des Postes était transmis à la commission intermédiaire. Les États obtinrent satisfaction sur ce point, mais lorsque la commission demanda au roi la même franchise pour sa correspondance sur l'administration des grands chemins dont elle venait d'être chargée, il lui fut répondu par le surintendant que le roi, en lui accordant cette attribution entendait en laisser les frais à la province.

«Les pays d'État» faisait observer à l'intendant l'archevêque de Toulouse le 9 novembre 1787 ne jouissent d'aucune franchise pour leurs correspondances et les abonnements de ceux qui pouvaient en avoir à cet égard ne doivent plus avoir lieu. Vous êtes seulement autorisé ainsi que les autres intendants des pays d'États à contre *signer* les imprimés, lettres, instruments ou avis qui vous seront présentés sous bande par la commission intermédiaire, pour être envoyés de même par la Poste dans les lieux desservis par elle. Quant aux registres et rôles ils doivent être envoyés par la voie des Messageries». Le contre-seing de l'intendant demeurait donc

(36) C 2699. *Charges pour le Service des Postes*. (1778-1786). f° 41 154, 171, 173, 236, 307, etc. La participation demandée aux États qui était de 23 287 l. en 1778, s'élevait à 28 537 l. en 1784. (Soit 56 700 l. pour 186 heures de poste).

(37) Ce service devait renaître sous le Directoire : Les Messageries Nationales de Paris. (H. CAVAILLES *op. cit.*)

nécessaire pour assurer en franchise le transfert du courrier entre la commission intermédiaire et ses correspondants. Cette règle sera suivie jusqu'à la fin de l'Ancien Régime.

*
**

La progression continue des crédits votés par les États permet de mesurer l'effort considérable consenti par la province aux dépenses de fonctionnement d'un service d'État, la Poste, qui répondait primitivement avant tout aux besoins de la Couronne, aux nécessités de ses officiers et de ses fonctionnaires et secondairement à celle des particuliers. A ces dépenses s'ajoutaient, ne l'oublions pas, celles non moins lourdes des transports militaires que les États s'étaient offerts à assurer eux-mêmes afin de permettre que le service de ces charrois soit confié en temps de guerre à des entrepreneurs locaux, de préférence à des étrangers (38). Ils se heurtaient toutefois aux difficultés de parcours, en particulier la traversée de certains estuaires (Blavet, La Rochebernard) (39).

Il est indéniable que les États qui n'avaient jamais cessé de défendre les particuliers contre les abus des Messageries royales, trouvaient leur avantage et celui de la province à l'établissement de la Poste royale, service dont l'organisation cependant ne relevait point d'eux ; en fait, son essor sera lié à celui du développement des grands chemins dont ils s'étaient fait reconnaître finalement le contrôle et pour lequel la Bretagne devait consentir d'importants sacrifices tout le long du XVIII^e siècle. Ceci explique que quarante ans après l'institution des maîtres de Poste, la contribution de la Bretagne à leur entretien, toujours plus dispendieuse, ait finalement doublé, alors que celle du roi, qui demeurait le principal intéressé pour ses services, loin de croître proportionnellement à l'extension des relais, avait au contraire diminué de moitié par rapport au reste du Royaume.

L'amélioration du service postal était lié en effet à la mise en place d'une infrastructure souvent fort lourde de chemins de relais et de

(38) Elles s'élevaient à 60000 l. par an à partir de 1756, pour descendre ensuite à 40000 l. de 1770 à 1780.

(39) Les difficultés suscitées par le transport par barque de la malle au port de La Rochebernard conduiront les juges consuls de Nantes en 1781 à solliciter que soient établis des relais de poste sur la route de Vannes par *Blain et Redon*. Deux relais conduisaient déjà à Blain (Gesvres et Le Bout de Bois en Heric). Il importait d'en établir une autre à Rozet pour permettre aux courriers d'emprunter cette route beaucoup moins dangereuse (cf. CORDUNET. *La poste à Redon au XVIII^e siècle*, in *Mém de l'Ass. Bretonne*, 1934, p 53-57).

bureaux. Le concours croissant des États rendra possible cette grande œuvre, sans jamais triompher totalement des obstacles dressés par les pouvoirs locaux et des réticences que le service des messageries, longtemps asservi aux errements de la seule Ferme royale, avaient soulevées dans notre pays depuis plus d'un siècle.

Michel DUVAL