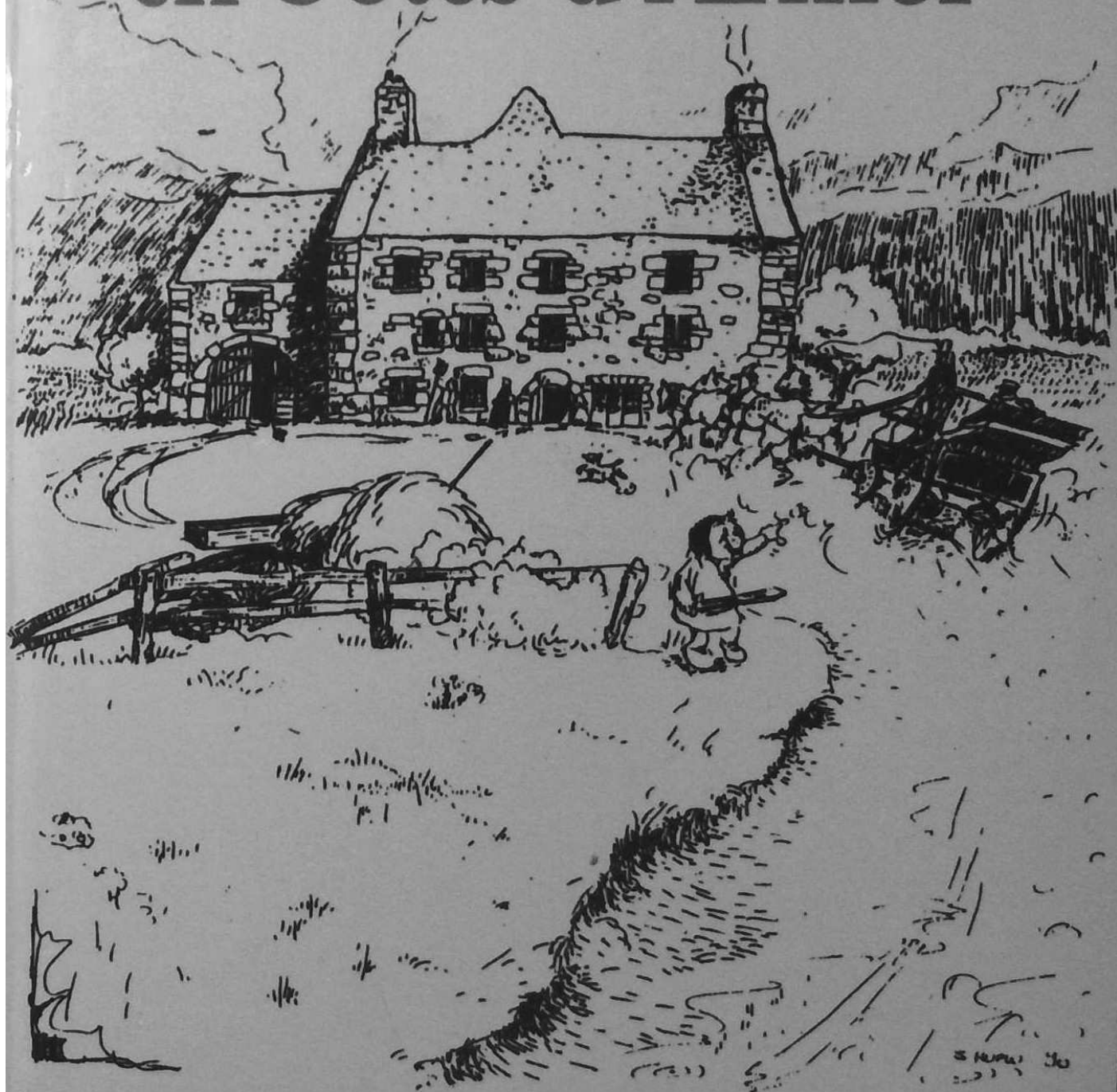


UNIVERSITÉ DU TEMPS LIBRE DES CÔTES-D'ARMOR

La Poste aux chevaux en Côtes-d'Armor



LES PRESSES BRETONNES - SAINT-BRIEUC

LA POSTE
AUX CHEVAUX
EN CÔTES-D'ARMOR

LA POSTE
AUX CHEVAUX
EN CÔTES-D'ARMOR

Les chiffres figurant en exposant dans le texte concernent soit
des photographies des pages 174 à 282

UNIVERSITÉ DU TEMPS LIBRE
DES CÔTES-D'ARMOR

Il a été tiré de cet ouvrage :
trois mille cinq cents exemplaires
dont trois cents numérotés de 1 à 300
et cinquante hors commerce
constituant l'édition originale.

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

Les chiffres figurant en exposants dans le texte renvoient aux notes bibliographiques des pages 274 à 280.

1991

*Qu'il est donc malaisé d'écrire l'Histoire !
Tous les historiens le disent,
Et que la certitude historique n'est pas de ce monde.
Il faut se contenter d'une vérité approximative.*

Charles LE GOFFIC.
(*L'âme bretonne*)

REMERCIEMENTS

Les auteurs remercient très chaleureusement toutes les personnes et les institutions qui les ont aidés à rédiger, illustrer, diffuser et financer cet ouvrage.

Ils expriment plus particulièrement leur gratitude à : Mme Chantoux, M. Coïc, M. Dupuy, M. et Mme Flatres, M. Forrer, Mme Guinamant, Mme Laguitton, M. de la Motte Rouge, Mlle Le Bouffa, M. Le Branchu, M. Le Goffic, Mme Le Guen, M. Guilcher, M. Hignard, I.U.T. de Lannion, Mme Leroy, Mme Massart, M. Le Meur, M. Muller, M. Nougaret, M. Pinot, M. Poivre d'Arvor, Mme Poupet, Radio Pays du Trégor, Mme Rivière-Le Roux, Mme Urvoy.

Le personnel des bibliothèques municipales de Dinan, Lamballe, Lannion, Loudéac et de Saint-Brieuc. Les archives départementales de Rennes et Saint-Brieuc.

Le Conseil Général des Côtes-d'Armor.

L'Institution Générale Interprofessionnelle de Retraites des Salariés.

La Poste du département des Côtes-d'Armor.

Les donateurs anonymes.

Par avance ils accueilleront avec bienveillance les réactions des lecteurs et toute information susceptible d'améliorer le texte.

Ont collaboré aux recherches et à l'écriture de cet ouvrage :

Mme Adam, M. Asty, Mme Baffert, Mme Bagot, M. et Mme Bécel, M. Berger, Mme Blot, Mme Bonnet, M. Brandily, Mme Le Briand, M. Castel, M. Chenu, M. Choquet, M. Coppalle, Mme Dumaine, M. Floch, M. Le Guet, M. et Mme Imbrecht, M. et Mme Jouan, M. Louessard, M. Maurel, Mme Maymil, M. et Mme Messermanne, M. Moussault, Mme Perrot, M. Plessis, Mme Rogé, Mme Weber.

Les dessins sont de :

Hupin Stéphane, Jouan Yvonne, Maymil Jacqueline.

AVANT L'OUBLI...

En hommage aux Maîtres et Maîtresses
de la
POSTE AUX CHEVAUX
dans les Côtes-d'Armor,
à leurs postillons
et à leurs chevaux qui ont, durant trois siècles,
permis et maintenu la communication entre les hommes...
et
à leurs successeurs :
les Receveurs et Employés
des Postes et Télécommunications
qui continuent de
“ relier les hommes aux hommes ”.

PRÉFACE

Quand on se pique de communication, qu'on s'en saoule jusqu'à plus soif, on a parfois besoin d'aller fouiller un peu du côté de ses grands ancêtres : les Maîtres de Poste qui, les premiers aidèrent à la propagation des nouvelles, à vitesse grand V.

Dans l'esprit des auteurs de ce livre, il s'agit surtout de décrire les “ vecteurs ” de la relation entre le pouvoir central français et les pouvoirs établis dans l'extrémité occidentale de l'hexagone : le Far-Ouest.

Bretagne, terre rebelle s'il en est, plus en prise sur l'espace maritime et les “ échanges Manche-Atlantique ” qu'attirée par le “ microcosme parisien ”, ses coteries et ses cours.

Besoin viscéral de conserver une certaine indépendance et de maintenir son identité, tout cela transparait dans les textes très documentés réunis par une équipe de fourmis passionnées.

Ils relatent de manière plaisante, des faits s'étalant du XVII^e au XIX^e siècle, relatifs à la Poste aux chevaux dans les Côtes-d'Armor.

Nouveautés que j'ai pris grand plaisir à lire, aspects attachants d'une histoire des Communications dans une terre qui m'est chère et où j'aime à me ressourcer.

J'ai beaucoup appris, grâce aux auteurs de ce livre ; je suis sûr qu'il en sera de même pour vous.

Patrick Poivre d'Arvor



Carte de Sanson, 1676. (Musée de Nantes.)

UNE HISTOIRE MÉCONNUE

Aussi curieux que cela paraisse, il n'existe pas d'histoire générale de la Poste aux chevaux en France. Pourtant cette institution a été un rouage essentiel de la vie économique durant quatre siècles. L'ouvrage que nous vous présentons se propose, au plan départemental tout au moins, d'ouvrir le dossier.

Une définition pour bien cerner le sujet : « La Poste aux chevaux est un service public chargé de fournir des montures aux courriers de la Poste aux lettres, aux voyageurs en voiture ou à cheval, aux entreprises rapides (publiques ou privées) de transport en commun ».

L'arrivée du chemin de fer met à la retraite les vaillants bidets à quatre pattes. Les relais qui animent villes et bourgades vont disparaître au fil des ans ; certains d'entre eux méritaient pourtant d'être sauvegardés comme témoins de la communication entre les hommes dans un quotidien révolu. Ils ont leur place dans notre patrimoine.

Le thème de recherche proposé en 1986 au niveau national par l'U.F.U.T.A.T.L. (l'Union Française des universités du Troisième Age et du Temps Libre) était donc opportun :

« Aujourd'hui, que sont devenus les relais de Poste aux chevaux en France » ?

L'action fut suivie par le Comité Scientifique et coordonnée par Mme J. Urvoy, présidente du Comité Scientifique. M. et Mme Bonhomme, éditeurs spécialisés micro-édition des Arts et des Sciences ont été à l'initiative de ce projet. M. Nougaret, chargé de mission à la Direction Régionale des Postes de Montpellier, auteur

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

d'une « bibliographie critique de l'histoire postale française » a bien voulu mettre à la disposition des U.T.A.T.L. sa longue expérience de travail dans ce domaine d'enquêtes et de recherches.

But de l'enquête : retrouver les bâtiments de ces anciens relais de Poste par les textes, les archives, la recherche sur le terrain. Sur le parcours reconstitué de la route de poste, photographier la maison, relever son emplacement exact, retrouver son histoire à travers celle des Maîtres de Poste successifs avant que toutes ces traces aient à jamais disparu.

Dès 1986 quelques bénévoles des sections universitaires du Temps Libre de Dinan, Lannion, Saint-Brieuc se lancent dans l'aventure, rejoints en 1988 par l'équipe de Loudéac. Les archives départementales avouent leur extrême pauvreté en la matière¹. Qu'à cela ne tienne, celles de Rennes, Nantes, le Ministère et le Musée des P.T.T. à Paris, les cadastres locaux, les archives nationales et municipales, répertoriées ou non, laissées à l'oubli dans les greniers livrent peu à peu leurs secrets. Mais offices de tourisme, propriétaires d'hôtel découvrant le caractère historique de leur établissement apportent leur concours. Des réunions sont organisées dans le département. Un colloque national de tous les chercheurs se tient à Rennes les 14 et 15 septembre 1989.

Ce travail de fourmi d'une quinzaine de personnes durant quatre ans est finalement regroupé dans une banque de données grâce à la compréhension de l'I.U.T. de Lannion et la compétence de quelques étudiants de l'Université du Temps Libre. Vive l'informatique !...

Dès lors pourquoi ne pas publier une synthèse de ce travail à l'intention du grand public ? Le livre est aujourd'hui sous vos yeux. Cette plongée dans une histoire méconnue vous fera peut-être découvrir une parenté avec tel Maître de Poste ou postillon de jadis. Elle vous révélera que bien des personnes célèbres sont passées par nos relais : altesse impériales ou écrivains et artistes à la découverte de la Bretagne.

Cet ouvrage laisse beaucoup d'interrogations. Nous espérons que d'autres chercheurs en reprendront le thème. Aux lecteurs aussi de l'enrichir de leurs observations. La petite monnaie de l'histoire est précieuse.

La « Poste aux chevaux dans les Côtes-d'Armor » (l'ancien terme des « Côtes-du-Nord » a été conservé toutes les fois que c'était nécessaire dans le contexte historique) participera aux grands ouvrages qui seront réalisés un jour au niveau national.

HISTOIRE DES RELAIS EN BRETAGNE



Messageur du Moyen Age

Dès que les hommes ont étendu le territoire du clan, de la tribu, il leur a fallu créer des procédés de communication à distance : par la voix, les bruits, la fumée. Ainsi naît la Poste dont les origines se perdent dans la nuit des temps. Dans les pays où se développent les premières civilisations, Chine, Egypte, Perse, Grèce, des services de messagers chargés de transmettre les nouvelles officielles se mettent en place. Le courrier grec dépêché à Athènes pour annoncer la victoire de Marathon, mort d'épuisement à l'issue de sa mission, est entré dans toutes les mémoires.

Les nouvelles de César menant campagne en Armorique traversent la Gaule par relais pour parvenir à Rome en 26 ou 28 jours. L'empereur

Auguste organise une véritable Poste d'Etat — le *cursum publicum* — au long des voies romaines qui sillonnent l'Empire. Les messagers à pied se relayent de « *statio* » en « *statio* » et trouvent vivre et couvert dans des « *mansiones* », véritables gîtes d'étape tenus par des « *mancipes* ». D'ailleurs le mot « poste » vient du latin « *posita* », c'est-à-dire relais. On ne peut donc parler de Poste que si l'on a une organisation utilisant des routes entretenues et des relais approvisionnés.

Les Romains avaient établi des Postes aux chevaux dans l'Armorique ; il en existait encore au VI^e siècle. On y fournissait des chevaux frais aux princes et à ceux qui voyageaient par leurs ordres.

Childebert ayant reconnu l'utilité de ces postes, les maintint dans ses États. Charlemagne, relevant le flambeau de l'Empire, établit en 807, au départ d'Auxerre, trois lignes de relais vers la Germanie, l'Italie et l'Espagne.

Au Moyen Âge, les ducs instaurent des courriers réguliers. Ainsi Jean II de Bretagne utilise-t-il au XIII^e siècle trois messagers : Tupin, Jahaud, et Le Borgne « habillés de neuf deux fois l'an » et « portant un émail aux couleurs du duc ». Outre le courrier de leur maître, ils transportent aussi, discrètement, toute correspondance bien rémunérée.

Les coureurs du roi

Louis XI aux prises avec ses grands vassaux pousse l'organisation des messageries officielles. Cette fois les messagers vont à cheval. Les uns sont des « chevaucheurs chevauchant » de l'écurie du roi. Ils se rendent en tous lieux, à



Messenger du XVI^e siècle

la recherche des personnes, pour leur remettre des plis ou des instructions. Ils donneront naissance aux « courriers de cabinet ». Les autres, les « chevaucheurs tenant la Poste pour le roi », vont et viennent, sur une portion d'itinéraire précise. Ce seront les futurs « Maîtres de Poste ». Pour le public, exclu de ce service royal, commencent à s'organiser des liaisons « privées » par coches auxquels le galop est interdit... Depuis longtemps les grandes abbayes et certaines corporations correspondent entre elles. Vers la fin du XII^e siècle, l'Université de Paris, vers laquelle affluent les étudiants de tous pays, avait obtenu le privilège de créer un service de messagers qui permettait aux « escoliers » d'échanger avec leurs familles des lettres, des envois d'argent, des vêtements.

Le moine cordelier Olivier Maillard qui était, dit-on, originaire d'Yffiniac, se rendit célèbre au XV^e siècle par ses prédications enflammées fustigeant les mœurs des auditoires les plus huppés.

Menacé par Louis XI d'être cousu dans un sac et jeté à la rivière, Maillard répondit, faisant allusion aux premiers relais de poste : « Allez dire au roi que j'arriverai plus vite au paradis par eau que lui avec ses chevaux de poste ! »

Charles Chassé. « En parcourant la Bretagne. »

Premier pas vers un service public : Henri III, par l'édit du 15 octobre 1576, crée dans chaque bailliage et sénéchaussée, un office de « messenger royal ». Outre le monopole du transport de sacs de procédure, il est admis qu'il se charge également de lettres de particuliers, de monnaies en espèces, de marchandises privées.

En 1596, est instauré le premier tarif des postes à caractère officiel. L'année suivante, Henri IV confère à la Poste les signes qui la distinguent : ses chevaux seront marqués sur une cuisse d'un « H » accompagné de la fleur de lys, sur l'autre de la lettre indicatrice de la ville du relais². La Poste aux chevaux offre aux voyageurs des relais distants de sept lieues (1) au plus les uns des autres. (De là viendrait l'expres-

(1) Une lieue = 3,898 km.

sion « Bottes de sept lieues », utilisée par Charles Perrault.) On y trouve des chevaux reposés, si quelque voiture officielle n'a pas usé de son droit de priorité et, à l'étape, le gîte et le couvert. Un postillon guide jusqu'au relais suivant et ramène les chevaux au pas. Un Maître (ou Maîtresse) de Poste dirige les relais. Très souvent, la même famille va gérer un établissement durant un siècle ou davantage.

Bretagne bout du monde

Mais en ce début du XVII^e siècle, la Bretagne reste à la traîne. Si l'on excepte le roi qui dispose de ses « chevaucheurs », quelques seigneurs de haut rang comme le duc de Penthièvre et de rares villes telles Rennes, Nantes et Saint-Malo où un relais de Poste bien équipé a pu s'installer, le reste de la province est mal loti. Seuls les messagers particuliers assurent les correspondances dans des conditions plus ou moins précaires. Les communications dans la Bretagne intérieure sont difficiles sur de mauvaises routes que les intempéries transforment en épouvantables bourbiers. Madame de Sévigné qui séjourne en Bretagne de temps à autre, les décrira avec effroi. Sans parler de l'insécurité constante, les brigands débouchant au coin des bois. Sur la côte nord on gagne du temps... par voie de mer.

Une province « réputée étrangère » et un « pays d'Etats »

Les structures politiques ne contribuent guère à faire avancer les choses. Face à un pouvoir royal qui n'a pas encore les moyens d'imposer partout son administration, les provinces conservent peu ou prou leur organisation particulière. La Bretagne, notamment, province « réputée étrangère » s'oppose pied à pied aux intrusions du pouvoir central au nom des privilèges que lui accorde l'Acte d'Union de 1532. Elle a conservé ses Assemblées d'Etats (voir encadré) qui négocient tous les deux ans, avec le gouverneur ou son représentant et l'Intendant, le montant des impôts que le roi pourra lever dans la province.

En 1615 la charge de « Général des Postes » est créée en France, avec mission d'établir partout des relais bien équipés pour concurrencer les messagers locaux, mais en 1621 les Etats de Bretagne refusent toute participation financière que leur

demande le roi. Revenant à la charge en 1631, le duc de Richelieu, nouveau gouverneur de Bretagne (voir encadré), est éconduit à deux reprises.

En 1634 les Etats offrent au roi 150.000 livres pour obtenir le rachat de trois offices nouveaux de contrôleurs, intendants et commissaires généraux de messageries. L'édit royal est révoqué.

Les Etats de Bretagne.

Par l'Acte d'Union signé par François I^{er}, il existe à côté du gouvernement royal, un gouvernement ducal bâti en gros sur le même modèle. L'édit de 1532 confie aux Etats de Bretagne la garde des libertés bretonnes.

Ils s'opposent à toute augmentation des impôts dus par la province et le roi consent à ce qu'ils en utilisent une partie sur place pour l'entretien et la création des voies de communication. Se développe ainsi une administration permanente des Etats (Commission Intermédiaire et bureaux diocésains) parallèle à celle de l'Intendant et qui tend à accroître ses prérogatives au cours du XVIII^e siècle au détriment de celles de l'Intendant.

La petite guerre de la Poste se poursuit sous Louis XIV. Par édit du 5 décembre 1653, Louvois décide de supprimer les messagers. Les plus puissants d'entre eux jouent en effet la concurrence en montant des relais sur les routes royales. En Bretagne, les messagers assurent également leur service sur les routes où les courriers royaux n'existent pas, c'est-à-dire sur la plupart. De plus, ils ont acheté leurs charges. Le Parlement (voir encadré) s'oppose à la décision de Louvois et maintient les messagers dans leurs fonctions.

Si le Parlement est toujours prompt à froncer le pouvoir royal, les Etats plus conscients de l'intérêt général, vont commencer à desserrer les cordons de la bourse, afin de « gratifier tous ceux qui assurent le transport du courrier, messagers locaux et autres... » Il faut bien reconnaître que les besoins sont grands ; or les Postes disposent de relais bien équipés et de moyens dont les messagers locaux sont dépourvus.

D'autre part, le pouvoir royal a besoin du concours financier des Etats. Mais l'inextricable dualité du système fiscal ne permet pas de sortir d'un marchandage permanent. (Voir encadré impôts.)

Le gouverneur.

Le gouverneur était le représentant direct du roi. Toujours un grand seigneur comme, par exemple, le duc de Richelieu. Mais il pouvait mener une politique personnelle parfois dangereuse, comme le duc de Mercœur qui entra en lutte ouverte contre Henri IV. Par la suite le gouverneur ne pourra résider en Bretagne sans ordre du roi. Le titre étant devenu honorifique, le gouverneur ne visite pratiquement jamais sa province. La réalité de son pouvoir essentiellement militaire est exercée par le commandant-en-chef, officier général effectivement présent dans la province et qui dispose de toutes les troupes royales qui y séjournent ou y transitent.

Le Parlement.

Le Parlement qui siège à Rennes à partir de 1561 est une Cour de justice statuant principalement en appel. Il détient aussi des pouvoirs administratifs et politiques. Tous les actes législatifs royaux doivent être transcrits sur ses registres pour devenir exécutoires (droit d'enregistrement). Avant de procéder à cet enregistrement, le Parlement peut adresser des remontrances au roi. L'entente du Parlement et des Etats est redoutée du gouvernement. Ainsi le Parlement peut recevoir l'opposition des Etats à la levée d'un impôt et interdire la levée de cet impôt. Le Parlement tire sa force de son esprit de corps. Ses membres, présidents et conseillers, se recrutent exclusivement, par rachat des charges, dans les rangs de la haute noblesse provinciale et veillent à conserver les privilèges de leur ordre. Le roi s'efforce de susciter des rivalités de préséance entre les deux institutions, Etats et Parlement, mais dans la seconde partie du XVIII^e siècle, elles se coalisent contre le « despotisme ministériel » qui menacerait les libertés de la province.

Le roi se fâche !

En 1661 la querelle rebondit entre Poste et messagers. Interdiction est faite à ces derniers de marcher la nuit et d'établir des relais de chevaux sur les routes principales. Nouvelles remontrances du Parlement.

Les impôts en Bretagne.

Au nombre de ses privilèges, la Bretagne avait conservé un système fiscal particulier sur lequel s'appuyait la résistance des Etats aux exigences royales. La province n'était pas assujettie aux impôts ordinaires du royaume : taille, aides et gabelle. Elle conservait les impôts des anciens ducs : le « fouage » existant déjà au temps des Mérovingiens sur chaque feu (maison, foyer) et essentiellement destiné au paiement des gens de guerre, impôt foncier payé par les roturiers, et « l'impôt et billot », taxe sur les boissons. Ces impôts toujours maintenus au même taux étaient d'un faible rendement. Aussi le roi demandait-il en sus le vote de subsides extraordinaires, le « don gratuit » que les Etats votaient souvent après d'interminables marchandages. Ils se procuraient les ressources nécessaires en levant des impôts pour leur propre compte : les « fouages extraordinaires » et les « devoirs », taxe sur la vente des boissons. Problème pour la poste : les aides qui la financent dans le royaume n'existent pas en Bretagne. D'autre part, les Maîtres de Poste sont dispensés de la taille, impôt également inconnu dans la province. Il faut trouver une compensation financière à cette exemption pour recruter des Maîtres de Poste.

En 1663 les Etats réunis à Nantes autorisent l'établissement des Postes dans les villes et lieux de la province où elles n'existent pas, mais maintiennent les messagers dans leurs fonctions. En 1666 le roi Louis XIV, agacé, ordonne, par un arrêt de son Conseil « d'établir sur le champ des liaisons en sorte que Sa Majesté puisse un jour envoyer des ordres aux officiers de son armée navale et recevoir réponse, auquel effet les dits maîtres de courriers poseront des chevaux de relais aux endroits les plus commodes sur les routes, et feront partir les courriers à certains jours et nuits en toute diligence ».

Cette fois, les Etats de Bretagne ne réussissent pas à faire annuler la décision royale. Sont alors créés les relais de Saint-Brieuc et Guingamp. En 1672, Louvois change la régie des Postes en ferme directe. Le trésor royal consacre un million de livres au remboursement progressif des offices de courriers. Les fermiers rachètent les offices des messagers royaux.

Ceux-ci avaient toujours transporté à la fois, les lettres, les personnes et les marchandises.

Désormais les fermes exploiteront, sous leur responsabilité, la Poste aux lettres et les Messageries. La Poste aux chevaux reste soumise à sa seule direction du pouvoir royal. Seules les grandes routes sont desservies. Pour les autres, la poste tolère un service de liaison mal rétribué, ce qui nuit à son fonctionnement pourtant bien réglementé. (Cf annexe 1.)

Dix ans de galère

Les difficultés ne cessent pas pour autant. Des abus de toutes sortes apparaissent : prix forcés, transport en fraude de matières précieuses, service clandestin de Poste aux lettres. L'instauration des Intendants (voir encadré), en Bretagne, à

L'Intendant.

Les Intendants sont chargés d'assurer l'exécution des ordres du roi. Ils sont munis de pleins pouvoirs dans tous les domaines (Intendant de justice, police et finances...) excepté le commandement des troupes. Munis initialement de commissions temporaires, ils s'installent à demeure dans les provinces dans la seconde partie du XVII^e siècle, en Bretagne à partir de 1689. Leur autorité est relayée, localement, par des subdélégués. En Bretagne, sous Louis XV et Louis XVI, les Intendants successifs sont amenés à consentir, en échange de l'acceptation des exigences fiscales de la monarchie, à un accroissement lent des prérogatives administratives des Etats de la province.

partir de 1682 est l'occasion d'une remise en ordre énergique. Certaines infractions aux règlements de poste et messageries, peuvent être punies de dix ans de galère. En vérité, les messageries bretonnes n'ont pas les moyens de mettre sur pied un service de relais de Poste qui répond aux besoins de la population et se comporte en service public. Aussi le pouvoir royal va-t-il installer à partir de 1738 (cf fac-similé), avec le concours des Etats, de nouveaux relais de Poste sur



ARREST DU CONSEIL D'ESTAT DU ROY,

QUI établis en Bretagne des Maîtres de Postes, & les Privilèges qui leur sont attribués.

Di premier Juillet 1738.

Extraits des Registres du Conseil d'Etat.

SUR ce qui a été représenté au Roy, étant en son Conseil, que la Province de Bretagne qui est une des plus étendues de son Royaume, se trouve privée des avantages que luy pourroit procurer l'établissement de la Poste bien réglée dans les principales Routes de ladite Province, ce qui d'ailleurs est d'une importance infinie, tant pour le bien du service de Sa Majesté que pour l'utilité publique; à quoi voulant pourvoir, VEU l'avis du sieur de Pontcarre de Viarme Intendant & Commissaire départi en ladite Province, ~~Qu'il le propose au Roy~~ ~~Ordy~~ ~~Conseiller d'Etat, & ordinaire au Conseil Royal,~~ ~~Contrôleur Général des Finances, SA MAJESTÉ ESTANT EN SON CONSEIL, a ordonné & ordonne qu'il sera dorénavant établi dans ladite Province de Bretagne des Maîtres des Postes en tel nombre, & dans tels lieux qu'il sera jugé nécessaire par le Grand Maître & Sur-Intendant Général de Postes & Relais de France, pour la communication des Villes de l'intérieur de ladite Province, lesquels Maîtres de Postes feront par lui nommés & choisis, & la distance de leurs courtes par lui réglée, ainsi que la quantité de chevaux nécessaires en chacune pour le service desdites Postes, & ce suivant les états qui en seront par lui dressés & arrêtés, & seront les Commissions desdits Maîtres des Postes registrées dans les Juridictions des lieux, & par tout où besoin sera, gratuitement & sans frais. VEU ET ORDONNE Sa Majesté que les Ordonnances & Règlements faits pour les Postes, & Courriers soient exécutés en ladite Province de Bretagne, comme dans toutes les autres Provinces du Royaume, & qu'il soit païé à chacun desdits Maîtres de Postes trois cent livres par an, à sçavoir, deux cent livres à titre de gages & cent livres pour leur tenir lieu du privilège de faire valoir, au moien du paiement de laquelle somme, ils ne pourront en ladite qualité de Maîtres de Postes, foix qu'ils tiennent Auberge, ou non, prétendre aucune exemption des impositions ordinaires ou extraordinaires qui se levent en ladite Province. N'entend néanmoins Sa Majesté~~

comprendre sous ledit titre d'exemptions, celles de Tutelle Curatelle, & nomination à icelle, de Logemens de Gens de Guerre, Guet & Garde, & autres charges de Ville & publiques, dont Sa Majesté veut que ledits Maîtres de Postes jouissent conformément à leurs fournissions. ORDONNE en outre Sa Majesté que ledits gages desdits Maîtres de Postes leur seront païés de quartier en quartier, & sur leurs quittances, par celui qui sera préposé par Sa Majesté pour le paiement des gages des autres Maîtres des Postes de ladite Province, & des denrées à ce delivées. FULVINT Sa Majesté au sieur Grand Maître & Sur-Intendant Général de Postes & Relais de France, & au sieur Intendant de ladite Province de Bretagne en ce qui peut le concerner, de tenir la main à l'exécution du présent Arrest. FAIT au Conseil d'Etat du Roy, Sa Majesté y étant, TENU à Versailles le premier jour de Juillet mil sept cent trente-huit. Ainsi signé, PHELYPEAUX.

LOUIS PAR LA GRACE DE DIEU, ROY DE FRANCE ET DE NAVARRE, au Grand-Maître & Sur-Intendant Général des Postes & Relais de France, & au sieur Intendant & Commissaire départi en Bretagne, SALUT, Nous vous mandons par ces Prefentes signées de Nous, de tenir la main à l'exécution de l'Arrest ci-attaché sous le contre-scel de notre Chancellerie, espour d'uy donné en notre Conseil d'Etat, Nous y étant, pour les causes y contenues, de ce faire vous donnons pouvoir, autorité, commission & mandement special par cesdites Prefentes. Commançons au premier notre Huissier ou Sergent sur ce requis, de faire pour l'exécution dudit Arrest, & de ce que vous ordonnerés en conséquence, tous exploits & actes de justice que besoin sera, sans pour ce demander autre permission. CAR tel est notre plaisir. DONNE à Versailles le premier jour de Juillet, l'an de grace mil sept cent trente-huit, & de notre Règne le vingt-troisième. Signé LOUIS. Et plus bas, Par Le Roy, Signé PHELYPEAUX.

JEAN-BAPTISTE-ELIE CAMUS DE PONTCARRE, CHEVALIER, Seigneur de Viarme, Seny, Belay & autres lieux, Conseiller du Roy en ses Conseils, Maître des Requêtes ordinaire de son Hôtel, Commissaire départi par Sa Majesté pour l'exécution de ses Ordres en la Province de Bretagne.

VEU le présent Arrest, ensemble la Commission sur icelui. NOUS ordonnons que ledit Arrest sera exécuté selon sa forme & teneur, & à cet effet lè, publié & affiché par tout où besoin sera, à ce que personne n'en prétende cause d'ignorance. Enjoignons à nos Subdélégués, chacun en droit soi, de tenir la main à son exécution. FAIT à Rennes le quatorze Aoust mil sept cent trente-huit. Signé, PONTCARRE DE VIARME. Et plus bas, Par Monseigneur, LOUIS DE FOULBE.

Arrêt royal établissant les Maîtres de Poste en Bretagne. 1738. (A.D.R. C 1984)

les grands itinéraires, en y affectant des Maîtres de Poste rémunérés par des gages fixes.

Le financement sera bilatéral : les faibles gages versés par les Etats aux Maîtres de Poste seront assortis de privilèges fiscaux consentis par la Couronne. On veut ainsi inciter des particuliers aisés à équiper des relais, en tirer bénéfice et installer ainsi un vrai service public. L'arrêté du Conseil du roi est finalement approuvé par les Etats, mais sa mise en application soulève de multiples difficultés qui n'encouragent pas les candidatures. Néanmoins 1738 marque le début de l'intégration de la Bretagne aux Postes françaises. La participation des Etats, et surtout de leur « commission intermédiaire » (voir encadré), chargée des grands chemins et relais de Poste, ne cesse de s'accroître.

Le « syndic » ou Procureur Général des Etats défendra les Maîtres de Poste : « Il serait bien à désirer que la Bretagne ne fût pas la seule province où leurs gages se trouvent aussi modiques »³, tandis que les députés leur rappellent de « tenir prêts chevaux et postillons et faire atteler diligemment comme cela se pratique ailleurs, sinon il faut les faire punir »⁴. Pour compenser l'exemption de certains impôts, les Etats fixent un fonds à répartir au prorata du nombre de lieues de chacun. Aussitôt, cette mesure provoque chez les Maîtres de Poste voisins de la route de Rennes à Caen, le refus de continuer leur service si on ne les fait pas bénéficier des mêmes avantages que les autres Maîtres de Poste de Bretagne.

La Commission intermédiaire.

En 1726, le roi autorise la création d'une commission composée de six membres pour la surveillance des grands chemins. En 1732 cette commission sera élargie à dix-huit membres, présidée par l'évêque de Rennes, Vauréal. Elle aura autorité sur tous les grands services publics de la province au point que l'Intendant Gallois de la Tour, mécontent, en appelle à Louis XV, objectant que « c'est là rendre ces gens-là entièrement maîtres ». Cette commission élargie forme, avec le bureau diocésain, la Commission intermédiaire des Etats de Bretagne. Elle s'occupera du financement et de l'implantation des relais de la Poste aux chevaux. Elle fonctionnera jusqu'à la Révolution.

La Bretagne... aiguillonnée

Comme il arrive souvent dans l'Histoire, la guerre est un accélérateur des changements. De 1756 à 1763, la guerre de Sept Ans contre l'Angleterre, entraîne le blocus des côtes bretonnes. Il est donc nécessaire de développer rapidement les liaisons terrestres pour les transports militaires. Le duc d'Aiguillon, nouveau commandant en chef en Bretagne, s'y emploie avec succès. C'est toute la carte bretonne des « grands chemins » qui va se trouver transformée par des lieues de routes nouvelles ou remises à neuf, reliant notamment Rennes et les ports de Brest et Lorient. L'œuvre du duc d'Aiguillon fixera d'ailleurs la structure du réseau routier breton jusqu'à l'aube de l'année 1960. Néanmoins le recrutement des Maîtres de Poste se heurte toujours à de nombreuses difficultés. En 1774, le commissaire du roi obtient des Etats qu'ils remplacent l'indemnité fixe de 100 livres de gages (200 dans le reste du royaume), par une indemnité de 37 livres et 10 sols par lieue desservie, ce qui correspond mieux à une véritable rétribution proportionnelle au travail.

Les Maîtres de Poste sont dédommagés pour le chemin parcouru pour la conduite des voyageurs et le retour à vide. Les paroisses chargées de l'entretien des chemins secondaires, corvée honnie des paysans, obtiennent quant à elles que la capitation des Maîtres de Poste soit désormais proportionnelle à leurs revenus et non plus limitée à 6 livres.

En 1776 les Etats doublent pour la troisième fois les crédits pour les Maîtres de Poste (44.000 livres). Ils financent cette fois pour 2/3 ce service public, sans toutefois participer à la gestion et à l'administration de la Poste, monopole royal.

C'est cette exclusion, plus que le montant des charges qui a détérioré les rapports Etats-pouvoir central.

Cette politique de centralisation de la surintendance générale des Postes vise à la reconquête du monopole des transports sur les compagnies privées.

Voyagez en « turgotine »

Le commerce se développe, la circulation des voyageurs s'accroît, les routes peuvent supporter des voitures plus lourdes aux chevaux plus nombreux. La plupart des messageries recourent de plus en plus souvent à la Poste aux chevaux

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

pour renforcer leurs attelages sur de longs parcours. Aussi Turgot est-il incité à réformer les transports en créant en 1775 une régie des Postes séparée des messageries. Elle met à la disposition du public des voitures légères et bien suspendues : les « turgotines », circulant à jours et heures fixes. La nouvelle administration est seule chargée du transport des voyageurs, de l'or et de l'argent, des matières précieuses, des hardes et des paquets de 50 livres. Elle est fournie en chevaux par les Maîtres de Poste. En 1778, Rigoley d'Oigny, Grand Maître des Postes, prescrit le transport des malles (cf encadré) de Paris à Brest exclusivement par les Maîtres de Poste avec un supplément de 10 sols par cheval et de 5 sols par poste pour les guides et les postillons⁵. Chaque relais doit fournir trois chevaux tant à l'aller qu'au retour. Il en résulte un surcroît de soucis et de dépenses pour les Maîtres de Poste.



Départ de la turgotine.

L'augmentation de l'indemnité par lieue de poste, la franchise pour le transport des équipages et des troupes, la disette de fourrage, sont autant de problèmes qui continuent d'opposer le pouvoir royal et les Etats. La participation financière de ces derniers est cependant croissante. Pour 57 postes, elle passe de 46.886 livres en 1776 à 61.265 livres en 1786. A la veille de la Révolution, les Etats ont en main l'administration complète des grands chemins. Mais les institutions bretonnes

HISTOIRE DES RELAIS EN BRETAGNE

disparaissent dans la nuit du 4 août 1789. Les députés bretons n'avaient voté que sous réserve que les Etats de Bretagne ratifient cette décision ; or les Etats ne seront plus jamais réunis... Désormais les Assemblées révolutionnaires vont légiférer souverainement depuis Paris pour l'ensemble de la nation, Bretagne incluse.

Regards de Rigoley d'Oigny sur la Bretagne.

De sa rue du Coq Héron à Paris, il écrit : « Il faut donc fermer les yeux sur ce qu'ils (les Maîtres de Poste) feront et être moins sévères. Il sera toujours plus difficile de trouver des sujets pour remplir la place de Maître de Poste en Bretagne que dans le reste du royaume, attendu qu'ils ne jouissent, en cette province, en remplacement de leurs privilèges, que de 50 sols par lieue qu'ils desservent tandis que dans tout le reste du royaume, les provinces où ils ne jouissent pas de privilège leur accordent 75 par lieue. » Vous ranimerez leur zèle écrit-il encore à l'Intendant... j'espère qu'ils feront le nécessaire pour soutenir le service... exécuter les ordres, sachant que cela est plus difficile d'exécution en Bretagne que partout ailleurs, car on ne peut parvenir à forcer les Maîtres de Poste de cette province... S'il me revient des plaintes au sujet de l'un d'eux, je tâcherai de l'y forcer en lui faisant craindre sa destitution, à supposer que je puisse trouver un autre sujet pour le remplacer. »⁶

Rien ne va plus !

Avec la période révolutionnaire, les chevaux sont hors de prix. Les Postes sont surchargées par l'explosion des imprimés, la floraison des journaux et périodiques.

C'est la liberté de la presse. Les Maîtres de Poste se plaignent de la masse de courrier à transporter. Sans compter les ordres, les contre-ordres qui fusent, le désordre qui s'installe et les déboussole. Poste aux chevaux, poste aux lettres, messageries : leur exploitation continue d'être séparée mais l'Administration est réunie sous les soins d'un Commissaire

des Postes nommé par le roi : — au roi de signer les brevets, — aux municipalités de vérifier les chevaux ; les plaintes seront adressées au pouvoir exécutif ; les contestations portées aux Intendants seront jugées par les tribunaux ordinaires⁷.

En 1793 les Messageries Nationales sont créées, mais dès l'an VII (1798-1799), on privatise. Toutefois à partir de l'an XIII, les Maîtres de Poste reprennent du poil de la bête ! Sous la Restauration, par l'ordonnance n° 2118 du 17 mai 1817 art. 2, l'administration de la Poste aux chevaux est réunie à celle de la Poste aux Lettres⁸. A partir de 1830 c'est l'agonie des relais. S'il y avait 1.250 relais au début du XVII^e siècle en France, ils sont 1.500 en 1830, 1.400 en 1840, équipés de 20.000 chevaux servis par 5.000 postillons. Les messageries royales, bien que concurrencées par les messageries privées, assurent le service de 77 lignes de diligence, couvrant 25.000 km de route. Elles jouent un rôle essentiel dans le développement économique et social et politique de notre pays.

La Poste aux chevaux disparaît en fait un peu avant la guerre de 1870. En 1872-1873, les derniers relais de Poste perdent leur usage.

Mais qu'était donc la Poste aux chevaux ?

Au départ, une organisation d'Etat au service du transport des courriers officiels. Elle se charge un peu plus tard des voyageurs privés et des « grands courriers », prioritaires, de la Poste aux Lettres d'Etat.

Concernant les missives, les messageries privées, encore plus anciennes, seront peu à peu absorbées par la Poste aux Lettres.

Les voyageurs, eux, auront le choix entre le galop, monopole de la Poste aux chevaux avec ses relais, et l'allure plus lente des messageries qui conserveront aussi le transport des prisonniers, des marchandises et partiellement des valeurs.

Ce monopole obligera les compagnies de transport désireuses d'aller vite, grâce à des relais, soit d'utiliser la Poste aux chevaux, soit de lui payer des indemnités compensatrices.

La Poste aux chevaux restera toujours d'Etat, alors que la Poste aux lettres balancera souvent et encore aujourd'hui entre le public et le privé. De là quelques difficultés à

déterminer les frontières de ce qui est spécifiquement Poste aux chevaux. Avant tout une logistique Maîtres de poste-postillons-chevaux-relais, prioritairement au service de l'Etat. Mais en Bretagne, la mauvaise volonté des Etats retarde la mise en place et le développement de ce service pourtant essentiel au bon fonctionnement de l'administration royale et aux affaires des particuliers.

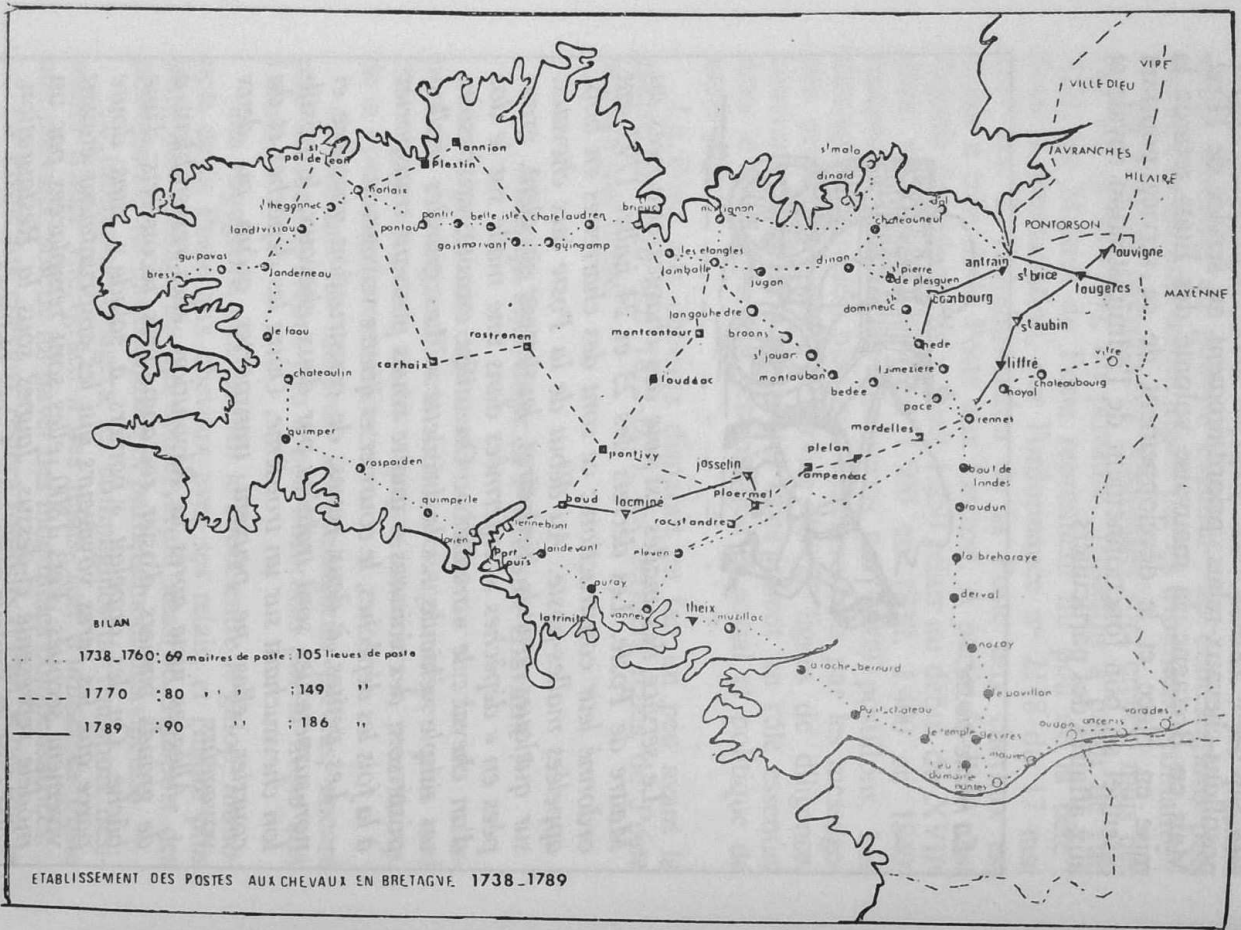
La malle-poste.



Le service des malles est une des charges attachées au Maître de Poste. Les décrets des 23 et 24 juillet 1793 ont ordonné leur construction ; ce sont des charrettes en bois, appelées malles-poste. Au début de la Poste aux chevaux, sur quelques grands itinéraires, les lettres circulent, groupées en « dépêches », enfermées dans une malle sur le dos d'un cheval : le « mallier ». On utilise ensuite, au besoin, un simple véhicule : « la brouette ». Les grandes malles-poste sont des voitures à quatre roues pouvant transporter à la fois les dépêches, le courrier et quatre voyageurs.

Les petites, à deux roues, de construction grossière et non-suspendues sont traînées par deux chevaux, le postillon chevauchant sur un troisième. Outre les dépêches et du courrier, elles ne peuvent transporter qu'un ou deux voyageurs.

Allégées juste après la Révolution, elles ressemblent à de grands paniers d'osier rectangulaires recouverts d'une bâche. On les appelait « paniers à salade » sans doute parce que les rares voyageurs qui les empruntaient étaient vivement secoués. Vers 1800, elles sont remplacées par un modèle représenté ci-dessus. Jaunes sous la Restauration, elles sont de couleur puce sous Louis-Philippe.



LES ROUTES DE POSTE EN CÔTES-DU-NORD

Les itinéraires

L'ouverture des routes de Poste à chevaux est subordonnée à la mise en place de relais. Ce n'est pas chose facile. La carte dite de Tavernier en 1632 et le catalogue des Postes de 1636 conservé à la Bibliothèque Nationale n'indiquent aucune route de Poste en Bretagne. Mais nous savons qu'en 1664, un messenger ordinaire se rend de Morlaix à Rouen par Guingamp et Saint-Brieuc. Ce sont les premiers relais de la route Paris-Brest dans notre département. La « mise en poste » de cet itinéraire est commandée sous le règne de Louis XIV pour des raisons stratégiques. Il faut y voir la main de Colbert, secrétaire d'Etat à la Marine. La première carte de 1676 (voir p. 10) donne le trajet suivant pour la traversée de notre secteur :

Saint-Jouan-de-l'Isle = 2 lieues (voir encadré), Broons = 5 lieues, Lamballe = 4 lieues, Saint-Brieuc = 3 lieues, Châteaudren = 3 lieues, Guingamp = 4 lieues, Belle-Isle = 4 lieues, Le Ponthou, Morlaix...

A partir de 1746 se monteront la route de Brest par Dinan : Dinan - Jugon = 4 lieues, Jugon - Lamballe = 3 lieues, et la route de Vannes « L'Orient » à Saint-Brieuc : Loudéac - Moncontour = 4 lieues, Moncontour - Saint-Brieuc = 4 lieues.

Dès son arrivée en Bretagne comme commandant en chef, en 1752, le duc d'Aiguillon se saisit du problème des

chaussées pour la plupart « détestables » d'après Mignot de Montigny, hormis quelques tronçons, de Rennes-Saint-Malo et Rennes-Brest.

Tâche rendue urgente par la guerre de Sept Ans contre l'Angleterre (1756-1763), le blocus des côtes nécessitant des liaisons intérieures entre les principaux ports. De cette époque datent les axes Saint-Malo-Brest via Châteauneuf, Jugon, Lamballe (ouvert dès 1749) ; Saint-Malo-Lorient via Châteauneuf, Dinan, Caulnes, Saint-Jouan ; Saint-Malo-Saint-Brieuc par Matignon (qui contribuera à la victoire de Saint-Cast en 1758).

La poste ou lieue de poste est la mesure itinéraire utilisée pour tarifier les courses (voir photocopie d'un livre de Poste) ; la distance entre deux relais consécutifs est toujours mesurée en postes ou demi-postes. En Bretagne la poste est aussi voisine que possible de deux lieues bretonnes, chaque lieue équivalant en 1758 à 2.400 toises c'est-à-dire à 4.680 m.

De 4.400 à 6.000 toises = 9 à 12 kms = une poste.

De 6.000 à 9.200 toises = 12 à 18 kms = une poste et demie.

De 9.200 à 10.800 toises = 18 à 21 kms = deux postes.

En 1773, la lieue est réduite de 2.400 à 2.200 toises.

De 9 à 11 kms = une poste.

De 11 à 17 kms = une poste et demie.

De 17 à 20 kms = deux postes.

Au XIX^e siècle, les distances sont calculées en myriamètres soit en dizaines de kms².

Dans le Trégor, le duc d'Aiguillon n'a pu parvenir à l'établissement des Postes de Pontrieux et de Tréguier⁹, ville peu passagère. A Tréguier toutes les démarches effectuées par le subdélégué pour trouver un Maître de Poste sont restées vaines : « il est à observer à cet égard qu'il n'est point de ville dans la province où l'habitant soit aussi indigent et aussi peu entreprenant »¹⁰.

Le relais de Pontgand restera toujours vacant. Celui de Bégard ne sera pas mis en place malgré la proposition de M. Sébert, horloger, associé à M. Depasse qui dit « posséder un terrain près du bourg pour y construire une écurie »¹¹.

Une bretelle, partant de Guingamp rejoint Lannion en 1768 et se prolonge sur Plestin et Morlaix. En 1763, pour soulager Lannion et Guingamp un projet d'établissement de relais à Guénézan est abandonné faute de candidat solvable¹². Un contre-projet propose deux relais : l'un à Guénézan, l'autre à Cavan. Aucun ne se fera.

Une autre liaison Saint-Malo-Lorient par Lamballe, Moncontour et Loudéac doublera en 1769 l'itinéraire antérieur par Caulnes. Malgré des difficultés de parcours le commerce de la Compagnie des Indes y gagnera (voir encadré).

La Compagnie des Indes, véritable puissance dans l'Etat, a fixé sa capitale à l'Orient (Lorient), avec ses longs courriers voués au trafic avec les Indes et la Chine. Cette Compagnie avait ses courtiers dans toutes les grandes villes d'Europe et jusqu'en Sibérie, aux confins de l'Asie. A l'époque des ventes, les marchands accouraient de partout. Ces ventes connurent un tel succès, que de 2 millions de livres avant la création de la nouvelle compagnie, elles atteignirent la somme de 18 millions en 1734 et 1736. La Compagnie justifiait trop bien sa devise : « Florebo quocumque ferar ». (Je prospérerai en quelque lieu que je me rende)¹³.

On projette aussi un relais à Rostrenen.

Il faut souligner le rôle de plaque tournante que va jouer Dinan situé à la fois sur les axes Saint-Malo-Brest, Saint-Malo-Lorient, Saint-Malo-Saint-Brieuc. La ville est également reliée à Dol en 1762. Puis elle se dote en 1775 d'une route de Poste directe vers Rennes via Bécherel, supprimant le détour par la route Saint-Malo-Hédé-Rennes. En 1790, Dinan bénéficie d'un nouveau chemin de Poste mis en service entre Saint-Malo et Saint-Brieuc par Plancoët. Il a l'avantage sur l'itinéraire par Matignon, d'éviter le passage « perfide » de l'Arguenon au Guildo. Cette nouvelle voie postale va accélérer le courrier entre Saint-Brieuc et Dinan. Auparavant, la Poste partant de Saint-Brieuc devait passer par Rennes, soit 34 lieues. Distance réduite à 13 lieues par Plancoët. Le courrier sera désormais acheminé en un jour au lieu de deux ou trois et les marchands de toiles de Quintin et d'Uzel seront

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

assurés que « leurs marchandises seront convoyées sans péril et sans avarie » car auparavant les voitures roulantes et courriers étaient fréquemment arrêtés par le mauvais temps et les vents contraires.

On recherche Maîtres de Poste !

Dès que les distances entre les relais de la future route de Poste sont fixées, les subdélégués de l'Intendant recherchent des candidats pour tenir les relais dans les localités retenues. Une tâche hérissée de difficultés : problèmes financiers, manque de chevaux, contestation des distances, etc...

Le Visiteur Général des Postes Quichon est ainsi envoyé en Bretagne par le cardinal de Fleury, Surintendant des Postes. (Voir p. 33.)

Sur l'itinéraire de Rennes-Brest, les soumissions suivantes sont signées pour le 1^{er} janvier 1738 :

Saint-Jouan : personne.

Broons : Charles Goder (il sera accepté).

Langouhède : Pierre le Pinthier (ou le Paintier).

Lamballe : Roger Soulain (accepté).

Les Etangles, entre Saint-Brieuc et Lamballe : personne.

Saint-Brieuc : Jacques Jouanin (accepté).

Châtelaudren : personne. Le subdélégué note dans son rapport : « Impossible à Châtelaudren, les habitants de cette bourgade n'ayant pas de chevaux et regardant la dépense d'en acheter comme impossible pour eux ».

Guingamp : Guillaume Utinel, « hoste de Croissant » (accepté). « Il a la meilleure auberge du lieu avec de belles écuries ». Jean Rolland dit Libertin, loueur de chevaux, Jacques Potier, « hoste du Cheval Blanc », Pierre Delbez et Pierre Picot, maréchaux, étaient sur les rangs.

Goismormant : personne. « Vu les mauvais chemins, mission impossible à première vue », note le rapport. Il sera proposé de partager les gages entre Guingamp et Belle-Isle.

Belle-Isle : François Le Mignon associé avec deux frères qui vivent du louage de quatre à cinq bidets. Ils promettent monts et merveilles... Le Visiteur préfère entendre Gabriel Le Gueldron « homme fort aisé qui recueille de ses biens propres plus de fourrage qu'il n'en faut pour nourrir 30 chevaux ».

Le Ponthir : personne. Les gages pourront être partagés entre Belle-Isle et Le Ponthou¹⁴.

LES ROUTES DE POSTE EN CÔTES-DU-NORD

A Rennes le 19. Novembre 1737.

Le Roy aiant résolu, Monsieur, d'établir des postes dans cette Province, S. E. Monseigneur le Cardinal de Fleury Grand-Maître & Sur-Intendant des postes a envoyé M. Quichon Visiteur General des postes de France pour connoître par lui-même la situation des lieux où l'on pourroit établir des postes, les facultés des sujets qui pourroient se presenter pour les monter, & prendre leurs soumissions; Il est arrivé icy & doit incessamment passer sur votre route, & comme il paroît convenable d'en établir à de votre Département & qu'il est chargé d'une lettre de M. l'Intendant pour vous, qui vous prie de lui donner tous les secours qui dépendront de vous, & de l'accompagner dans l'étenduë de votre Département, pour l'aider à trouver des sujets bons & capables de faire ce service. J'ay crû devoir vous en prevenir, afin que vous preniés d'avance connoissance des sujets qui seroient en état & volonté de prendre la poste dans les sudsits endroits, pour pouvoir le mettre au fait & acclereler un établissement que Sa Majesté desire & qui ne peut être que très-avantageux à la Province. Je suis très-parfaitement, Monsieur, votre très-humble & très-obéissant serviteur,



Lettre de Quichon, Visiteur Général des Postes. 1737. (A.D.R. C 1980)

Le troisième cheval

La distance entre deux relais se mesurait en « postes » (de deux lieues en général) et le prix de la course s'alignait sur le nombre de « postes » à parcourir. Si le règlement autorise le Maître de Poste à mettre deux chevaux sur les chaises simples, diverses circonstances l'obligent parfois à y ajouter un troisième cheval : les chaises sont trop lourdes, la route « monticuleuse » ou mal empierrée. A ceci s'ajoutent les circonstances climatiques exceptionnelles : neige, côte glacée, d'où risque de dérapage, etc... Dans ce cas, le Maître de Poste juge normal de demander à l'utilisateur un supplément. Comme les risques sont grands d'un abus du besoin impératif de ce troisième cheval, l'Administration en réglera l'utilisation. Le Maître de Poste devra en faire la demande justificative ; la permission sera revue et ajustée suivant les circonstances (état des routes ou relais intermédiaire vacant). Donnée à Lamballe et Matignon en 1763 pour toutes les saisons de l'année, elle sera accordée « seulement pendant les six mois d'hiver » à Broons en 1766¹⁵. Il est vrai qu'auparavant Lamballe et Broons n'avaient accepté de se partager Langouhède (vacant) que si le troisième cheval leur était accordé. Accordée à Dinan à François Martin¹⁶ sur les routes Dinan-Châteauneuf et Dinan-Dol en raison « des montagnes et descentes très considérables », sur les versants de la Rance, elle sera refusée à Moncontour : « la route est aussi bien empierrée et aussi bien entretenue que la route de Brest ». Lannion n'aura pas de troisième cheval¹⁷, pas plus que Saint-Brieuc alors que le Maître de Poste met trois chevaux lorsque les « chaises paraissent trop lourdes particulièrement pour Châtelaudren ; mais comme ce n'est qu'un soulagement pour les autres chevaux, il n'est d'usage de ne se faire payer que deux », explique le subdélégué de Saint-Brieuc à l'Intendant de Rennes. D'autres Maîtres de Poste moins scrupuleux réclameront le paiement de trois « postes » au lieu de deux, sans atteler un troisième cheval dont l'utilisation est fictive. Ce troisième cheval — souvent invisible — réclamé par le Maître de Poste sera pour celui-ci un moyen d'augmenter ses tarifs.

Les Maîtres de Poste retenus auront à faire face à d'énormes difficultés. Malgré la promesse d'un troisième cheval (voir encadré), et l'augmentation des gages, la condition qui leur est proposée ne leur permet pas de se monter suffisamment en chevaux et harnais. Au bout d'un an, Charles Goder, de Broons, présente sa démission au cardinal Fleury : « Les discours des gens du pays m'ont dégoûté ». A Langouhède, le Maître de Poste est aussi « dégoûté ». Il faudra procéder à des nominations d'office à Saint-Jouan, toujours vacant, ainsi qu'à Broons, faire une avance d'argent à Châtelaudren.

Trois vacances restent définitives aux Etangles, Goismormant et Le Ponthir. Chaque secteur a ses problèmes.

Ainsi en 1760, Joseph Dujardin, de Morlaix, atteste qu'il a procédé à des recherches pour trouver « un bon sujet pour le bien du Roy », à Plestin et à Guerlesquin. Recherches qui n'ont pas abouti « car le pays n'est pas beaucoup fourni en chevaux et parce que les paysans qui pourraient s'en charger refusent, du fait qu'ils ne savent guère le français¹⁸... « Aman ve komzet brezhoneg ! »

La province débloquent quelques fonds, la structure des relais se met en place peu à peu. Mais l'état des routes provoque une avalanche de réclamations.

Chemins impraticables

Dès 1737, les rapports des Visiteurs des Postes signalent que les chemins de Dinan à Lamballe et de Jugon à Lamballe sont impraticables. Même situation à Plouagat selon une requête du juge de Quelen, prévôt général de police pour la réparation des chemins de Châtelaudren à Guingamp et Belle-Isle. En arrivant à Châtelaudren par Guingamp « le chemin est absolument rompu ». Entre Plestan et Langouhède « on ne peut remédier que par fagots et bourrées mêlées avec la pierre en mettant quelques pièces de bois sur le passage d'une rivière près du dit chemin, dont les eaux sont si rapides qu'elles entraînent les chevaux¹⁹. « A Saint-Jouan-de-l'Isle, le pont menace de s'écrouler suite au rude hiver de 1740. On ne saurait mieux décrire l'état lamentable des chemins bretons que ne le fit le recteur de Ploëzal, près de

Pontrieux, en 1727 : « On n'y évite les crevasses terribles que par des circuits sans fin, la terre tremble partout quand on la foule, et ne commence d'être solide que quand elle a reçu dans ses entrailles des vestiges de deux pieds de profondeur. Si l'on cherche à se soulager en passant par les champs voisins, on se fatigue davantage, par les sentiers devenus bourbeux et glissants, par les fossés en forme de montagne à grimper, par des cisaliers entourés de précipices à descendre. Marécages horribles, rivières jaunes et croupissantes, et l'été qui calcine ailleurs les grands chemins ne sert icy qu'à donner un peu plus de consistance à ces fanges éternelles pour arrêter plus infailliblement ceux qui auront le malheur de s'y engager.

« Chemins remplis de mares profondes et épaisses, causées par la nature du fond que la moindre pluie détrempe, par la position plate du pays d'où les eaux ne peuvent s'écouler... On estime moins de danger pendant l'hiver d'aller à pied, cherchant par des détours divers, quelque sentier praticable, qu'à monter une beste qui ne voyant devant soy où jeter sûrement ses pas, marche au hasard, broutant toujours, tombant souvent avec son cavalier²⁰... »

Sur ces routes, disons plutôt ces chemins des Côtes-du-Nord qui restent en terre battue avec un entretien plus que sporadique, « courent la Poste et les voyageurs », pour leur plaisir certes. Ainsi Madame de Sévigné qui, durant son voyage à Dol, se félicitera de n'avoir « versé que deux fois dans un étang avec son cousin De Coulanges qui sait parfaitement nager et l'a tirée d'affaire, sans accident » précise-t-elle non sans quelque malicieuse ironie...

Les plaintes des paroisses

Tant pour l'établissement des Postes, que pour l'entretien des routes, la participation des Etats ne suffit pas. Eux-mêmes sont très lourdement imposés par le pouvoir royal aux prises avec des difficultés financières inextricables. Aussi les paroisses sont-elles mises à contribution. En 1738, Broons a 300 livres d'imposition pour aider à la réfection des abreuvoirs. A Saint-Jouan, il est exigé des habitants une somme de 700 à 800 livres, heureusement trouvée dans les coffres de la paroisse « sans quoi les habitants auraient dû en faire l'impo-

sition sur eux-mêmes ». Mais cette somme avait été mise en réserve pour la réparation de l'église qui tombe en ruine ! Cercle vicieux, cette réparation coûtera plus cher le moment venu. A Langouhède, Charles Camus, établi Maître de Poste en 1742, demande une aide pour subvenir à la nourriture de sa famille, plus 600 livres pour acheter chevaux et fourrage. Châtelaudren doit payer 360 livres en 1746 en avance pour le Maître de Poste, plus 500 livres au successeur et un loyer²¹.

Les paroisses ne sont pas d'accord et se jalourent.

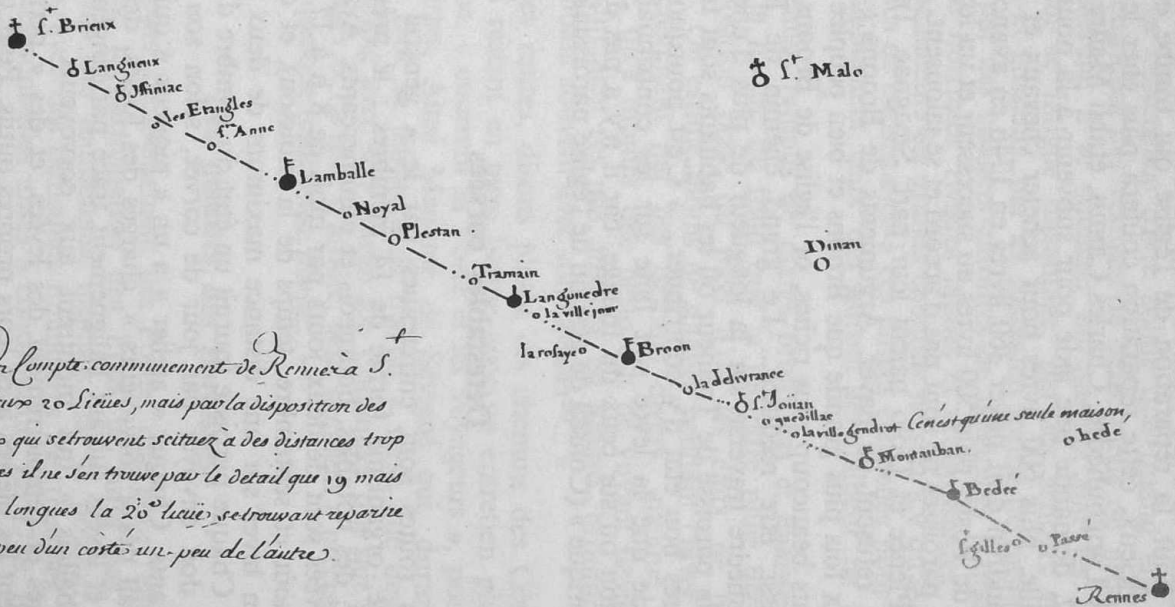
Si Plénée et Dolo paient leur part, Sévignac, Tramain et Broons refusent de payer. Arguments de Broons : « Plénée est deux fois plus grande que Broons et bien peuplée avec des habitants beaucoup plus riches, or l'église de Broons ne peut, elle aussi, être réédifiée... Le grand chemin de Broons à Langouhède traverse sur la longueur de plus d'une lieue et demie la paroisse de Trémeur où les habitants sont très riches et en très bon état d'y contribuer... » C'est pourquoi Broons demande que la levée soit faite sur les contribuables à la capitation ou sur ceux du fouflage, car il n'y a pas d'argent à la « fabrique » (Conseil de gestion de l'église paroissiale).

Détestables corvées

Les routes sont entretenues par le « général » de la paroisse, organisme formé de 14 membres : le président, le recteur, des notables, bourgeois et commerçants. Avant 1725, les corvées sont de deux jours par mois de 8 h à 17 h en été (sauf août et septembre, temps de la moisson), et de 9 h à 15 h en hiver sur une distance maximum de deux lieues et demie. Chaque paroisse fournit un état du nombre d'hommes qu'elle doit envoyer par jour de corvée, selon son nombre d'habitants. Chaque « atelier » a un « piqueur » qui conduit le travail des « corvoyeurs », chargés des fossés, des accotements et levées suivant l'alignement tracé par l'ingénieur, des « lamballais » qui montrent aux corvoyeurs à faire les bordures et l'empierrement des levées, et des « perrayeurs » qui tirent les pierres avec leurs propres outils. Pour une lieue, il faut cinquante corvoyeurs et lamballais par piqueur et par jour. Les ingénieurs font leur tournée au moins une fois tous les quinze jours²². Cette corvée ne va pas sans difficulté ; la Commission Intermédiaire est saisie à plusieurs reprises. Voici

Route de RENNES à S^t BRIEUX

Chaque trait — designe une demie-Lieue
 Chaque point • designe un demiquart de Lieue.



On compte communement de Rennes à S.
 Brieux 20 Lieues, mais par la disposition des
 lieux qui se trouvent scituez à des distances trop
 fortes il ne s'en trouve par le detail que 19 mais
 très longues la 2^o lieue se trouvant repartie
 un peu d'un costé un peu de l'autre.

Itinéraire Rennes - Saint-Brieux. (A.D.R. C 1982)

LES ROUTES DE POSTE EN CÔTES-DU-NORD

quelques extraits des délibérations de cette Commission, montrant les différents aspects des questions traitées à cette époque : intérêts des particuliers, organisation de la main-d'œuvre, etc...

Jeudi 19 janvier 1736 : Lettre de l'abbé de Ponbriand à l'Intendant à propos de la route de Rennes à Saint-Malo : « Avant de planter les piquets et de faire marquer à la bêche les nouveaux alignements, laisser les particuliers se pourvoir devant l'Intendant et se borner à une partie de la route pour ne pas être accablé de requêtes ».

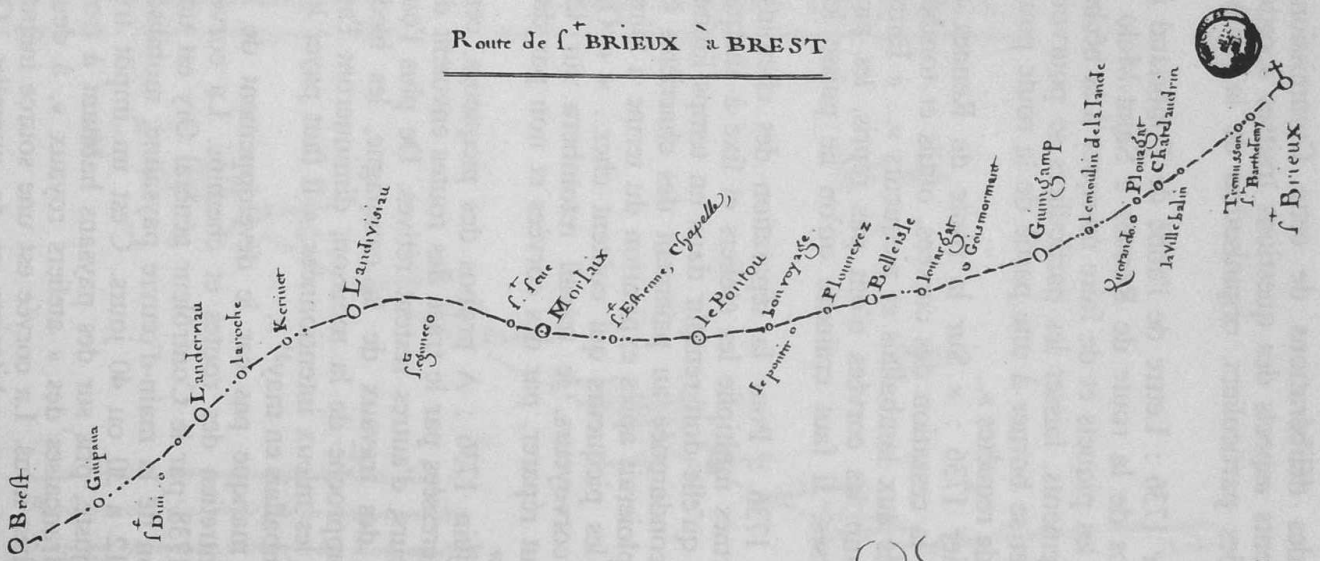
Mardi 31 janvier 1736 : « Sur la route de Rennes à Guingamp, lors de la cessation des corvées, outils et tombeaux ont été laissés aux lamballais et picqueurs »... « Entre Rennes et Guingamp les corvées n'ont pas repris, les picqueurs sont dispersés. Il faut craindre qu'on ne puisse les retrouver... »

Jeudi 12 avril 1736 : Pour la réparation des chemins, l'Intendant de Viarmes multiplie les ateliers et fixe à chaque paroisse une tâche qu'elle doit remplir dans un temps limite, sous peine d'être condamnée au paiement des charrières et ouvriers qu'on emploierait après expiration du terme à faire. « On a multiplié les picqueurs qui coûtent cher... » « On surveille peu les corvoyeurs, le travail retombera sur les pauvres... » « il faut réparer, par des corvées et non par des levées de deniers... »

Dimanche 10 juin 1736 : A propos des picqueurs, certaines paroisses intéressées par le tracé des routes envoient de nombreux corvoyeurs, d'autres restent rétives. De plus l'ouverture prochaine des travaux de la campagne, les bleds noirs, les foins, l'approche de la moisson, diminueront l'ardeur des paroisses les mieux intentionnées. « Il faut payer les picqueurs et les lamballais en may²³ ».

Le travail ne manque pas car le développement de la Poste amplifie l'entretien des routes et chemins. La corvée royale établie en 1738 par le Contrôleur général Ory est une véritable réquisition de la main-d'œuvre paysanne, mobilisée annuellement de 12 à 30 ou 40 jours. C'est un impôt très lourd, variable, injuste, pris sur des paysans habitant à trois ou quatre lieues françaises des « ateliers royaux », à deux lieues bretonnes chez nous. La corvée est une source inépuisable d'abus, de mesures arbitraires et de querelles. On conçoit que les paysans bretons l'aient eue en détestation.

Route de S^t BRIEUX à BREST



Les petits traits — marquent
une demie-lieue, les petits points — marquent
un demi-quart de lieue.

Le duc d'Aiguillon chargé principalement de l'administration militaire, entreprend d'améliorer les « grands chemins » pour des raisons stratégiques. Il aimerait tracer des routes rectilignes à la romaine. Utopie en Bretagne. Du moins veille-t-il personnellement à tous les détails techniques de son plan routier sans omettre l'aspect humain du travail : le rayon d'action des corvées est réduit à deux heures de la paroisse des corvoyeurs et des secours accordés aux accidentés du travail. Cette corvée sera remplacée ultérieurement par une redevance pécuniaire afin de recourir à une main-d'œuvre spécialisée. Supprimée en 1766 par un édit de Turgot, puis rétablie elle sera enfin abolie en 1789.

Les villes : un parcours d'obstacles

Si le grand chemin est difficile à pratiquer, les obstacles sont également nombreux dans les villes. En 1740, Jouanin, Maître de Poste à Saint-Brieuc, fait des représentations à M. du Fort, Fermier général des Postes, à l'occasion de la chute du pont du Gouédic. « Etant nécessaire de le refaire à neuf, ce qui pourra être un ouvrage de longue haleine, un chemin provisionnel a été fait à côté, qu'empruntent le carrosse et les autres voitures de la messagerie²⁴ » De façon générale « l'arrivée, la traversée et la sortie de la ville ont des pavés dans le plus mauvais état. Ils ont besoin de la plus prompte et la plus forte réparation²⁵ ». Même situation à Lamballe : la traversée de la ville est très dangereuse « par le mauvais état du pavé tout rompu qui a besoin d'être rétabli entièrement ». Les Lamballais protègent leurs rez-de-chaussée des crues du Gouessant par des madriers qui réduisent encore la largeur de la chaussée ». La traversée est tellement mauvaise, tellement impraticable, que tous les rouliers qui passent sont forcés de conduire leurs voitures si près des maisons que tantôt ils enlèvent un abat-vent, tantôt ils enfoncent des murs, y causent des secousses considérables ou toute autre espèce de dommages préjudiciables aux propriétaires. Ceux-ci pour se garantir de ces accidents placent bornes sur bornes et même des morceaux de bois en face de leurs maisons et obstruent conséquemment les rues²⁶». Lettre de la municipalité 1802.

En arrivant à Châtelaudren par Guingamp « le chemin est

absolument rompu, depuis le commencement du pavé, jusqu'à un petit pont de bois qui est dans le voisinage de la Poste ». Selon un rapport des Visiteurs de la Poste en 1737, « il faudrait faire des dépenses immenses pour construire un chemin facile aux entrées et sorties de Dinan et Jugon ».

La communauté de Dinan adopte en 1776 un projet de requête « au sujet des aplanissements des abords de la ville et l'ouverture du nouveau chemin ». Cette route qui doit faciliter le passage des convois militaires en évitant la sévère montée du Jerzual nécessite qu'on élargisse et rectifie l'ancienne rue de part et d'autre du vieux pont en abattant des maisons. La route monte ensuite à flanc de colline pour entrer en ville près de la porte Saint-Louis.

Il faudra attendre 1781 pour obtenir l'adjudication des travaux, le roi et les Etats ayant accordé un total de 100.000 livres. Cette nouvelle route ne sera carrossable que plusieurs années plus tard. On profitera de l'incendie de 1781 pour rectifier la rue de la Ferronnerie et élargir la sortie ouest de la ville jusqu'à la porte de Brest, dernier goulot d'étranglement pour le passage des convois militaires et les transports d'artillerie par cette ville.

Face aux requêtes multipliées, l'Intendant de Bretagne, Le Bret, assure que « les mauvaises parties que doivent réparer les villes et les communautés, ainsi que celles qui sont à charge des corvoyeurs, seront mises en bon état avant l'hiver prochain ». Mais il s'en faut que toutes les réclamations soient satisfaites. Quant à la Commission Intermédiaire, elle délibère et pare au plus pressé. On accorde un fonds de 1000 livres pour réparer en cailloutage dans les banlieues de Guingamp, les trous et les ornières²⁷. La traversée de la ville sera même interdite en mars 1785. Les courriers voudront forcer le passage, « l'un d'eux s'étant même armé d'un sabre, menacera les ouvriers²⁸ ». On fera les réparations urgentes au pont du Gouëdic, à Saint-Brieuc, sur les fonds des grands chemins. Du coup, on renvoie à des temps plus heureux la construction du pont Sainte-Anne à Lannion. En dédommageant, certains Maîtres de Poste se voient accorder le troisième cheval. Le 1^{er} septembre 1768, M. Perroud, ingénieur des Ponts et Chaussées croit pouvoir écrire : « Toutes les routes sont en assez bon état ». Et, en 1773, M. d'Oigny confirme superbement depuis Paris : « En général toutes les routes de Bretagne commencent à approcher de leur perfec-

tion²⁹ ». Mais les inondations n'en continuent pas moins de défoncer les routes et d'emporter les ponts. Le 16 mai 1773, trois mois après la belle déclaration de M. d'Oigny, à la suite d'un orage et d'un tremblement de terre à Châtelaudren, la chaussée de l'étang est emportée par les eaux. Sous le choc des matériaux de la mine de plomb de Rue-Bourgnée et Moulin Duval, une voiture de roulage pesant plus de 6000 kg en stationnement devant le relais de Poste de l'Hôtel de l'Ecu, est emportée dans les Lingoguets à plus de 800 m³⁰. De 1789 à 1800, l'entretien des routes est rendu inexistant par les troubles révolutionnaires : traversée de Dinan dépaillée, route de Dinan à Saint-Brieuc défoncée, ponts détruits par les chouans ou menaçant ruine à Dinan, sur le Gouët à Saint-Brieuc, à Guingamp, Belle-Isle, Lannion (le pont Sainte-Anne détruit en 1789 ne sera reconstruit qu'en 1814).

Le début du XIX^e siècle verra quelques travaux routiers « ardemment désirés par le public qui se voyait fréquemment arrêté à la porte de Brest à Dinan par des voitures de foin, de faguiilles, meubles, etc... » En 1832 « il faut procéder à l'eschaussement d'un mètre de la voûte, sans lequel les diligences ne peuvent passer. Il faut dans quelques circonstances dépailler sous les roues des voitures qui s'y sont imprudemment engagées ». La côte de Saint-Barthélémy, entre Saint-Brieuc et Trémuson, qui faisait le désespoir quotidien des courriers et postillons, sera rectifiée en 1840, celle de Belle-Isle en 1845, celle de Montbareil en 1852. La route du bord de la Lieue de Grève en Plestin, sera ouverte en 1838. Malgré les efforts accomplis depuis un siècle, le réseau routier des Côtes-du-Nord est cependant bien insuffisant, alors qu'approche l'ère du chemin de fer.

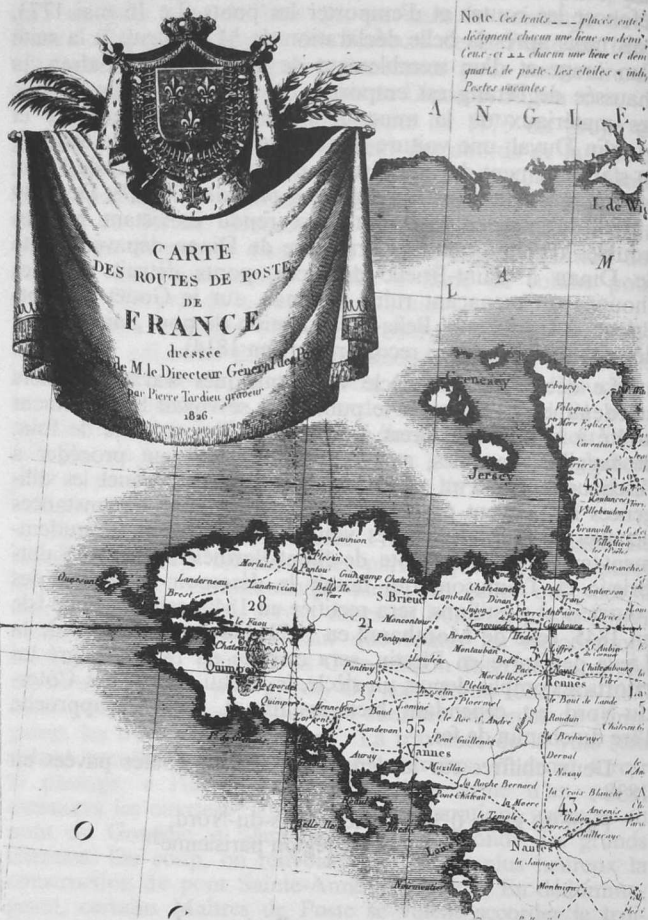
Deux chiffres sur la densité en kms de routes pavées en 1838 :

Pour 10 kms : 0,52 dans les Côtes-du-Nord,
2,71 dans la région parisienne³¹.

Bon voyage en Bretagne !

En 1764, pour aller à Rennes, puis Dinan, Lamballe, Saint-Brieuc, Châtelaudren, Guingamp, Lannion, Tréguier, Quintin, Rostrenen, Belle-Isle-en-Terre, Broons, Saint-Jouan,

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR



Routes de poste en Bretagne. Tardieu. 1926. (Collection Moussault.)

LES ROUTES DE POSTE EN CÔTES-DU-NORD

un carrosse part tous les lundis près des Grands Augustins, rue Pavée, à l'Hôtel Saint-François, à Paris, à 5 h du matin, et arrive à Rennes le jeudi soir. Coût du voyage Paris-Rennes : 40 livres. On donne des chaises et des berlins pour la Bretagne. La chaise de Poste est un véhicule à deux roues, pour deux personnes, traîné par un cheval, si léger qu'on s'en sert pour « courir la Poste », d'où son nom. Le privilège de son exploitation est accordé au marquis de Crenan en 1664. La diligence est lente puisqu'en 1782, il faut encore cinq jours et demi pour faire Rennes-Brest : départ de Rennes mardi à 4 h du matin, arrivée à Brest dimanche à 12 h. Ou départ de Brest lundi matin, arrivée à Rennes samedi 12 h³². (Cf. annexe 2).

En 1806, Paris-Rennes ou Rennes-Paris en 4 jours ; départ tous les deux jours. A Rennes, correspondance pour Lorient, Saint-Malo, Quimper, Saint-Brieuc, Brest et toute la Bretagne.

En 1817, départ tous les jours.

En 1833, il ne faut plus que deux jours et demi, avec correspondance tous les jours pour Dol, Dinan, Vannes, Pontivy.

En 1840, on suppose que le trajet est encore plus rapide, car la diligence tirée par quatre chevaux et conduite par deux postillons transporte les saumons frais de Belle-Isle-en-Terre à Paris !

Par rapport à la diligence, la malle-poste peut être considérée comme un rapide puisqu'en 1814, elle ne met que 87 h pour relier Paris à Brest, 62 h en 1829, 48 h en 1838, 44 h en 1842.

En Bretagne, l'infrastructure des chemins est restée celle des anciennes voies romaines qui ne reçoivent pas souvent d'aménagements, ni même le simple entretien indispensable. Les Etats de Bretagne considèrent que les travaux peuvent être faits par le seul moyen des corvées sans qu'ils aient à y consacrer leurs ressources. Attachés à leurs solides principes, ils continuent de rejeter tous les projets qui leur sont présentés.

Il faudra la nomination d'un surintendant et du duc d'Aiguillon pour donner l'impulsion d'une amélioration du réseau routier par l'élargissement et le pavement des routes et pour mettre au point un réseau de communications cohérent. Mais malgré tout « ce qu'on appelle un bon chemin, c'est un chemin moins mauvais que par le passé ».

Le duc d'Aiguillon

Le duc d'Aiguillon (1720-1782), Armand Vignerot du Plessis de Richelieu, arrière-petit-neveu du cardinal, était l'un des plus brillants gentilhommes de son temps. Il appartenait à l'entourage immédiat du roi qui en fit pour ses 33 ans le commandant en chef en Bretagne. Mari d'une Bretonne, Mlle de Brehand de Plélo, il arrivait avec un préjugé favorable dans une province où il entendait déployer ses talents d'organisateur. Chargé spécialement de l'administration militaire, le duc réorganisa la milice garde-côtes et prit en charge l'amélioration des « grands chemins », principalement pour des raisons stratégiques. Il veilla personnellement à tous les détails techniques, créant ou améliorant en dix ans plus de routes que durant toutes les années passées. D'Aiguillon put ainsi organiser avec une remarquable efficacité la défense des côtes bretonnes pendant la guerre de Sept Ans contre les Anglais, marquée par la victoire de Saint-Cast en 1758.

Mais les besoins militaires entraînaient de nouvelles demandes de subsides et d'Aiguillon, de tempérament fier et coléreux, eut maille à partir avec les Etats et surtout le Parlement de Rennes, dont il détestait les prétentions politiques. Il trouva au Parlement un adversaire des plus coriaces en la personne du procureur général Caradeuc de La Chalotais, magistrat chevronné et ambitieux à l'éloquence mordante. Ce dernier soutint contre le commandant en chef, une bataille acharnée, aux multiples péripéties : convocation en corps du Parlement de Rennes à Versailles pour une sévère admonestation du roi, démission de presque tous les parlementaires, emprisonnement de La Chalotais et de son fils, coalition de tous les Parlements de France pour soutenir leurs collègues bretons. Le duc d'Aiguillon dut se retirer en 1768. « J'aimerais mieux brider des ours que des Bretons » avait-il dit un jour.

LE RELAIS

Le maître de poste : un personnage !

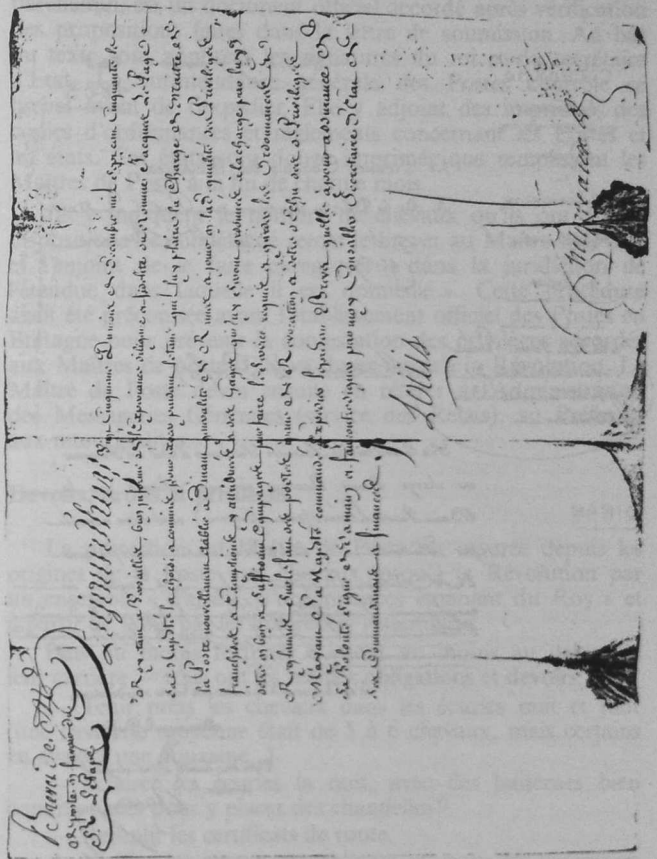
Comment devient-on maître de poste ?

Pour devenir Maître de Poste il faut avoir une bonne réputation, posséder quelques biens, c'est-à-dire une écurie, des chevaux et le fourrage pour leur nourriture. En résumé, justifier d'une bonne fortune. De nos jours une caution est encore exigée par l'Administration des Postes à la nomination des receveurs des P.T.T. En Bretagne, le recrutement étant difficile, c'est quelquefois la paroisse qui fournit l'argent nécessaire à l'installation du Maître de Poste. La présentation par un tiers ou une personne de qualité est utile ; une recommandation par le général de paroisse ou autre notable, sera la bienvenue. Le candidat fait alors une **proposition** ; si elle est acceptée, il fait par écrit, une **soumission** (cf annexe 3) au roi. Dans cette lettre, le postulant s'engage à fournir les locaux, les chevaux, les équipages et le personnel. Cette soumission peut comprendre des clauses exceptionnelles ou des conditions particulières. Elle est transmise par l'intermédiaire de la hiérarchie (visiteur, délégué, intendant, surintendant, etc...) Si elle est acceptée, une **autorisation** est envoyée au futur Maître de Poste qui peut s'établir et assurer ses fonctions en attendant de recevoir une **nomination** ou une **commission** sanctionnant les termes du contrat ou un **brevet** (Voir p. 49, Jacques Le Pape à Dinan, fac-similé qui com-

A Versailles le 29 Novembre 1750

Le Monsieur Jacques Le Pape habitant
 de Bou de Landea propose Monsieur
 de former l'établissement d'une poste à
 Dinan pour communiquer à St. Malo et
 à St. Orieux, et il offre de en faire le
 service si on juge à propos de luy
 expédier un Brevet, et moyennant
 le gage du Roy et de la Province. Je
 vous prie de vouloir bien me donner
 votre avis sur l'utilité de ce
 tablissement, et en ce cas vous
 vous ferés informer des distances
 tant à St. Malo qu'à St. Orieux
 et si le Roy et la Province
 la gratification ordinaire de la
 Province. J'ay l'honneur de être avec
 un pax fait attachement Monsieur
 votre très humble et très obéissant
 serviteur
 J. Le Pape

M. de Harme Intend. à Rennes



Paris, le 19 Janvier 1823

Ministère
des Finances
Division
Administrative
des Régisfinanciers
1^{re} Section.

Le Premier Comis des Finances,
A M. le Préfet du département des Côtes d'Armor
à S. Briec

Monsieur le Préfet,

Je vous prie de vouloir bien agréer l'assurance de ma haute considération,
Monsieur le Préfet,
Vos très-humbles et très-obéissants
serviteurs.

(Signature)

Ann. de la nomination de Dame Veuve Lemée à la poste aux chevaux de Dinan

Nomination de Dame Veuve Lemée, Dinan. 1823. (A.D. St-B 6P.)

porte la signature de Louis XV). Le brevet, rédigé sur parchemin, est un document officiel accordé après vérification des propositions faites dans la lettre de soumission. Au bas du texte sont apposées les signatures du roi et du secrétaire d'Etat. La surintendance générale des Postes contrôle ce brevet avant de l'expédier. Elle y adjoint des imprimés, des copies d'ordonnances et règlements concernant les Postes et les états. Ces états sont douze imprimés que remplissent les Maîtres de Poste à la fin de chaque mois.

Ils y indiquent le nombre de chevaux qu'ils ont à leur disposition. Le subdélégué remet le brevet au Maître de Poste et l'enjoint de le faire enregistrer « dans la juridiction de l'étendue dans laquelle il est domicilié ». Cette procédure avait été préconisée avant l'établissement officiel des Postes en Bretagne pour prévenir la contestation des privilèges accordés aux Maîtres de poste. Elle va durer jusqu'à la Révolution. Le Maître de Poste devra ensuite en référer à l'Administration des Messageries Générales (service des Relais), au Préfet et aux municipalités.

Devoirs, droits et privilèges

La protection du Maître de Poste est assurée depuis les origines de la Poste aux chevaux jusqu'à la Révolution par un ensemble « d'arrêts, d'ordonnances émanant du Roy » et à partir de 1789, par les différentes Assemblées.

Plus ou moins fortunés — tout au moins au début de leur carrière — tous ont les mêmes obligations et devoirs.

- Tenir prêts les chevaux dans les écuries nuit et jour (une cavalerie moyenne était de 5 à 6 chevaux, mais certains en avaient une douzaine...)
- Eclairer les écuries la nuit, avec des lanternes bien conditionnées pour y placer des chandelles³³.
- Remplir les certificats de route.
- Vérifier les passeports obligatoires pour les voyageurs et inscrire ceux-ci sur un registre (nom — qualité — nombre de chevaux — route prise...)
- Tenir un registre journalier : arrivée et départ des chevaux et des courriers.
- Eventuellement signer le traité de conduite des diligences (Cf. annexe 4).

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

De leur côté, les Maîtres de Poste sont vérifiés : inventaires et contrôle des matériels d'équipement, de l'état des chevaux, du fourrage, de l'état sanitaire des lieux en général...

Pour compenser toutes ces obligations, ils ont des **droits** :

— Seuls leurs chevaux de courriers royaux sont autorisés à chevaucher au galop.

— Ils ne dépendent pas des tribunaux de droit commun.

— Ils bénéficient d'exemptions et de privilèges :

— Ils sont exemptés de toutes les tailles³⁴.

Cet impôt n'existant pas en Bretagne, il est remplacé par le fouage, impôt modique sur chaque maison ou « feu »³⁵.

— Exemptés du logement des gens de guerre, de guet, de garde.

— Exemptés de contribution et fournitures pour subsistance de logement des gens de guerre.

— Ils peuvent tenir à ferme 60 arpents de terre, plus leurs héritages.

— Ils peuvent vendre du vin aux « courriers et postillons sans être troublés et des vivres par hôteliers, cabaretiers et autres, mais sans abuser ».

— Ils partagent les privilèges attachés au relais vacant qu'ils assurent³⁶.

— Leurs brevets seront exempts de tous droits d'enregistrement.

— Après la Révolution, ils doivent, par contre, faire enregistrer leurs brevets ou commissions à la mairie. De même, doivent faire l'objet de déclaration en mairie, les affaires administratives concernant les postillons, chevaux maltraités, accidents ou incidents...

Ses gages

Sur le plan financier, le statut de Maître de Poste est très complexe en Bretagne. D'une part il perçoit des gages en provenance du pouvoir royal comme tous les autres Maîtres de Poste du royaume, à savoir : 200 livres par an d'appointements et 100 livres de gratifications de la province « lui tenant lieu de privilège dont il ne jouit pas dans cette province comme dans les autres »³⁷. Tout ceci géré par le pouvoir central se fait avec beaucoup d'irrégularités (2 à 3 ans de retard parfois). La somme globale est envoyée à l'Intendant de Rennes. Ses subdélégués sont « chargés de

LE RELAIS DE POSTE

faire le paiement moyennant une quittance donnée sur parchemin devant notaire. (Voir encadré). Les sources de conflit sont nombreuses (retard, partage des relais vacants, accord du troisième cheval, relais mal tenu...) D'un autre côté, d'autres Maîtres de Poste recevront leurs « secours » du « général » (assemblée) de la paroisse qui aura parfois fait une avance en levant des deniers.

Là aussi les difficultés s'accroissent, chacun « tire la couverture à soi ».

Lettre de M. Pajot de Villers, Paris, le 23 juillet 1738 à M. de Pontcarré de Viarmes, Intendant de Rennes.

« J'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 18 de ce mois pour la forme de paiement des gages des Maîtres de Postes de votre province des six premiers mois de cette année, on ne voit pas, Monsieur, que la forme des quittances sous seing-privé certifiées de MM. vos Subdélégués soient suffisantes parce que le Trésorier des Postes qui est chargé de ce paiement en doit compter à la Chambre des Comptes ou il faut qu'il représente les quittances de ces paiements en forme, c'est-à-dire en parchemin par devant Notaire et Contrôles dans les lieux où le Contrôle a lieu, ainsi, Monsieur, comme c'est un petit objet pour chaque Maître de Poste en particulier, je crois, sauf votre meilleur avis, qu'il est à propos de se conformer à usage de tous les autres Maîtres de Poste du Royaume qui donnent tous leurs quittances par devant Notaires quoy que de sommes plus modiques et cela pour éviter toutes les difficultés qui pourraient subvenir. J'ai l'honneur d'être avec un sincère et respectueux attachement, votre très humble serviteur³⁸.

Alors ces Maîtres de Poste chercheront à tirer profit de leur situation. Ils n'ont la permission, de par les règlements, de conduire sur les chemins de traverse, qu'à certaines conditions ; lorsque ces conditions seront réunies, ils seront maîtres des prix, n'ayant en principe pas connaissance des toises de ces traverses. A ces recettes ou revenus fixes, s'ajoute le prix des courses payées par les particuliers, les « courriers de cabinet », les entreprises de messageries publiques ou privées.



ORDONNANCE DU ROY,

Qui fixe à vingt-cinq sols le prix de chaque Cheval de Poste attelé à une Chaise à une personne, à commencer du premier Juin de la présente année.

Du 26. May 1739.

DE PAR LE ROY

SA MAJESTE' étant informée, que quoique par son Ordonnance du 25. Octobre 1724. Elle ait fixé le poids qui doit être porté sur les Chaises pour prévenir la ruine des Postes, dont la plupart des Chevaux périssent par leur surcharge, & que malgré la disposition de son Ordonnance, non seulement les Couriers continuent d'avoir des Chaises surchargées; mais encore elles sont elles-mêmes par leur construction si pesante la plupart, que les plus forts Chevaux suffisent à peine pour les porter, ce qui occasionne journellement aux Maîtres des Postes des pertes considérables de Chevaux, & une dépense qu'ils ont peine à supporter, lesdits Chevaux étant généralement très-rare & très-chers, & jugeant qu'une augmentation de cinq sols par Cheval attelé de Chaise à une personne seroit moins onéreuse au Public qu'il ne recevroit de préjudice d'être privé de l'utilité qu'il retire de trouver les Postes en bon état, A ORDONNE' ET ORDONNE qu'à l'avenir, & à commencer du premier Juin prochain, il sera payé dans toute l'étendue de son Royaume, avant que de partir de la Poste, par toutes personnes, de quelque qualité & condition qu'elles soient, vingt-cinq sols pour chaque Cheval attelé aux Chaises à une personne seule, non compris les Guides des Postillons. Quant aux Berlines, Voitures à quatre roués & Chaises à deux personnes, les Chevaux continueront d'en être payés, conformément à l'Ordonnance du 17. Juin 1725. sur le pied de trente sols chacun; Et pour éviter la contravention de plusieurs Couriers à ladite Ordonnance du 17. Juin 1725. qui pour se soustraire à sa disposition, & ne point payer trente sols par Cheval & pour trois Chevaux en Chaise à deux personnes, mais seulement comme pour une Chaise à une personne seule, l'un des deux propose l'alternative, ou de prendre un Bidet, ou de ne payer que sur le pied de Chaise à une personne; ce qui cause de fréquentes altercations entre les Couriers & les Maîtres des Postes, pour à quoi obvier Sa Majesté ordonne qu'en ce cas les Chevaux attelés audités Chaises à deux personnes, seront payés à trente

sols, & pour trois Chevaux comme si les deux personnes étoient dedans; & par rapport aux Bidets, le prix continuera d'en être payé sur le pied de vingt sols, à l'exception des Couriers du Cabinet, qui ne payeront que quinze sols par Cheval, conformément aux Ordonnances. FAIT SA MAJESTE' défenses à toutes personnes, de quelque qualité & condition qu'elles puissent être, de charger leurs Chaises, tant derrière que devant, de plus de cent trente livres pesant, & d'exiger par force des Chevaux des Maîtres des Postes, à peine de déobéissance, Mande & ordonne Sa Majesté à tous Gouverneurs & Lieutenans Généraux de ses Provinces, Gouverneurs particuliers & commandans de ses Villes & Places; Intendants & Commissaires départis dans lesdites Provinces; de tenir la main chacun en droit foi, & de donner les ordres nécessaires pour l'exacte observation de la présente Ordonnance, qui sera publiée & affichée par tout où besoin sera, & ainsi qu'il appartiendra, à ce que personne n'en prétende cause d'ignorance. FAIT à Versailles le vingt-six May mil sept cent trente-neuf, Signé LOUIS; Et plus bas, PHELYPEAUX.

JEAN-BAPTISTE-ELIE CAMUS, de Pontcarri, Chevalier, Seigneur de Viarme, Seny, Belloy & autres lieux, Conseiller du Roy en ses Conseils, Maître des Requêtes ordinaire de son Hôtel, Commissaire départi par Sa Majesté pour l'exécution de ses Ordres en la Province de Bretagne.

VEU la présente Ordonnance. NOUS ordonnons que ladite Ordonnance, sera exécutée selon sa forme & teneur, & à cet effet, lue, publiée & affichée, par tout où besoin sera, à ce que personne n'en prétende cause d'ignorance; enjoignons à nos Subdélégués chacun en droit foi de tenir la main à son exécution. Fait à Rennes le quatre Juin mil sept cens trente-neuf. Signé PONTCARRE DE VIARME. Et plus bas, par Monseigneur, LOYSEL DE FOULBEC.

Ordonnance royale tarifant les chevaux de Poste. 1739.

Mais nos routes sont peu fréquentées, aussi seront-ils autorisés, dans toute la Bretagne, à tenir 100 arpents de terre au lieu de 60 pour « leur permettre de soutenir, envers le roi, un service onéreux et envers le public des obligations à charge dans bien des circonstances ». De plus, on laboure ici avec des bœufs et beaucoup de terres autour des relais sont des landes. Pour améliorer leur sort ils sont amenés à se battre afin de défendre leurs droits; ils écrivent pour demander des secours mais leurs requêtes sont souvent rejetées, d'autant plus qu'ils sont jaloués par les autres contribuables qui ne jouissent pas des mêmes privilèges.

Comparons le Maître de Poste au maître artisan qui touche 15 à 20 sols par jour, le manoeuvre 10 sols, le journalier 4 à 10 sols (son employeur le nourrit), le fileur 9 sols 8 deniers en 1786 mais il doit se contenter en 1788 de 4 à 5 sous³⁹.

Quelques prix de denrées :

En 1789 :

- une livre de viande = 3 sols
- poulet = 3 à 6 sols
- une barrique de cidre = 12 livres
- corde de bois = 8 à 10 sols

La livre

Sous l'ancien régime, la livre est une monnaie de compte. De 1640 à 1690 elle est comptée de 8 gr. 3 d'argent. A partir de 1690, réévaluation et dévaluation constantes. En 1700 elle perd 20 % de sa valeur et en 1715 : 30 %. Cette livre tournois doit son nom à la ville où elle était frappée : Tours.

1 sol = 1 sou = 12 deniers

20 sols = 1 livre = 1 franc, mais on ne commence à compter en francs qu'après la Révolution.

En 1795 :

- une livre de viande = 3 livres
- une livre de pain = 26 sols
- une barrique de cidre = 200 livres

A la même époque 39 livres de froment valent 42 livres ;

- le seigle vaut les 2/3 du froment ;
- l'avoine vaut 1/3 du froment⁴⁰.

Pendant ce temps, les usagers paient pour une lieue de Poste 30 sols par cheval attelé à une chaise d'une personne, 25 sols pour un bidet. Et sur ses ressources, le Maître de Poste doit rémunérer ses postillons au tarif de 5 sols (porté à 10 sols en 1756).

Ses autres métiers

Fréquemment aubergiste, agriculteur, maître-maréchal, marchand de drap ou de fers comme à Châtelaudren, ou tisserand comme Jacques Le Pape à Dinan ou encore officier (invalide) de cavalerie ; tout ceci l'aide à vivre en lui apportant un complément de ressources. Le Maître de Poste est un employé du roi ; il reçoit un salaire forfaitaire ; il est aussi un correspondant de la Ferme des Postes dont il reçoit des instructions... C'est enfin un auxiliaire de police.

Son uniforme

Employé royal, il est tenu de porter un uniforme (Cf Annexe 5) : « Surtout à la française de drap bleu de roi, collet écarlate rabattu et arrondi, parements bleus comme le surtout, doublure d'étoffe de laine écarlate, passe-poil de même couleur avec un bordé d'argent large de six à sept lignes sur le collet et les parements, veste unie à la française, de drap couleur écarlate, culotte de la même couleur que la veste, gros et petits boutons blancs aux armes du roi. » Le grand uniforme comportera le même, bordé de 6 à 7 lignes sur les devants et les poches du surtout.

Son importance

Fièrement campés dans cet uniforme, plusieurs Maîtres de Poste des Côtes-d'Armor sont des personnages importants : à Lannion, J.-B. Juste, Maître de Poste et aubergiste, est aussi, de par ses activités, auxiliaire de police. Ne doit-il pas tenir registre et inscription des étrangers demeurant chez lui, s'assurer que les passeports sont en règle, consigner le lieu d'où ils viennent et celui où ils se rendent, « dénoncer les gens déguisés susceptibles d'être mal intentionnés et perturbateurs du repos public » ?⁴¹. A Lamballe, R. Soulain et surtout P. Revel qui a cumulé pendant la Révolution les charges de Lamballe et de Saint-Brieuc tout en étant membre du Comité

de Surveillance, Commissaire de la Société Populaire (chargé du cabinet noir), est affilié à la loge de la « Vertu Triomphante » (Franc-maçonnerie de Saint-Brieuc).

Il fait partie de ceux qui se sont enrichis pendant que d'autres vivent beaucoup plus modestement et même pauvrement comme F. Bréhinier chargé de la Poste de Moncontour à Port-Malo et qui, ne pouvant honorer ses créances, donne sa démission.

Sa succession

Donne-t-il le préavis de 6 mois obligatoire ?... Que la place soit vacante par démission ou par décès, sa veuve ou ses enfants peuvent lui succéder et bénéficier de la place à condition d'en faire la demande. Priorité leur est accordée ; cette succession familiale assure en effet la continuité, écarte les problèmes inhérents au logement et procure un personnel familiarisé au fonctionnement du relais de poste. En fait cette priorité n'est accordée que si elle est assortie d'atouts appréciables : aisance, aptitude au service et bonne conduite. C'est ainsi qu'en 1761, à Dinan, Jacques Le Pape n'est plus en état de remplir ses fonctions. La place est envoyée par François Martin qui affirme que le fils de Jacques « ne s'acquitterait pas mieux que son père de cette tâche ». Et malgré l'avis favorable à Martin, le brevet de Maître de Poste est accordé à Le Pape fils pour respecter la tradition. Le plus souvent c'est la veuve qui hérite du titre en attendant la majorité d'un fils, le cas échéant ; c'est sans doute une des raisons pour lesquelles il n'est pas rare de voir une femme à la tête d'un de ces relais. Pendant plusieurs générations, certains relais sont tenus par les mêmes familles.

Le postillon

« Ah qu'il est beau le Postillon !... »

Une autre catégorie de personnel a contribué à façonner l'esprit public de ce temps et la mémoire collective en a retenu l'image célébrée par des chansons :

« Ah qu'il est beau, qu'il est beau !
le Postillon de Longjumeau ! »

(On disait « Postillon »)

Ses tâches

Toujours attaché à une chose, la Poste aux chevaux, et non pas au service personnel d'un Maître, ce compagnon est responsable d'un attelage, de son relais au relais suivant. Il reviendra à son point de départ après avoir fait reposer ses chevaux. Aide du Maître de Poste, il vit sous son toit. Il est logé (parfois dans un grenier), nourri mais peu payé. Il s'occupe des chevaux (nourriture et soins) et sert de guide, seul ou avec un autre collègue suivant une réglementation très stricte qui, codifiée en 1739, subira de nombreuses modifications en 1749 et 1756 et surtout en 1771 suivant l'ordonnance publiée en annexe 1. Au début, cet homme est tout à la fois responsable des chevaux, de la voiture, des passagers et de l'itinéraire. Il fait le voyage à cheval. Petit à petit ses fonctions vont se scinder en deux métiers différents : le cocher avec siège sur la voiture conduira l'ensemble tandis que le postillon, toujours à cheval, règlera l'allure entre deux relais de poste.

Son habit

Personnage pittoresque et populaire, son métier est rude. Il faut l'équiper contre le mauvais temps et les chutes, le protéger contre les contestations des messagers ou loueurs de chevaux : c'est à quoi s'emploie le roi qui, par ordonnance du 27 août 1786, décide de codifier l'uniforme des postillons (cf Annexe 5) « Veste de drap bleu de roi, doublure d'étoffe de laine couleur écarlate, collet rabattu et arrondi de drap écarlate, ainsi que les revers et les parements, petits boutons blancs comme ceux des Maîtres de Poste. Ils porteront sur le bras gauche l'écusson (cf couverture verso) aux armes de Sa Majesté, écusson que l'administration « veut bien leur fournir pour cette fois, et dont ils seront chargés de s'entretenir à l'avenir », monté sur un bracelet de cuir, où sera imprimé le nom de la Poste à laquelle ils seront rattachés ainsi que le numéro de leur rang dans chaque Poste. Ils pourront porter sur leurs collets de parement un galon d'argent de 20 mm de largeur après 20 ans de service ; ils porteront un second galon de même largeur au collet et après 30 ans un autre parement. Un chapeau rond, haut de forme, en cuir verni, domine cette figure qui attire l'œil des filles... »

Copie de la lettre écrite par
M. Clouet, Ministre des Contributions
publiques, à M. M. du Directoire & Procureur
général & Juge du Département des Côtes du Nord
Paris, ce 8 mai 1792.
Prenant en considération de la Liberté.
quelques Municipalités, Messieurs,
ont pensé avoir le droit d'imposer dans le
rôle de la contribution mobilière, les Maîtres
de poste à la taxe des Domestiques & à celle
des chevaux, pour leurs postillons & pour
leurs chevaux de poste.
Les postillons ne peuvent, sous aucun
rapport, être regardés comme des
domestiques. Suivant l'art. 14 de la
Loi du 16 février 1791, & l'instruction
de l'Assemblée Nationale sur le même
article, ce sont des compagnons attachés à une
char, & non pas au service personnel d'un maître.
D'un autre côté, d'après l'article 15 de la
même Loi, la taxe des chevaux



Postillon à pied

Le postillon n'est dans ses bottes que s'il est en selle, car elles restent fixées au cheval. A terre, en pantalons serrés, son insigne au bras gauche et son fouet au poignet, sûr de lui, le postillon a posé pour Honoré Daumier. Ce port du costume sera l'occasion de querelles ; il servira de référence et le duc de Polignac se voit donc obligé de rappeler ses instructions aux Maîtres de Poste : « Vous ne permettrez pas que vos postillons fassent leur service sans être revêtus de l'uniforme que le roi a bien voulu leur permettre de porter... Vous veillerez à ce qu'ils ne montent jamais à cheval qu'en bottes ; et vous les préviendrez de ma part que s'ils étaient maltraités en faisant le service, je n'aurais d'égards aux plaintes que vous m'en porteriez qu'autant qu'il me serait justifié qu'ils étaient en uniforme. »⁴²

Dans sa fonction, le postillon trône sur des chevaux timoniers, enfoncé dans des bottes « qui montent presque jusqu'au ventre, aussi épaisses et aussi raides qu'une baratte de bois ». Lors d'un changement d'attelage, le temps accordé sera très court avec interdiction de descendre de cheval. D'où l'expression « Boire le coup de l'étrier », du postillon qui se désaltère sans descendre de cheval. Répété plusieurs fois par jour, ce geste contribuera à illuminer maintes trognes. Il soigne son entrée dans les agglomérations, « faisant claquer son fouet avec force et vivacité ». Ses appels de fouet ont un langage : un appel unique annonce un tarif ordinaire, un triple appel « à la Milord » exige un maximum d'égards.

Sa formation

Mais n'est pas postillon qui veut. Très souvent fils du Maître de Poste, frère ou beau-frère, il devra avoir 16 ans accomplis (la limite d'âge supérieure n'est pas connue). Il aura plus tard un « permis de conduire » délivré par le maire et fournira des attestations fréquentes relatives à sa moralité, aux accidents subis, aux libertés prises éventuellement avec l'horaire ; le tout consigné sur un livret.

Ses conditions de travail

Dispensé du service de la garde nationale, il sera un personnage protégé, le plus souvent respecté. Ses contraintes et obligations sont nombreuses : horaires, vérifications de l'état des chevaux, non-violence vis-à-vis des chevaux mais aussi des voyageurs...

Il ne devra pas être en état d'ivresse lorsqu'il sera en rang de départ, etc... S'il est défendu aux postillons d'insulter les voyageurs ou d'exiger une somme supérieure à celle prévue par le règlement⁴³, il leur arrive parfois de prendre des chemins de traverse pour éviter un relais et gagner ainsi une double course. Parfois même, encouragés par leur Maître de Poste, ils mèneront l'attelage à faible allure pour obliger les voyageurs à coucher dans leur auberge. Lorsque ces faits sont démontrés, les délinquants sont très sévèrement punis par la révocation ou la prison. En effet les voyageurs peuvent consigner leur plainte sur un registre tenu par le Maître de Poste, vérifié par les inspecteurs dans leur tournée, ou écrire à l'Intendant à Rennes comme le relate un courrier du chevalier seigneur de Prépéan à M. Pontcarré de Viarmes. « Le 18 août 1741, il a pris au nommé Soulain, Maître de Poste à Lamballe, trois chevaux pour se prendre à La Guerche quand, arrivé à Dinan, le postillon descend à l'auberge du « Petit-Paris » et refuse avec insolence de continuer sa route. « On parlemente... Rien à faire... Qu'à cela ne tienne ! Le « portemanteau » (1) du cheval du postillon est mis sur celui du domestique et en route pour La Guerche. Ordre est donné au domestique de ramener les chevaux à Dinan et de leur donner de l'avoine. Le postillon refuse de les ramener à Lamballe, le

(1) « Portemanteau » : pièce d'étoffe ou de cuir taillée en rond en forme de valise dans laquelle on enveloppe les manteaux que l'on met sur la croupe du cheval quand on va en campagne.

domestique du comte fait alors marché avec le dénommé Pierre Portail dit Pignerolle de reconduire pour 40 sols les chevaux à Lamballe. Mais notre Pignerolle et le postillon se mettent à boire dans deux cabarets jusqu'à une heure du matin et partent chacun sur un cheval, le 3^e en laisse, puis se séparent, abandonnant les chevaux... ».

On comprendra que le comte demande punition et amendes à verser à l'hôpital de Dinan ou de Lamballe.⁴⁴

Le postillon n'apparaît pas d'une nature franchement docile et capable de discipline, à tel point que le pouvoir central ressent le besoin de réglementer sans arrêt : la conduite au trot dans les rues étroites, la vérification de son porte-manteau, le remboursement des avances faites par lui, dans sa route, pour le compte du Maître de Poste, le changement de service d'un relais à un autre, le nombre de chevaux que chaque postillon peut conduire à l'abreuvoir etc... etc... (cf Annexes 6 et 7)

Une autre fois, en 1783, un postillon nommé Julien Le Seigneur, de la Poste de Dinan, a maille à partir avec un voyageur, et la dame Martin, Maîtresse de Poste, proteste vivement auprès de son administration. En voici le résumé par le subdélégué de Dinan : « la dame Martin n'a point exagéré sa plainte des maltraitements exercés contre Julien Le Seigneur, son postillon, par le sieur de Basse Maison Boullet... et lorsqu'elle a pris la voye de la plainte, ce n'a été que pour prouver où peuvent entraîner les violences de l'homme le plus furieux et le plus emporté. Sur les informations que j'ai prises, on découvre à chaque pas la plus grande douceur et la plus grande honnêteté de la part de Julien Le Seigneur, et en même temps la brutalité la mieux caractérisée de la part du sieur Basse Maison Boullet ». J'ai l'honneur de vous informer que cette affaire a fait beaucoup de bruit dans le pays, et que, si elle restait impunie, elle serait très nuisible aux Maîtres de Poste, en les mettant dans l'impossibilité de trouver des postillons. Il paraît naturel que le sieur Boullet soit condamné à des dédommagements vers le postillon. La dame Martin n'a point été payée des frais de sa course, ny le postillon de ceux accordés aux guides ». Bien souvent, il est impossible de déterminer à qui incombe la responsabilité de la dispute.

Rude métier parfois que celui de postillon. La loi du 9 décembre 1798 prendra en compte les droits des postillons qui, « après 20 ans de service en rang » ou en cas d'accident

ou d'infirmité, bénéficieront d'une pension de retraite (supérieure à 150 F mais inférieure à 200 F), réversible en tout ou partie à la veuve et aux enfants⁴⁵. Très bien, mais en 1826 la pension sera refusée à Jacques Perquis, postillon « ayant exercé à Jugon de 1792 au 27 sept. 1816 alors qu'il a été forcé de se retirer à cause des infirmités contractées au service.

Nous savons que les Maîtres de Poste ont la charge de signer les « traités pour la conduite des diligences ». On y réglemente l'attitude des postillons dont ils garantissent même la prudence, l'expérience et l'honnêteté.

Punitions en cascade

Les sanctions sont codifiées : ainsi tel postillon qui se laisse dépasser volontairement par un ralentissement de la marche ou par des haltes inutiles subira la retenue entière de la course, ou seulement une réduction d'un franc par chaque dix minutes de retard. Sont également punis : l'absence d'uniforme, la malpropreté ou plus généralement les plaintes relevées à l'encontre des postillons, par la retenue du pourboire, ou même « la mise à pied » (interdiction de monter à cheval), voire le renvoi définitif. Chaque voyage a pourtant son lot d'incidents, dont le plus courant est le bris d'une roue ou d'un timon, et le plus sérieux la « verse ». Les accidents sont nombreux : maladresse des postillons, chevaux abattus, essieux brisés en sont souvent la cause ; l'abbé Richard dénombre huit cent vingt accidents de tout genre en 1808 en France. Il faut dire aussi que le réseau routier médiocre permet mal les croisements ; la Poste a priorité et les rouliers, les chaises, les cavaliers à « franc-étrier » doivent détourner voitures et chevaux pour lui faire le passage d'où des querelles entre postillons et commis de la Ferme, mais aussi de nombreux accidents. Il serait fastidieux d'énumérer tous les épisodes qui remplissent les annales de notre département. On en citera quelques-uns, plus marquants ou plus pittoresques et qui, relevant de fautes commises par des postillons, justifieront une pluie de punitions parfois sévères.

— Tel François Fouré, postillon du relais de Saint-Brieuc qui, « reconnu d'une intempérance habituelle » fait verser son attelage dans le fossé ; or le préfet des Côtes-du-Nord, allant assister au conseil de révision de Pontriex était

Division générale
des Postes.
Division des Relais.
Vous il est essentiel de relater
dans les réponses la désignation de
Division ci-dessus.

Monsieur le Préfet,

J'ai reçu la lettre que vous m'avez fait
l'honneur de m'écrire le 9 de ce mois, et
relativement à l'intempérance habituelle d'un
Postillon du relais de St. Briec appelé François
Treuze, ainsi que le procès verbal dont
vous m'annoncez l'envoi.

Ce Postillon avait déjà été signalé à
l'Administration pour les mêmes raisons, et
j'ai lieu d'être fort surpris, d'après les ordres
qui avaient été précédemment donnés, que le
Maître de poste ait continué de l'employer.
Les procès verbaux d'Inspection avaient cessé
de le mentionner au nombre des Postillons du relais.
Je fais adresser de nouveaux ordres au Maître
de poste pour qu'il soit congédié sans certificat,
ce qui garantit son exclusion définitive du
Service des Postes.

Quant au blâme qui doit retomber sur le même
Citulaire pour avoir compromis la sûreté des
Voyageurs, en tolérant dans son établissement un

Monsieur le Préfet du Département des Côtes du Nord.

Lettre congédiant un postillon de Saint-Briec pour son intempérance.

Je vous remercie, Monsieur le Préfet, de m'avoir
mis à portée de prescrire ces dispositions dans
l'intérêt du Service public, et je regrette beaucoup
que vous ayez été exposé aux dévagrations que vous
avez éprouvées.

Je vous prie d'agréer l'assurance de la considération
distinguée avec laquelle j'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Préfet,

Votre très humble et très
Obeissant Serviteur
Le Conseiller d'Etat
Directeur Général des Postes
Lafont

Lettre congédiant un postillon de Saint-Briec pour son intempérance.

son passager. Le postillon est congédié, sans certificat, ce qui garantit son exclusion définitive du service de la Poste ».

— Ou le 4 septembre 1761, Jean Hervé, courrier de Saint-Brieuc à Rennes, qui n'a pas livré sa malle ; il prétend qu'elle lui a été volée à deux lieues de Lamballe dans les landes⁴⁶.

— Ou, en 1779, un nommé Navisseau, postillon de la Poste de Saint-Brieuc, qui se bagarre à cause du prix d'une course à destination de Lamballe⁴⁷.

— Ou encore Mariette, postillon à Lannion, qui a perdu (ou soustrait) cinq dépêches dont il était porteur : celles de Pontrieux, Paimpol, La Roche-Derrien, Tréguier et Lannion. Le roi le fait arrêter et mettre en prison ; mais il est élargi en 1787 car « il ne paraît pas coupable d'infidélité »⁴⁸.

A ces fautes, présumées ou réelles, il faut ajouter les conséquences du brigandage ; les chouans remontent dans le département. Au printemps 1793, Boishardy attaque, au Pont sur l'Evran, entre Lamballe et Saint-Brieuc, le courrier de Paris et disperse la Garde nationale qui l'escorte. C'est aussi le 14 octobre 1799, Jacques Ferret qui conduit la diligence de Saint-Malo à Lamballe ; elle est arrêtée par quatorze chouans entre Saint-Gueltas et le moulin de la Soraie, à la limite d'Hénansal et de Quinenic. Elle ne transporte ni voyageurs, ni marchandises particulières ; les brigands volent alors au cocher sa montre d'argent, 15 F 60 et un « mouchoir d'une valeur de deux francs ». Et ils le renvoient en s'exclamant : « Va, bougre, tu es bien heureux d'être quitte pour cela » !

Punitions et condamnations, ou médailles sanctionnent les actes des postillons :

— Ainsi, le 16 août 1782, arrive un ordre du roi pour punir de 8 jours de prison le nommé François Le Seigneur, de la Poste de Dinan (peut-être le frère de Julien). Il a insulté des voyageurs et manqué au subdélégué de Dol ; il était ivre, les voyageurs ont dû le réveiller et il a répondu par des injures⁴⁹.

— Autre cas : celui de Marc Le Bizet qui, le 10 février 1787, sera arrêté et détenu dans la prison de Lannion pour avoir perdu cinq dépêches dans sa course.

— Ou encore, le 26 octobre 1819, Henri Noguét, postillon né à Broons et domicilié à Lamballe, qui est condamné à quatre mois de prison, 50 F. d'amende et au remboursement

de la procédure car il a été convaincu d'homicide involontaire⁵⁰.

— Mais le sort d'Yves Kerrien, de la malle de Morlaix à Guingamp, est encore moins enviable puisqu'il est condamné aux galères pour vol qualifié de 92 livres 16 sols⁵¹.

Médailles d'honneur

En contrepartie, mais plus tard, on note aussi des distributions de médailles d'honneur comme au profit d'André en 1849 ou de Cavalan en 1855, postillons à Saint-Brieuc, pour actes de courage et de dévouement...⁵²

Combien de postillons dans chaque relais ?

Les rapports des Visiteurs Généraux nous en donnent une idée :

— A Guingamp en 1737, Utinel a 2 postillons et 12 chevaux⁵³.

— A Saint-Brieuc en 1743, Ferron a 3 postillons et 14 ou 16 chevaux.

— A Saint-Jouan en 1747, Mérienne qui a besoin de 2 postillons pour ses 7 chevaux, s'en voit retirer un pour la milice⁵⁴.

— A Broons en 1750, pour 18 chevaux on a 4 postillons plus « un domestique propre à courir la Poste en cas de nécessité ». Dans ses archives, la ville de Lamballe possède des informations sur les postillons en fonction :

- Auguste Ricaud habite rue Saint-Lazare en 1815 ;
- Jean Leray (34 ans) ;
- Louis Henry (28 ans) rue Bouin en 1831 ;
- François Dubourg (32 ans) marié, trois enfants, en 1846 ;
- François Turbiau (40 ans) ;
- Jean-Marie Allaire (29 ans) marié, un enfant ;
- Jean-Marie Briens (40 ans) marié, trois enfants, en 1856 ;
- Claude Rault (29 ans) habite rue du Bout du Val en 1866⁵⁵.

Le postillon qui a tenu une place importante dans notre histoire a marqué notre langage où tant d'expressions sont encore un rappel constant de son métier : — « Avoir le pied à l'étrier » — « lâcher les guides » — « partir du pied gauche ou retomber sur ses pieds »... Le mot lui-même d'« Ar postillon » (en breton) désigne dans certaines régions du département le facteur ou préposé actuel. Le postillon n'est pas prêt de quitter notre mémoire...



Equipement de postillon à cheval

Les chevaux

La Bretagne royaume du cheval

Sans remonter à la plus haute antiquité qui fit la renommée hippique de la Bretagne, ou à Charles Le Chauve qui connut son échec le plus retentissant contre la cavalerie bretonne (à 4 lieues à l'ouest de Redon), il est vraisemblable que le vicomte de Rohan qui prit la croix en 1218, ramena de la 4^e croisade, comme butin de Basse-Egypte, neuf étalons orientaux qu'il lâcha dans les forêts de Quénécan et de Poulancre où ils firent souche⁵⁶. Vers 1600, on propose quelques mesures réglementant la monte dans le but d'améliorer la production chevaline du pays. « Il sort déjà de la Basse-Bretagne tous les ans 8 à 10.000 chevaux ; les meilleurs viennent des trois évêchés : Tréguier, Léon et Cornouaille (Quimper), surtout Tréguier est la pépinière car on tient pour assuré qu'il y a plus de 20.000 cauales dans ce seul évêché. » Ainsi s'exprime Solleysel, écuyer ordinaire de la Grande Ecurie du roi à la veille de la création de l'Administration des haras royaux par Colbert le 10 janvier 1666.

Les haras : source de conflits entre les Etats de Bretagne et le pouvoir royal ! Ils seront supprimés puis rétablis ; les croisements imposés sont rejetés par les paysans peu coopérants, tant par routine que par esprit frondeur. Ces premiers lieux d'implantation au cœur du département des Côtes-

d'Armor, sur un massif accidenté, boisé, coupé de gorges profondes, semé de clairières habitées, sont propices à l'élevage du cheval. Puisqu'il est difficile de se défaire des produits végétaux par suite de l'insuffisance des moyens de transport, l'ajonc — qui pousse sur le granit — sera une grande ressource fourragère. Malgré ses piquants, cette légumineuse très nutritive donnera aux chevaux muscle, santé et vigueur.

Le bidet et le postier

Au nœud des trois principales chaînes bretonnes, les seigneuries de Corlay et de Mûr exploitent au mieux ces immenses landes ; leurs chevaux pâturent, peuvent courir, respirer un air vif, développer muscles et articulations, prendre de la souplesse et devenir agiles, lestes, sobres, rustiques, endurants, infatigables. Ces petits chevaux, courts, trapus, à l'encolure forte (de 1 m 38 à 1 m 55), issus du « roussin », donneront le bidet et ses variétés de double-bidets (dits encore chevaux de Corlay ou de la Cornouaille), sans oublier leurs femelles les « bidettes »⁵⁷. Très recherché pour la Poste aux chevaux, le bidet sera de taille restreinte, aux bonnes articulations, d'une rusticité à toute épreuve et d'une endurance exceptionnelle. A la fin du XVII^e siècle, le conflit culturel entre l'autorité du roi et la Bretagne se cristallisera sur le bidet, ce poney rustique « qui finit par les jambes, car il devient « bouleté » au bout de 3 à 5 ans. Un cheval bouleté est celui dont le boulet paraît avancer trop en devant. Cette conformation vient d'une trop grande fatigue et est une marque sûre que la jambe est usée.

Sur la zone côtière, les plaines fertiles nourrissent un cheptel chevalin de plus grande taille et plus massif, destiné de tout temps au trait. Issues du « sommier », les variétés de gros trait et de trait léger sont seules utilisables à défaut de routes praticables. D'étalon de race bretonne indigène ou de race percheronne, il mesure 1 m 55 à 1 m 60 au garrot, trapu, ramassé. Croisé avec le Norfolk anglais, il donnera le célèbre demi-sang : le postier breton. On en distingue des variétés : — la race dite de Tréguier se divisant elle-même en une race forte et commune (environs de Lannion), une autre beaucoup moins grande (région de Pontrioux) et le cheval dit de Corlay, cheval de montagne, amélioré par d'heureux croisements et grandi par une nourriture plus abondante.

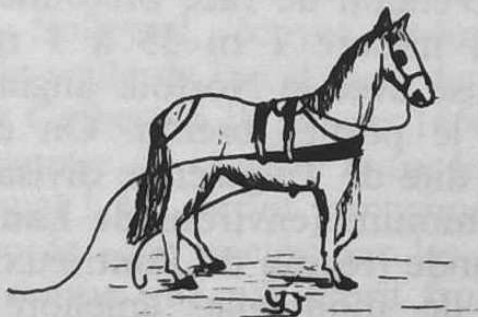
Un de nos « postiers bretons » restera célèbre dans la région : c'est Thérésine, fille de Festival, et Cocotte, forte jument de couleur rouan vineux, i.d. bai, avec des poils mélangés blancs qui, après avoir fait quotidiennement le courrier de Gourin à Carhaix — rude exercice qui avait trempé cette jument très près du sang — sera la mère de Corlay. Cet étalon fera vingt ans de monte à Corlay dans la ville portant son nom. Thérésine était née à Kerbouelen, « la ferme des genêts », en Canihuel, chez Poëzevara, qui l'avait achetée à la foire de Carhaix⁵⁸.

La production chevaline

Organisée, encouragée par Colbert et ses successeurs, elle fut soutenue par d'heureuses initiatives (primes) et la persévérance du Conseil général des Côtes-du-Nord⁵⁹. Une surveillance sanitaire et une réglementation de la monte des étalons privés fut organisée dans les centres suivants : Saint-Brieuc, Dinan, Guingamp, Lannion, Rostrenen et Lamballe⁶⁰ : toutes ces villes avaient eu leurs relais de Poste aux chevaux.

Ces chevaux bretons, de trait ou bidets, malliers ou bricoliers sont élevés par des dresseurs parlant breton. Aussi auront-ils quelques difficultés lorsque, vendus, ils devront apprendre à comprendre le français... ou l'occitan par exemple⁶¹. Cette difficulté supplémentaire s'ajoutera à toutes celles qu'ils rencontreront comme les maladies qui les décimeront.

Chevaux de trait ou bidets étaient appelés malliers, lorsque, chevaux de postillon, ils portaient la malle ou étaient attelés dans le brancard d'une chaise de Poste, et dits bricoliers lorsqu'ils portaient la « bricole », à savoir, une lanière de cuir, partie de harnais qui s'appliquait sur l'épaule du cheval. Cette bricole, inférieure au collier, a été préférée à celui-ci, grâce à sa facilité d'ajustage.



La bricole : bande de cuir placée en travers du poitrail du cheval

<p>CORLAY Ro 1872 né chez M. Poézevara à Canihuel</p>	<p>Flying-Cloud 1/2 sg Norfolk LAMBALLE 1864-79 1856</p>					
	<p>Thérésine 1864</p>	<p>Festival LAMBALLE 1853 1851</p>	Nuncio	Plenipotentiary		
				Ally		
		<p>COCOTTE 1848</p>	<p>Bienséance</p>	Friedland		
				Miss Ann		
			<p>Craven LAMBALLE 1852-57 1848</p>	Giraffe		
		Hab				
			×	Luly Le Pin 1851-61		
		×				

Le deuxième département breton

Cette tradition d'élevage de chevaux, juments ou poulains place le département des Côtes-d'Armor en deuxième position. Si l'on prend les chiffres de la statistique de 1841, on trouve pour les arrondissements de :

	Chevaux	Juments	Poulains
Lannion	5.683	10.890	3.920
Guingamp	6.270	10.257	3.460
Saint-Brieuc	4.694	14.961	4.648
Dinan	4.653	9.511	2.446

Production qui peut s'évaluer à :

45 poulains par 1.000 ha. dans l'arrondissement de Lannion			
20 " par "		"	Guingamp
33 " par "		"	Saint-Brieuc
18 " par "		"	Dinan

Ce tableau fait ressortir l'influence exercée sur cette production par la fertilité des terres. Après avoir constaté que le nombre de poulains nés dans chaque arrondissement est d'autant plus considérable que cet arrondissement a une plus grande étendue sur le littoral, il est utile de situer les Côtes-d'Armor dans les cinq départements bretons.

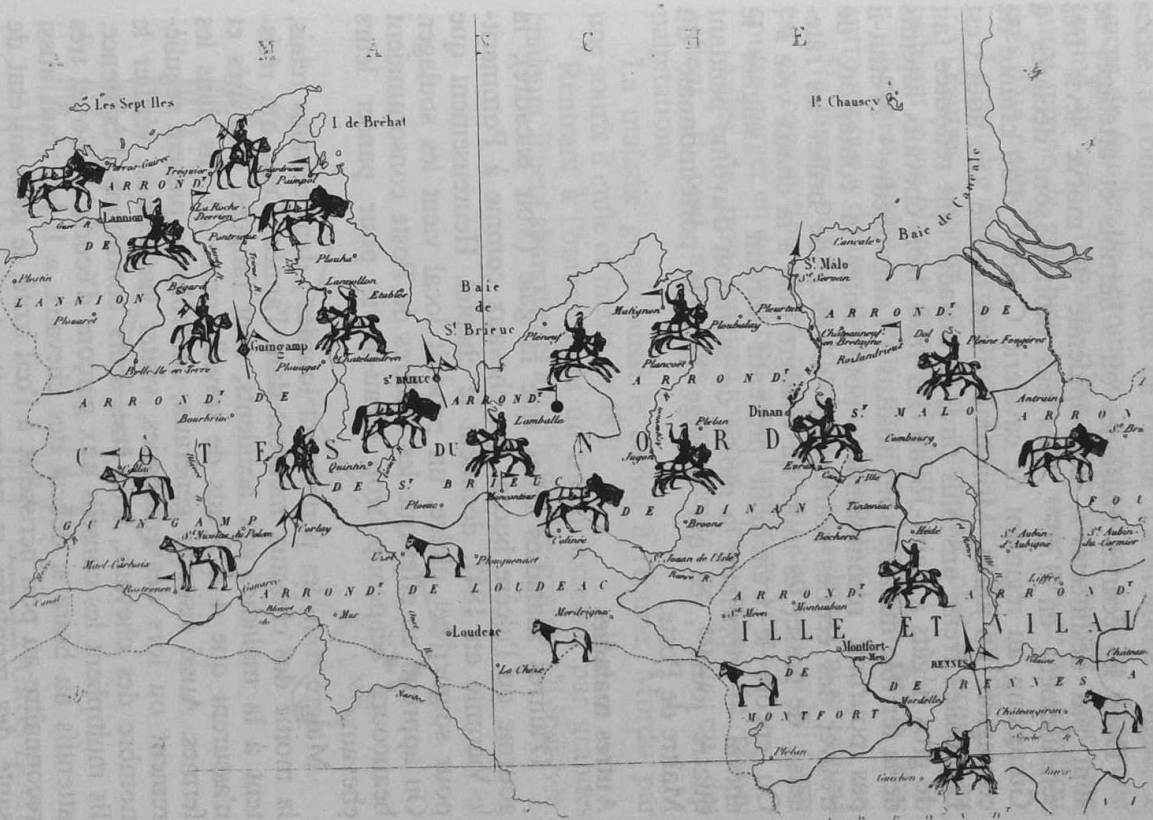
	Chevaux	Juments	Poulains
Finistère	32.645	50.502	22.382
Côtes-d'Armor ...	22.431	51.075	16.432
Ille-et-Vilaine	38.491	18.472	5.470
Morbihan	19.354	17.909	5.136
Loire-Atlantique .	<u>18.880</u>	<u>16.201</u>	<u>4.362</u>
Total	131.801	154.159	53.782

Population totale bretonne de 340.000 têtes chevalines qui donne, pour les Côtes-d'Armor : 109 chevaux ou juments pour une production de 24 poulains. La population progressera encore de 23,34 % entre 1900 et 1912 puisque l'on trouve :

*en 1900 82.544 chevaux de tous âges ;
en 1912 101.812 chevaux de tous âges.*

Chiffres qui diminueront à 94.496 après la guerre de 1914-1918⁶².

Carte de la production chevaline en Côtes-du-Nord



LE RELAIS DE POSTE

Une maladie redoutée : la morve

Dans les écuries malsaines où « harnois et attelages ne sont pas désinfectés », une épidémie de morve sévit très sérieusement en 1739⁶³. Des cas mortels sont déclarés à Guingamp au régiment de cavalerie Condé ; d'où crainte de contagion. En juillet, Moncontour sera touché ; en août c'est Lamballe. Treize ans plus tard, la maladie tant redoutée fait de gros dégâts à Saint-Jouan. En 1830, trois chevaux atteints de la terrible maladie sont abattus à Langouhède⁶⁴. N'était-il pas pourtant recommandé « pour éviter la contagion, de trouver des écuries écartées de la ville... de brûler les râteliers... de passer les murs au vinaigre puis à la chaux vive » ? Ou encore le traitement préventif suivant : — saigner le cheval — supprimer la moitié de sa ration d'avoine pendant quatre jours⁶⁵, ce qui arrange bien le porte-monnaie du Maître de Poste.

Autres maladies

D'autres maladies telles que la gale (Voir encadré), la gourme ou l'ulcère buccal des chevaux comme à Pommerit-le-Vicomte en 1847, déciment le cheptel. Heureusement que pour soigner cet ulcère, un produit local vient les soulager. On apprend en effet que les Maîtres de Poste consommaient beaucoup, beaucoup trop d'eau-de-vie pour panser leurs chevaux !⁶⁶

Malgré tout, les pertes sont lourdes : dans certains relais, la moitié des chevaux meurent dans l'année. Ceux qui résistent à la maladie, aux accidents, sont fatigués, vite usés et n'assurent que 4 à 5 ans de travail contre 25 ans dans les fermes. Aussi visiteurs généraux, contrôleurs, passent régulièrement ou lors des épidémies, visiter les écuries, vérifier le nombre des chevaux, leur état, leurs conditions d'existence. Ils multiplient les conseils aux garçons d'écurie : « Soyez très attentifs au boire si délicat des chevaux. » Il leur faut aussi reconnaître au poil hérissé et à l'œil irrité, le mauvais état de santé des montures et ne pas attendre trop tard pour les « médicamenter », même à titre préventif.

Les recettes miraculeuses circulent.

Si le cheval souffre du ventre, tousse, car il a bu de l'eau trop vive, préparez le breuvage suivant :

3 onces de feuilles de sauge, 3 onces de chardon béni séché à l'ombre, 2 onces de racine d'aristoloche longue, 2 onces de feuilles de véronique, à réduire en poudre dans une terrine de grès. Imbibez d'esprit de vin, couvrez avec une autre terrine de grès bien butée que vous mettez au soleil ou près d'un poêle l'hiver.

La poudre sèche, réimbibez d'esprit de vin trois fois.

D'autres assurent que l'on donnerait plus à propos en utilisant le vin blanc et l'urine d'enfant.

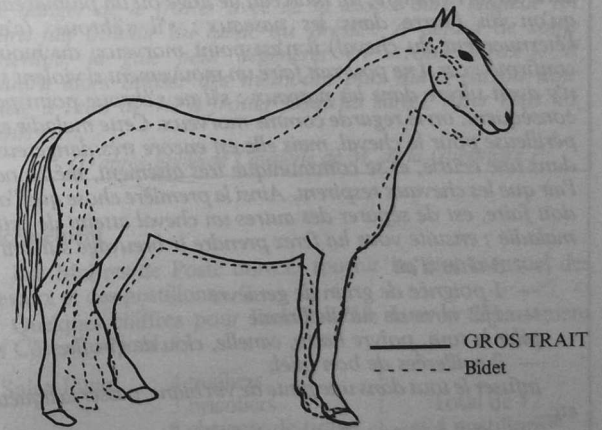
Encore faudra-t-il tenir compte du déclin de la lune surtout pour « donner médecine » (purgation).

Ne jamais purger en équinoxe et en solstice, ni si la lune est en conjonction ou en opposition au carré du soleil ; par contre purger en conjonction avec Jupiter ou Vénus.

Après de trop longues courses, les jambes du cheval enflent. Il peut avoir des battements de cœur ou des palpitations.

La maladie guette aussi le cheval à l'écurie. Mordu par une souris il enfle et meurt en 48 h.

Rentrant à l'ombre après un travail excessif, par grandes chaleurs, il peut chanceler et avoir le vertige comme s'il était ivre.



Gros trait et Bidet.

La morve

Cette maladie a beaucoup de rapport avec celle que l'on nomme pulmonaire ou phtisie chez les hommes ; car, à la toux près que les chevaux n'ont point ordinairement dans ce mal, le siège de cette maladie paraît être un ulcère dans le poumon, quoiqu'on trouve dans cette maladie des ulcères dans d'autres parties, comme le foie, la rate, les reins. La maladie se reconnaît à un écoulement qui se fait par les naseaux, d'une humeur visqueuse, tantôt blanche, tantôt rousse, d'autres fois jaune ou verdâtre. Joignez à ce signe l'engorgement des glandes sous la ganache, lesquelles deviennent douloureuses et adhérentes à l'os. Quand même elles ne seraient pas adhérentes, si elles sont douloureuses, c'est un grand préjugé de morve. L'on fait encore une épreuve, c'est de mettre la tête du cheval sur un seau plein d'eau claire et de brouiller l'humeur qui coule par le nez du cheval. Si cette mucosité ou morve se précipite au fond, comptez que c'est du pus ; si elle surnage, il y a lieu de croire que ce n'est qu'une lymphe épaisse ; quelquefois on y remarque des traces de sang ; quand vous voyez ce signe, comptez la maladie pour incurable. On connaît encore qu'un cheval est morveux par cette épreuve : on trempe dans du fort vinaigre, un morceau de linge ou un plumaceau, qu'on lui fourre dans les naseaux ; s'il s'ébroue, (c'est l'éternuement du cheval) il n'est point morveux, du moins confirmé : car il ne pourrait faire un mouvement si violent s'il n'y avait ulcère dans les naseaux : s'il ne s'ébroue point par conséquent, on le regarde comme morveux. Cette maladie est périlleuse pour le cheval, mais elle est encore très dangereuse dans une écurie, et se communique très aisément, même par l'air que les chevaux respirent. Ainsi la première chose que l'on doit faire, est de séparer des autres un cheval atteint de cette maladie ; ensuite vous lui ferez prendre le breuvage suivant :

- 3 têtes d'ail
 - 1 poignée de grain de genièvre
 - 1/2 verre de suc de brione
- piler le tout, poivre battu, canelle, clou de girofle,
— 2 cuillerées de bon miel,
infuser le tout dans une pinte de vin blanc, passer la liqueur etc...

(D'après Ecole de Cavalerie de M. de la Guérinière)⁶⁷.

La gale

Cette maladie est un vice du cuir, qui devient ulcère, plein de pustules. Le cuir s'épaissit, les glandes de la peau s'engorgent, abreuvées d'un suc âcre et mordant. L'espèce la plus simple est une sorte de gratelle sans écorchure et s'étend sur tout le corps ; tandis que l'autre vient par plaie ; les boutons s'écorchent et font place à une croûte qui tombe ensuite si elle n'est pas de nouveau arrachée. Un simple coup d'œil détecte ces deux formes qui ont en commun de faire tomber le poil. La cause est-elle la fatigue, la contagion ?... Toujours est-il qu'à cette époque la recommandation était surtout de ne pas essayer de la guérir par des remèdes extérieurs (pelle ou fer rougis au feu) mais par le dedans et là les recettes abondent :

- saigner le cheval afin que les remèdes agissent plus efficacement.
- le purger le sur-lendemain avec une once d'aloès socotrin, du séné, fenouil en poudre infusés dans du vin.
- supprimer l'avoine et ne donner au cheval que du son mouillé.

Après deux ou trois soins de ce genre, il n'y aura plus de danger de le frotter avec de la lessive dans laquelle on aura fait bouillir du tabac du Brésil... A défaut de soins attentifs, la gale peut dégénérer en « roux vieux ». Il faudra alors utiliser des méthodes plus dures (savon noir mêlé à l'eau de vie à frotter jusqu'au sang), raser tous les poils etc...

(D'après Ecole de Cavalerie de M. de la Guérinière.)⁶⁷

Recensement

Les Maîtres de Poste doivent fournir un état mensuel des chevaux et des postillons.

Quelques chiffres pour l'année 1758 dans le département des Côtes-du-Nord.

A Saint-Jouan	: 4 malliers	Total de 17 et 4 postillons ⁶⁸
	3 bricoilers	
	5 chevaux de tirage	
	5 bidets	

POSTE DE Broons INTENDANCE DE Bretagne

Route de Rennes à Orléans

ETAT des Chevaux qui sont actuellement à ladite Poste en état de servir

*je de plus un domestique
propres à servir
la poste, en cas de
nécessité*

Nombre des Postillons.	Malliers	Bricoliers	Bidets	Total des Chevaux
quatre	quatre	neufs	Cinq	dix huit

Je soussigné Maître de ladite Poste, certifie l'Etat cy-dessus véritable.
ce 5^e decembre 1758 Duchesne

Fait à

Note. Outre les Chevaux compris en l'Etat cy-dessus, j'en ay pour labourer, cy.

Observations sur le service de ladite Poste.

Dans le nombre de dix huit chevaux mentionné cy dessus il y en a trois hors d'état de travailler actuellement qui sont un bidet & deux bœufs qui sont piqués dans un doigt & ont des soies

Etat mensuel des chevaux du relais de Poste de Broons. 1759.
(A.D.R. C 1987.)

<p>A Broons : 4 malliers 9 bricoliers 5 bidets</p>	<p>Total de 18 et 4 postillons plus un domestique qui peut courir la poste si nécessaire (1)</p>
<p>A Saint-Brieuc : 4 malliers 4 bricoliers 8 bidets</p>	<p>Total de 16 et 3 postillons⁶⁹</p>
<p>A Langouhède : « Il a 8 bons chevaux et cherche 6 chevaux de plus, ce qui lui fera 14 chevaux tant malliers que bricoliers et bidets. »⁷⁰</p>	
<p>A Lamballe : 4 malliers 6 bricoliers 6 bidets</p>	<p>Total de 16 et 5 postillons⁷¹</p>

Le cheval du relais n'est pas toujours exténué, à bout de souffle. Quand le service le permet, il se repose au champ, se nourrit d'herbe fraîche et, revigoré, repart gaillardement. D'ailleurs aguerris par ses rudes journées, il devient très vite résistant à l'épreuve et son Maître, appréciant ses qualités le prépare à participer aux courses.

La fin de la Poste aux chevaux marquera un tournant pour l'élevage. Par ses besoins énormes (20.000 chevaux en 1830 pour toute la France) et la dureté de son service, elle a incité à la sélection et à l'amélioration des animaux qu'elle exige à la fois forts, énergiques et aptes aux allures vives. Avec elle disparaît peu à peu le type de cheval de trait léger qu'elle a largement contribué à façonner.

L'attrait des courses

Environ un siècle à un siècle et demi après l'Angleterre, les premières courses de chevaux ont lieu à Paris en 1776 et en 1807, elles débutent sur la grève d'Yffiniac, au fond de la baie de Saint-Brieuc. Les épreuves s'étalent sur deux jours jusqu'en 1812 où elles se prolongent sur 3 jours. Ce sont des courses réservées aux entiers de cinq ans, aux juments du même âge, aux chevaux de 5 à 7 ans, aux chevaux âgés.

(1) Il faut noter qu'à partir des relais, des piétons effectuaient des courses pour transmettre les messages. Nous avons relevé que le 16 février 1760, pour faire passer le régiment de Cambrésis de Saint-Malo à Lorient, Jean est envoyé de Vannes à Saint-Malo pour aller porter une dépêche de M. le duc d'Aiguillon et revient. Il a parcouru 37 postes soit près de 300 km !⁷²

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

Le premier gagnant — le 14 juin 1807 — un certain « Canaris », gris, 1 m 47, est monté par son propriétaire Claude Berthou de Pleubian, en filet, à dos nu (sic), étant quant à lui en corps de chemise, grande culotte flottante sans bottes ni guêtres, un mouchoir sur la tête, une petite cravache à la main, « un clou fixé au dehors du talon de son soulier pour chatouiller son cheval mais non pour le blesser ». Les 4 000 m ont été parcourus en 7 minutes. Il est vrai que pour accroître l'ardeur de Canaris, son maître lui a fait avaler une bouteille d'eau-de-vie, de laquelle toutefois il n'a pas oublié de prendre sa part.

Supprimées en 1815, les courses de Saint-Brieuc sont rétablies en 1820 et ne cessèrent plus dès lors. Jusqu'en 1825, elles sont disputées par la population du cru, et parmi elle, figurent les Maîtres de Poste.

En 1822, aux courses de Cesson et de Langueux, le 27 juillet, dans la première course : Gautier, Maître de Poste à Lamballe engage son cheval de 5 ans, Péchard (couleur fleur de pêcheur) 1 m 48 ; il arrive troisième. Il a été battu par un autre cheval de 5 ans, Mouton (bai-cerise) 1 m 53 issu de l'étalon espagnol du haras de Langonnet et d'une jument bretonne, présenté par Simon, autre Maître de Poste à Châtelaudren. Mouton arrive premier en 6 minutes 35 secondes et gagne le prix de 800 francs sur la distance de 2052 toises. Dans la seconde course, Châtelaudren est à nouveau à l'honneur puisque le cheval de Simon, Lisette, 5 ans (alezan doré) 1 m 46, fille de l'étalon Pitacus de Langonnet et d'une jument bretonne, arrive première et gagne le prix de 600 F. sur la distance de 2052 toises en 6 minutes 30 secondes. Le lendemain, Lisette arrivera encore première sur 2052 toises en battant son record de 15 secondes : 6 minutes 15 secondes.

— L'année suivante, Péchard arrivera deuxième et Simon, Maître de Poste à Châtelaudren, engage Cartouche 5 ans, 1 m 53, entier, mal teint, sur 2052 toises ; il arrivera deuxième en 6 minutes 35 secondes.

— En 1824 Simon persiste et, le 3 juillet il engage Vaillant, 1 m 46, 4 ans, sur 2052 toises, Smitha, 1 m 47, 5 ans, noir, mal teint, fille de l'étalon Smith de Langonnet qui arrive deuxième en 6 minutes 15 secondes. Bijou, 1 m 45, 6 ans, alezan doré sur 3077 toises. Merhique, 1 m 46, 6 ans, bai cerise, arrive troisième et le lendemain arrive premier en 9 minutes 15 secondes et gagne le prix de 900 francs.

A Saint-Brieuc J.-M. Besconte a toujours engagé Mignonne, 1 m 52, gris truité, qui n'a rien gagné⁷³.

LA VIE DU RELAIS

Le Maître de poste dirige le relais, surveille ses écuries et ses chevaux, pourvoit aux changements d'attelage. Il règne sur tout un petit monde de domestiques, de postillons, de valets, de lingères etc...

Car la plupart du temps, le relais sert d'auberge où se restaurent et se reposent les voyageurs. Personnage curieux et original, de lui dépend la bonne marche, le confort de la halte ou du gîte. Pour ne pas faire attendre, le Maître de Poste est, en principe, tenu d'avoir de la lumière pendant la nuit et un postillon de garde. Très souvent le Maître de Poste est un riche propriétaire, citoyen influent.



Diligence au trot.

L'auberge

Avec tout son personnel, sa vaste cour entourée d'écuries, (parfois l'écurie est située à l'extérieur de la ville

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

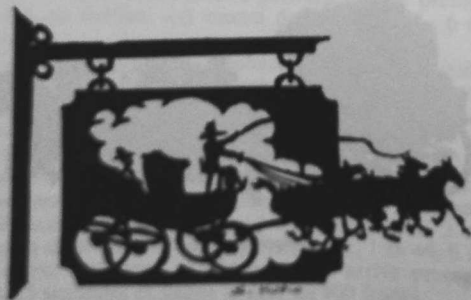
comme à Saint-Brieuc), de remises surmontées de greniers qui servent de dortoirs aux postillons, le relais est très souvent aussi une auberge. Le bâtiment principal comprend alors, au premier étage quelques chambres pour les voyageurs et au rez-de-chaussée une vaste cuisine que Victor Hugo, passant un jour à Sainte-Menhould, décrit avec un réalisme pittoresque :

« Une vaste cuisine, une salle immense, au milieu, la cheminée. Au plafond, un noir réseau de poutres magnifiquement enfumées auxquelles pendent toutes sortes de choses joyeuses : des paniers, des lampes, un garde-manger et, au centre, une large masse où s'étalent de vastes trapèzes de lard... »

Dans les Côtes-d'Armor nous pourrions ajouter... des andouilles. A proximité du relais, il n'est pas rare de trouver une forge et la maison du maréchal-ferrand, un atelier de charron ou de bourrelier, parfois aussi la maison du cantonnier, casseur de cailloux popularisé par les chansons. Le relais est une petite société, liée par les mêmes intérêts. Certains d'entre eux sont à l'origine d'agglomérations plus grandes. Lieu de rencontres où s'échangent les nouvelles, il peut être aussi lieu de propagation des épidémies...

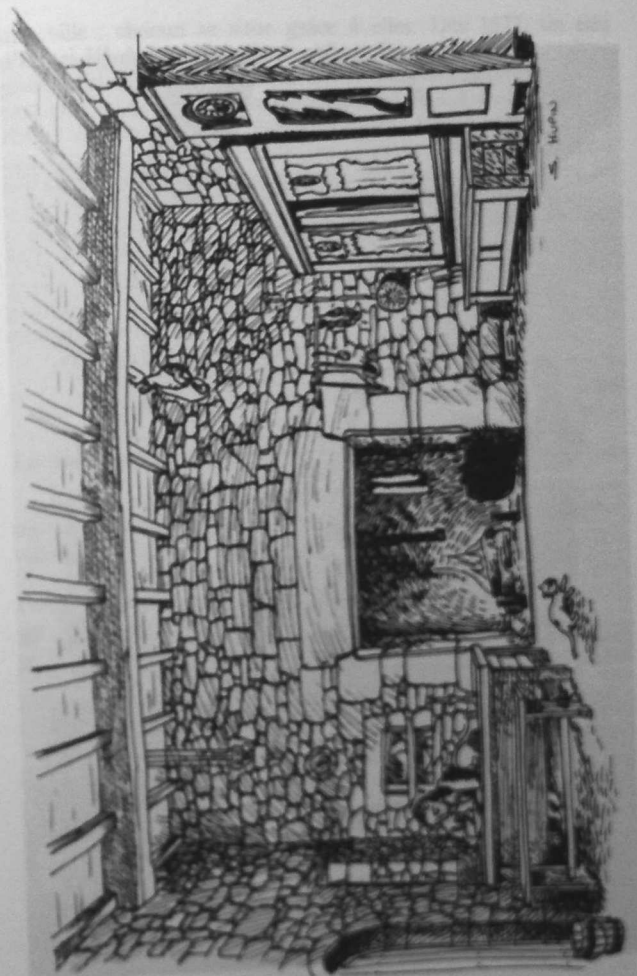
Son enseigne

A cette époque, les rues n'ont ni nom, ni numéro. Les enseignes sont utiles et indispensables pour se repérer dans

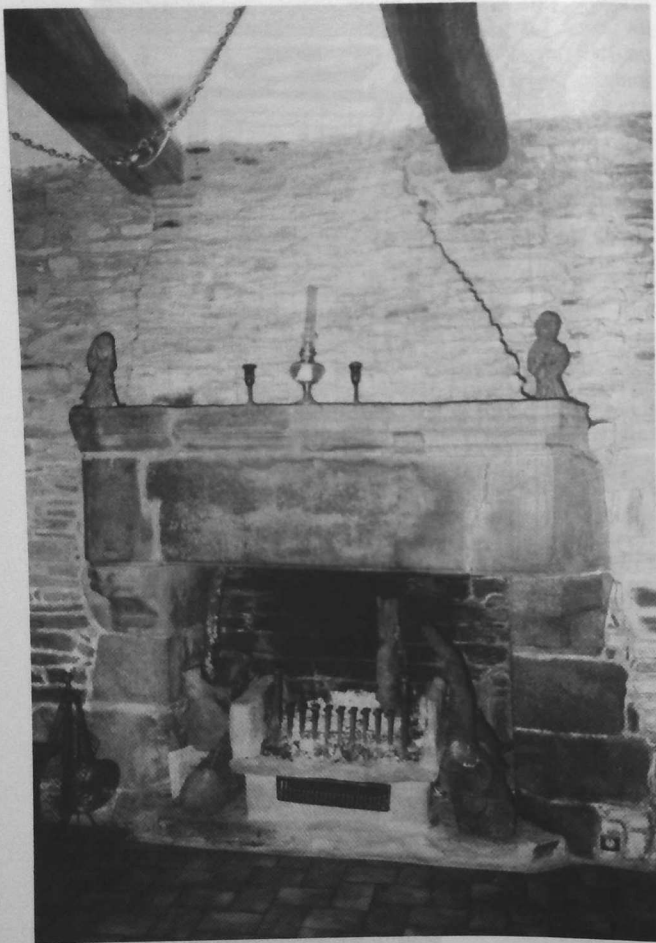


Enseigne

LA VIE DU RELAIS



Astanie à l'auberge



Cheminée de la Grande salle du relais de Lannion.

une ville ; chacun se situe grâce à elles. Dès 1577, un édit d'Henri III décrète l'enseigne obligatoire pour tous les aubergistes afin de pouvoir les identifier plus efficacement. Cette enseigne, suspendue ou se balançant au-dessus de la tête sera l'objet de nombreuses réglementations. Les relais de Poste aux chevaux auront une enseigne officielle, différente de celles des simples « loueurs de chevaux » car le métier de loueur de chevaux est anarchique et Louvois le règlementera, en particulier, en interdisant de louer les chevaux dans les écuries qui n'ont pas d'enseigne.

La mention « Poste aux chevaux » sera vite rendue obligatoire. La tradition attribue au peintre Géricault plusieurs enseignes de relais.

Certaines sont rédigées avec humour :

« Tout passant peut ici s'ébattre

Qu'il ait deux pieds ou qu'il en ait quatre. »⁷⁴

Les soucis du Maître de Poste

Ils sont nombreux : pertes de chevaux, postillons détrossés sur la route, réfection et remplacement du matériel défectueux, cherté des vivres, etc...

Pertes des chevaux

Elles sont importantes : en 1759, à Châtaudren, Bernard en a perdu vingt en 18 mois. Il est vrai que la morve n'est pas la seule cause, les courses forcées lors de la descente des Anglais à la bataille de Saint-Cast les ont épuisés à mort. L'indemnité demandée par Bernard lui sera refusée car il n'a pas averti à temps le syndic. Ce n'est pas le cas de Soulain à Lamballe qui, ayant signalé à temps sa perte en 1767 de trois malliers, un bricolier et un bidet (il y a joint un certificat) recevra un avis favorable à une indemnité. De même Loudeac recevra 640 livres pour la perte de quatre chevaux en 1783.

Autres pertes de chevaux signalées à Guingamp :

3 en 1773, 15 en 1778, 6 en 1780, 30 en 1785.

Le règlement est sévère. Dès 1785, le duc de Polignac avait précisé :

« Lorsque vous éprouverez la perte de quelques chevaux, vous ne négligerez rien pour le faire constater, soit par le

subdélégué, soit par les juges des lieux les plus proches de votre poste, afin que je puisse procurer une indemnité, après avoir fait vérifier les procès-verbaux que vous m'enverrez. »
 « Je vous préviens que vous ne serez admis à participer aux indemnités que le roi veut bien accorder pour ces sortes de pertes, qu'autant que vous formerez votre demande dans les trois mois qui suivront celui où seront morts vos chevaux »⁷⁵. Les Maîtres de Poste écriront, demanderont secours, indemnités, feront valoir sans arrêt les circonstances exceptionnelles dans lesquelles se sont trouvés leurs chevaux surchargés.

La perte d'un cheval constatée et évaluée par le maréchal-ferrand à la demande du Maître de Poste doit, de plus, être authentifiée par un procès-verbal établi par le subdélégué, lequel doit se déplacer et donner ou non sa caution.

Pour la perte d'un seul cheval cette procédure dispense peut amener le Maître de Poste à ne pas y avoir recours ; elle ne couvre pas l'indemnité reçue.

Le décret du 6 juillet 1793 de la Convention Nationale précisera en plus :

« Les indemnités aux Maîtres de Poste ne seront payées qu'au fur et à mesure qu'ils auront remplacé dans leurs écuries le nombre de chevaux nécessaires à leur service. »

Indemnités inégales

Ainsi M. Péron, Maître de Poste à Saint-Brieuc, touchera 200 livres pour un cheval en 1779 et 700 livres pour trois chevaux en 1780⁷⁶. Il en perd chaque année, aussi le subdélégué appuiera sa demande d'indemnisation à l'Intendant dans un courrier du 21 janvier 1783 en précisant : « Le Maître de Poste a réellement perdu le nombre de neuf chevaux au nombre desquels sont quatre pour la malle, trois de bricole, avec deux bidets. L'un des dits chevaux est mort presque subitement en conduisant le vieux Guérin, coursier de la malle de Saint-Brieuc à Châtaudren. » « D'ailleurs il est de justice de vous informer, Monseigneur, que Saint-Brieuc formant un angle au bord de la mer, les routes que les chevaux du Maître de Poste parcourent, sont parsemées de montagnes et de vallons ; que, pour cette raison, ils s'y crévent plus facilement, et ceux qui sont les plus durs à la fatigue n'y résistent jamais longtemps. »⁷⁷

Plus tard l'estimation sera différenciée suivant la qualité

du cheval ; ainsi Denis Boulland, Maître de Poste à Dinan, et qui a perdu trois chevaux en 1794 après des courses forcées obtiendra :

— 1.200 livres pour le 1^{er} — 1.400 livres pour le 2^e — 1.450 livres pour le 3^e.

En 1795, il obtiendra :

— 2.115 livres pour le 1^{er} — 1.175 livres seulement pour le 2^e.

Il n'en sera pas de même pour le cheval d'Olivier Duchesne, postillon chez Bréhinier, dont l'épouse est courrier de Lamballe à Port-Malo. Le 1^{er} germinal an II (21 mars 1794) vers 10 h. du matin, chargé des dépêches de la République pour Port-Malo, il est attaqué, entre Jugon et Dinan par six ou sept volontaires du 7^e bataillon du Calvados, lesquels le maltraitent à coups de sabre et blessent tellement son cheval qu'il lui est impossible d'aller plus loin que Dinan et qu'il est contraint de remettre ses paquets à un postillon et de laisser son cheval à Dinan pour y être soigné « s'il peut encore servir »... Le cheval est estimé à 600 livres.

Et l'année précédente, la jument du « citoyen Louis Laverne (docteur en médecine à Lamballe) avait été estimée à 1.300 livres par Revel, Maître de Poste, « expert convenu »⁷⁹. En 1799, la dame Martin à Dinan demande 850 livres pour la perte de trois chevaux.

Dangers de la route

Sur les deux grandes routes de poste, Paris-Brest et Saint-Malo-L'Orient, qui traversent notre département, il est fréquent de rencontrer des bandits de grands chemins, « pauvres hères auxquels la faim et la misère ont donné des mâchoires de loups », des soldats perdus, le plus souvent des gibiers de potence. Le brigandage prend de nombreux visages, se pratique isolément ou en bandes organisées comme à Plestin. Il suffit de lire les nombreux conseils qui prennent place dans les guides de voyages pour imaginer les dangereuses rencontres de la route.

Ces conseils, les voici : « Ne pas transporter sur soi d'espèces sonnantes, mais se munir de lettres de change » (nos chèques actuels). Cacher des pièces d'or dans les doublures d'habits, etc... »

Les attentats contre les diligences, la poste et les particuliers sont fréquents. Ainsi, au printemps 1793, Boishardy

attaque au Pont sur l'Evran — entre Lamballe et Saint-Briec — le courrier de Paris et disperse la Garde nationale d'escorte de Lamballe.

Le 9 nivôse an III (29 décembre 1794), à minuit et demi, les deux dragons convoyant la malle de Brest sur la hauteur de Saint-Barthélémy sont arrêtés au cri de : « Rends-toi, bougre de bleu ! » et reçoivent trente coups de fusil⁸⁰.

Dans la nuit du 2 au 3 novembre 1797, Duvicquet, au même endroit, attaque la diligence tirée par trois chevaux et emporte argent et courrier.

Nuit du 12 au 13 octobre 1798 : dans le bois de Malunay, la diligence allant à Brest est délestée de 22.000 livres et a un cheval tué.

Durant cette période post-révolutionnaire, les attaques entre Langouhède et Lamballe, entre Lamballe et Saint-Briec et entre Lamballe et Broons se succèdent...

Une anecdote :

Le prier des Bénédictins de Pontorson, pressé, doit se rendre à Saint-Briec en 5/4 d'heure, la route est en travaux, Plantard, Maître de Poste de Moncontour, lui reprend un cheval, le prier passe outre, il part avec un postillon, quitte celui-ci à mi-chemin et force le bidet de telle sorte que l'animal tombe sur la litière et meurt quatre heures après. Il devra payer une amende au Maître de Poste.

Si chevaux et postillons paient de leur vie l'insécurité de la route, le voyageur est aussi en danger :

« Le 29 décembre 1770, à l'auberge du Lion d'Or, rue Courbe à Lamballe, le Maître de Poste Jacques Coulon est avisé par la chambrière qu'un voyageur, arrivé le matin, saigne et soupire. On enfonce la porte ; l'homme baigne dans son sang, un pistolet sur la tempe. Maître Jean Bardet et François Le Blanc, chirurgiens, extraient trois balles de plomb de son crâne. Le voyageur est arrivé vers midi et demi de Langouhède, s'est fait servir à déjeuner dans sa chambre et à six heures du soir il a demandé une chandelle et une bassinoire pour son lit. On inculpe le cadavre qu'on embaume et sale avant de le transporter en prison à Lamballe. C'est le chevalier de la Morlière, garde-pavillon de la marine à Brest, qui est connu pour « ses accès de vapeur mélancoliques ». Le procès du cadavre se déroule jusqu'en août 1771. Après quoi le chevalier est inhumé le 26 août 1771 dans le cimetière Notre-Dame de Lamballe en présence de

trois prêtres... et non pendu, puis jeté en voirie comme les suicidés⁸¹.

Non-réquisition des chevaux

De tout temps le cheval est un animal aimé, protégé en Bretagne. Dans le livre des « Us et Coutumes de Bretagne » de 1553 on peut lire : art. CXXIII : « Nul ne doit arrêter le cheval à gentilhomme ou autre homme d'état qui est pour son usage à chevaucher, si son corps n'est obligé à tenir en prison ou arrêt. Et aussi ne doit le dit cheval être pris par exécution si on peut trouver autres biens meubles ou immeubles. »

Cet amour du cheval, une des passions les plus vives des Celtes, est un trait caractéristique des Bretons. Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, les autorités chrétiennes proscrivent la consommation de la viande dans le but d'éviter, qu'en cas de famine les animaux nécessaires aux travaux agricoles ne soient mangés. Pour d'autres motifs les lois de la Convention Nationale éviteront la réquisition des chevaux des relais de poste. Décret du 13 avril 1793... « Les chevaux de poste ne sont pas mis en état de réquisition. » Il faut assurer l'acheminement du courrier, des soldats, des marchandises. Par contre, le Maître de Poste sera, comme Juste à Lannion, nommé commissaire pour « choisir six chevaux dans le canton, les plus convenables. Il faudra donc estimer les chevaux, mais aussi les selles, brides, bottes, pistoles et autres fournitures nécessaires, surveiller le prompt départ desdits chevaux à Rennes.

Ils devront être à ce lieu de rassemblement le 1^{er} novembre⁸². Le service des armées réquisitionne !...⁸³

Manque de chevaux

Le Maître de Poste manquera lui aussi de chevaux et face à une demande dépassant ses possibilités, il fera appel à des loueurs de chevaux souvent « chicaniers », avec qui il faudra négocier comme à Loudéac ou à Belle-Isle où Geldron de Kermarquer est aux prises avec eux. Ils parlent de « l'assommer ». S'il n'y a pas de loueurs de chevaux à proximité du relais, il fera appel à la paroisse et les chevaux des paysans seront alors réquisitionnés pour suppléer au manque du relais. Une peine de prison assortit le refus du paysan.

Approvisionnement et prix

Le prix du cheval de chaise restera de longues années évalué à 25 sols avant de passer à 30 sols. (Cf. Annexe 8 relative aux tarifs pratiqués sous Charles X). Le bidet moins cher sera très sollicité. Aussi Lamballe, Saint-Brieuc, Guingamp, Dinan réclament que les bidets soient au même prix que les chevaux de chaise. Le roi accorde bien une augmentation en 1754, mais les Maîtres de Poste persistent : « Les bidets ont considérablement renchéri, l'espèce devenant rare, menés comme ils le sont par toutes sortes de personnes ; ils sont plus exposés que les chevaux de chaise à être surmenés, maltraités, et par conséquent plus tôt ruinés. »

La réponse arrive, négative : « ... puisque lorsque les courriers maltraitent ou surmènent un bidet ils sont obligés de payer un dédommagement aux Maîtres de Poste qui en portent des plaintes si elles sont reconnues légitimement... »⁸⁴

Et pourtant Saint-Brieuc insiste à nouveau en 1774. Il est soutenu par ses collègues qui écrivent, réclament. Les ordres sont impératifs : « Les Maîtres de Poste doivent tenir prêts chevaux et postillons faire atteler diligemment comme cela se fait ailleurs, sinon il faut les faire punir » : telle est la réponse figurant dans un mémoire des députés de Bretagne de 1774.

De Paris, M. Rigoley d'Oigny répondra :

« Le Roy autorise les Maîtres de Poste à faire payer pour plus de chevaux que ceux qui sont attelés. » (Cf. le 3^e cheval p. 34). Soulagement passager pour les Maîtres de Poste bretons qui poursuivent leur fronde et Paris constate : « Il est de notoriété publique que l'on a du mal à forcer les Maîtres de Poste de cette province (Bretagne) pour exécuter les ordres royaux »... et de brandir la menace de leur destitution, « supposé que l'on puisse trouver d'autres sujets pour les remplacer ».

Alimentation des chevaux

Les fourrages proviennent soit des marchés, soit des terres appartenant ou affermées aux Maîtres de Poste. Inondations, sécheresses se répercutent sur les marchés voisins. En période de récession, des indemnités de déplacement sont versées. En 1769, le Maître de Poste de Saint-Brieuc est obligé de s'approvisionner en fourrage à 5 ou 6 lieues. On lui accorde

150 livres pour les frais de transport⁸⁵. Un peu partout « la disette et la rareté des vivres et des fourrages se fait sentir. En 1776 « le foin et le boisseau d'avoine, la paille, augmentent de 300 %. Le boisseau d'avoine est passé de 15 sols à 20 - 40 sols et même à 50 sols ; la paille de 6 ou 9 sols à 24 ou 30 sols⁸⁶. Les Maîtres de Poste réclament à nouveau. Réponse de Rennes : « Le bon foin est cher, mais on préfère le gaté qui n'est pas si mauvais pour le présent. »⁸⁷ Cette réponse fera du dégât constaté dix ans plus tard par le duc de Polignac : « Je sais que la cherté du fourrage a ralenti le zèle de beaucoup de Maîtres de Poste ; aidés par les secours (sans plus de précision) que je me propose de leur procurer, il faut espérer qu'ils feront à l'avenir un meilleur service. » A partir de la Révolution, l'approvisionnement se fait très mal, la récolte des fourrages est difficile, et tant à Saint-Brieuc qu'à Dinan le service des chevaux est négligé.

Histoire de foin à Lamballe :

En juillet 1780, Jacques Coulon avec sa femme et ses neuf enfants, est aubergiste à l'enseigne du Lion d'Or à Lamballe, et, depuis peu, Maître de Poste. Sur ordonnance du subdélégué de Lamballe, il devait se procurer le foin de la prairie de Toussaint Gauret ; mais ce foin était déjà logé chez Jean Hamon, marchand demeurant rue Saint-Lazare à Maroué. Or les douze charrettes de foin avaient été vendues avant le dernier jour de la Saint-Jean dernier », payées 150 livres par Toussaint Gauret à Hamon ; elles avaient été « livrées le lundi 17 juillet 1780 et confondues avec d'autres foins dans le grenier de Jean Hamon »... Procès-verbal de Dommergne et Berge, cavaliers de la maréchaussée... Le subdélégué de Lamballe (M. Bellanger) aurait dit de Coulon : « Il n'a pu trouver le quart des approvisionnements dont il avait besoin, attendu le discrédit où il est. » Mais de son côté Coulon dit qu'il a ce qu'il faut pour six mois : il a acheté du foin à Plénée et à Moncontour ; un gentilhomme lui a « cédé les foins de ses prairies à payer dans un an ». Comme il avait acheté le foin de Gauret en 1779, il réclame la même vente avec la préférence à cause de la disette des foins... L'Intendant répond : « Je ne peux rien... à Coulon de faire à temps ses provisions au prix coûtant... »⁸⁸

Le matériel

Il faut aussi entretenir le matériel, colliers, bricoles, attelages. Bourrelier et sellier vivent tout près du relais : ils sont disponibles, comme leur collègue le maréchal-ferrand, pour réparer à l'étape les dégâts de la route.

A Jugon, on s'arrête à mi-côte de la Vallée Verte dans une station, le « Picotin » où les chevaux reçoivent le picotin (1) d'avoine pour franchir la seconde partie de cette côte à 15 % ; à Caulnes, selon un code établi et d'après le manie- ment du fouet pratiqué au passage, le maréchal-ferrand savait si le postillon avait besoin de ses services... Notons que Caulnes garde la mémoire d'un relais de Poste tardif utilisé maintenant en bar-crêperie. En cas de nécessité, Désiré Gef- fros revêtait son tablier de cuir, réunissait toutes affaires cessantes, outils et matériel indispensables et se rendait, sans flâner, au relais de Poste distant d'une centaine de mètres de son atelier (2).⁸⁹

Ce matériel constitue, avec les chevaux, le capital du Maître de Poste. En cas de « faillite » il ne pourra, en principe être saisi contrairement à ce qui arriva à Dinan et à Loudéac ; mais ce capital pourra être cédé au successeur par un arrangement à l'amiable comme ce fut le cas à Moncontour.

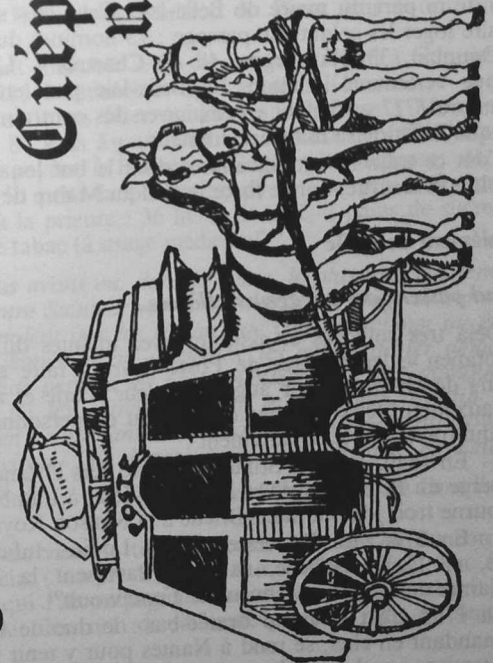
A Dinan, où la circulation en ville est très difficile, le maire, Claude Joseph Girault, soucieux de la propreté, de la santé et de la sécurité de ses concitoyens, réglemente, sous peine d'amendes, doublées en cas de récidive, l'éclairage des voitures que les Maîtres de Poste n'ont pu faire rentrer dans la cour avant la nuit.

(1) Picotin = 3/4 de boisseau, mesure de Paris.

(2) La réglementation tatillonne se fera de plus en plus précise concer- nant :

- la largeur des colliers des chevaux qui ne peut dépasser 90 cm (mesurés entre les points les plus saillants des pattes et des attelles).
- les essieux, les clous, le nombre de chevaux attelés, les mesures à prendre en cas de neige ou de verglas, pendant la traversée des ponts suspendus, l'acheminement de transports frauduleux de correspondances...
- les mesures visent aussi la circulation des voitures la nuit, sur les routes impériales et autres ; elles devront être pourvues d'une lanterne placée à l'avant (afin d'éviter bien des accidents).

Relais de Poste de Crêperie Restaurant



Tél. (96) 83.81.28

Caulnes

Serviette en papier de la crêperie de Caulnes.

Logement des gens de guerre

Une déclaration du roi du 24 janvier 1669 qui sera confirmée plusieurs fois, précise :

« Les Maîtres de Poste du Royaume, eux et leurs descendants, sont exemptés du logement des gens de guerre ; pas de contribution ni de fourniture pour la subsistance et logement des gens de guerre. » Et pourtant, à Belle-Isle-en-Terre, la veuve Geldron a « des ennuis avec le régiment de Dampierre qui lui impose le logement de ses chevaux ». Son successeur, Gouzouguet, arrivé en 1768, est l'objet de brimades, notamment de la part du maire de Belle-Isle. Celui-ci « s'obstine à lui faire loger les soldats de passage : 73 hommes du régiment du Dauphin, 33 d'Auvergne, 48 de Chartres ». L'Intendant rabroue vertement le maire de Belle-Isle par lettre du 21 septembre 1777 : « Il faut en finir avec des contraintes qui ne sont que l'effet de sa mauvaise humeur... »

Tout ce train de modifications, dont le but louable vise à accroître la sécurité, donne force travail au Maître de Poste...

Supplément de trafic**Quand passent des voyageurs célèbres...**

Déjà très sollicités et assurant avec maintes difficultés le « quotidien », les Maîtres de Poste devront faire appel aux loueurs de chevaux pour augmenter leur écurie et ainsi faire face aux nombreux voyages officiels ou de personnages célèbres qui traversent le département :

— En 1649, Jacques Stuart, en route vers l'Irlande, loge à l'Auberge du Petit Lion d'Or, rue Saint-Jean à Lamballe. Puis il séjourne trois jours à Saint-Brieuc à la Maison Royale⁹⁰.

— En 1748, les Princesses Doña Louise, Infante d'Espagne, et Doña Isabelle, sa fille, traversent la Bretagne. Mesdames de France reviennent de Fontevault⁹¹.

En 1752, c'est le grand branle-bas : le duc de Chaulnes, commandant en chef, se rend à Nantes pour y tenir les Etats. Il se trouve « embarrassé pour avoir des chevaux » à cause de la tournée de Mme Infante arrivant dans le même temps, ce qui dégarnit une grande partie des Postes ; en conséquence, des ordres sont donnés dans l'étendue du département pour qu'il se trouve, à chaque poste, des chevaux

d'ordonnance qui « seront payés comme ceux de la Poste, pour suppléer à ce qui pourrait manquer à chaque relais de façon que rien ne l'arrête dans sa course »⁹².

« Les Maîtres de Poste demeurent responsables de ce service qui ne souffre aucun retardement. » Si besoin est, il y aura réquisition de chevaux, obligation de les fournir sous peine de prison et moyennant le prix de 25 sols par jour. Tout ceci pour le voyage des princes de Rohan et de Guéméné de Mordelles à Pleslan.

Tandis qu'en septembre 1769, Mme de Caradeuc, l'épouse de La Chalotais, vient avec sa fille « prendre les eaux » à Dinan, les Maîtres de Poste leur fourniront les chevaux.

Quittant Plancoët le 26 octobre et arrivant à Guingamp le même jour, le sénéchal de Lantillais (1) escorte avec sa famille une de ses filles qui devient religieuse à Montbareil : 20 lieues, 80 kms à parcourir. La dot est de 4.000 livres (2), dont 500 payées à l'entrée, 100 pour les dépenses de prise d'habit, 150 pour la profession de foi. A quoi s'ajoutent les présents à la prieure : 36 livres de café, 2 pains de sucre, une carotte de tabac (à usage médicinal)⁹³.

« Nous avons eu, dans la route, le plus mauvais temps et essuyé, entre Saint-Brieuc et Lamballe, un orage de vent et de pluie si violent que les rideaux de cuir du cabinet où étaient les trois dames furent emportés, les gaules de fer détachées, que la pluie pénétra les porte-manteaux de cuir quoique l'on eût soin de les couvrir de foin et de paille. Ce fut le 30 octobre en retournant à Plancoët. La dépense du voyage a été d'environ 139 livres pour les chevaux et l'auberge seulement. »

(Le livre de raison de M. de Lantillais).

— Puis vient le tour du comte d'Artois et du comte de Falkenstein (Joseph II, empereur d'Allemagne). Un de ses proches qui l'accompagnait durant ce voyage le décrit « très grand, l'air fier, non de sa haute position mais du sentiment

(1) A Plancoët, sur la place de la Liberté, ex-place d'Armes, se trouve l'hôtel de Lantillais, construit en 1755. Le duc d'Aiguillon y logea trois nuits en septembre 1758 avant de se rendre à Saint-Potan, quartier d'ensemble des troupes.

(2) 4.000 livres représenteraient 80.000 Fr.

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

de sa supériorité personnelle. Il se tient fort droit et porte une perruque qu'il dérange quelquefois sans s'en apercevoir. Ce grand personnage, aux manières très simples, respire l'esprit de justice, de modération... Toute cette humanité affable le fait adorer de ses sujets : il cherche à marcher sur les traces du Grand Frédéric... »⁹⁴

A son sujet on relate l'histoire suivante :

« En 1775, un voyageur arrive dans un relais de Bretagne et trouve vides les écuries, et abandonnée la maison du Maître de Poste. Le voyageur se renseigne et apprend que le Maître de Poste est sur le point de baptiser sa fille et qu'il a envoyé ses chevaux de tous côtés dans les environs pour transporter les invités. Le voyageur prend son mal en patience. Bientôt les chevaux rentrent ; le Maître de Poste réapparaît et, sans s'excuser le moins du monde, propose au voyageur de se joindre à la fête.

Celui-ci accepte et s'offre même comme parrain. Comme il est fort aimable, et, semble-t-il, assez bien muni d'argent, il est promptement agréé. Tous se rendent à l'église en cortège précédé d'un joueur de cornemuse. La cérémonie terminée, le père et la mère inscrivent leur nom sur le registre ; le parrain s'avance et signe à son tour d'une grosse écriture : Joseph II, empereur d'Allemagne. »⁹⁵

On imagine la surprise et la confusion du Maître de Poste. Touchante anecdote en vérité, mais nous n'avons pu identifier ce relais de poste !...

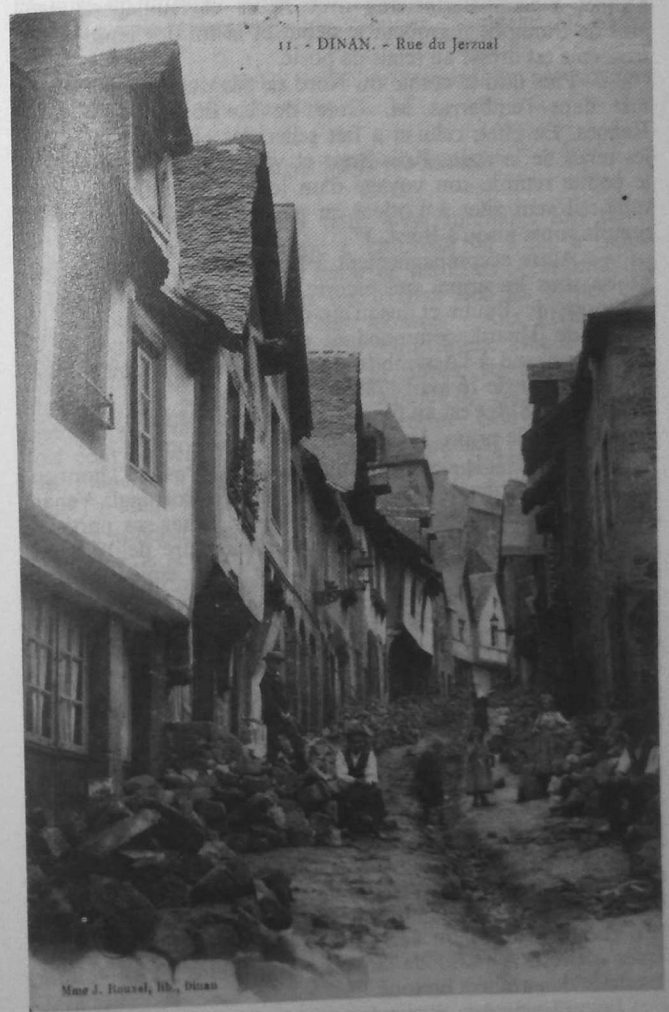
A Dinan, la vie du relais de dame Martin fut très animée, quelquefois un peu trop d'ailleurs. En voici une petite chronique :

— Le 4 mai 1777, elle eut sans doute l'honneur de participer à l'organisation du passage du comte d'Artois (futur Charles X) à Dinan. Le comte entra « par la rue fangeuse, escarpée du Jerzual, entrée qui dut donner une assez triste opinion de notre ville », dira plus tard Néel de la Vigne, alors enfant.

— « La réception fut aussi brillante qu'elle pouvait l'être dans une ville comme la nôtre presque entièrement dépourvue de ressources, et où l'on fut réduit au feu de joie et à l'illumination, seuls moyens connus alors pour manifester l'allégresse publique. »

Tandis qu'avant son arrivée à Lamballe on répare le pavage, on nettoie les rues et on pose des tentures du pont

LA VIE DU RELAIS



Rue du Jerzual, Dinan.

Calmet à Saint-Barthélémy avec fleurs et feuillages ; deux arcs de triomphe marquent le début et la fin des tentures ; le troisième est dressé au relais de poste.

— Plus tard le comte du Nord (le fils du Tsar de Russie) met dans l'embarras M. Gaze de la Bove, Intendant à Rennes. En effet, celui-ci a fait seller des chevaux dans tous les relais de la route Paris-Brest et voici que le 15 juin 1782, le comte retarde son voyage d'un jour et modifie son itinéraire : il veut aller à Lorient en partant de Nantes et continuer la route jusqu'à Brest...⁹⁶

— Autre accompagnement à Lamballe de la milice bourgeoise sous les armes qui escorte, depuis son entrée dans le faubourg de Bouin et jusqu'au moulin Saint-Lazare, M. le comte de Thiard, commandant en chef de la province. Ce dernier se rend à l'Assemblée de la Noblesse qui doit s'ouvrir à Saint-Brieuc le 16 avril 1789.

— En 1814, c'est au tour du duc d'Angoulême.

— Puis, le prince Jérôme, frère de Napoléon I^{er}.

— En 1833, le sieur Le Roy, Maître de Poste a l'honneur de recevoir Doña Maria, reine déchue du Portugal. Venant de Brest, elle fait escale à Dinan pour y visiter ses partisans exilés. Et tandis que Néel de la Vigne, maire de l'époque, propose de mettre son hôtel particulier à son entière disposition, la reine lui fait répondre qu'elle est très reconnaissante de cette offre, mais regrette de ne pouvoir l'accepter, toutes les mesures à l'Hôtel du Commerce étant prises pour son installation et celle de sa suite. La reine le fait inviter à déjeuner le lendemain et le place à sa droite.

— Et, l'été 1843, notre département reçoit la visite de trois princes de Cobourg, de la princesse Clémentine d'Orléans, du prince et de la princesse de Joinville. Le prince de Joinville part de Saint-Malo le 26 août, passe à Dinan, Jugon, Lamballe où il visite le château, l'église Saint-Jean et les haras à Saint-Brieuc, visite Le Légué d'où le nom donné au quai de Nemours ; puis Belle-Isle et... le Finistère⁹⁷.

— En août 1858, ayant commencé par visiter la Normandie, Napoléon III et l'Impératrice Eugénie s'embarquent à Cherbourg à bord du vaisseau « La Bretagne » pour débarquer à Brest. A partir de là, leur périple s'effectue en voiture, escortée de cavaliers bretons.

Les principales étapes seront Landerneau (au départ, escorte de 500 cavaliers en costume traditionnel, souvent

l'épouse en croupe), Quimper, Lorient, Hennebont, Vannes, Napoléonville (Pontivy), Moncontour, Loudéac et Saint-Brieuc.

Nous retrouverons la trace de certains de ces voyages dans l'histoire de chaque relais...

Tenue des Etats de Bretagne, la fièvre monte

Voyages officiels certes, mais aussi surcharge lors de la tenue des Etats de Bretagne à Lamballe en 1758, à Saint-Brieuc 10 ans plus tard. La tenue de ces Etats occasionne des mouvements extraordinaires qui exigent que les Postes établies sur cette route soient bien montées⁹⁸. Aux Etats du 12 décembre 1768 qui se tiennent à Saint-Brieuc avec le duc de Duras, participent : 8 évêques, 11 abbés, les députés de 9 chapitres, 552 gentilhommes, les députés de 39 villes⁹⁹. « Les chemins sont défectueux », le 8 décembre, Gouyon de Beaufort écrit au sénéchal de Plancoët (Lantillais) : « J'aurais été par Plancoët à Lamballe pour avoir le plaisir de vous voir mais j'ai craint les mauvais chemins » (1)⁹⁶

Les subdélégués sont invités à prendre de justes mesures pour que le service soit fait à la satisfaction du public. Ils devront informer incessamment « M. l'Intendant de Rennes du nombre de postillons et de la quantité de chevaux existant dans les écuries en distinguant chevaux de trait et bidets et lui indiquer les paroisses à proximité des Postes qui peuvent, en cas de foule, fournir des chevaux d'ordonnance ».

Bonne précaution, mais ils sont nombreux à s'y rendre et il n'y a plus de chevaux. C'est le scandale, les incidents se multiplient comme à Châtelaudren...

Il faut aussi transporter le mobilier des Etats : c'est-à-dire « les carreaux, les planchers, les bois sur lesquels on dresse les estrades, la tapisserie qui doit garnir les murs, le dais sous lequel se tient le gouverneur et les fauteuils des députés etc...¹⁰⁰

Les recommandations préalables à la tenue des Etats n'ont pas manqué ; elles ne manqueront pas plus concernant les troupes militaires : le port de Brest (et l'armement qui s'y fait) attire un grand nombre d'officiers et de matelots. Ceux-

(1) Le 21 mars 1790 un nouveau chemin va passer par Plancoët pour aller de Lamballe à Dinan.

ci doivent s'y rendre avec diligence. Il faut les fournir en chevaux de préférence à tous les autres.

A Lamballe, malgré l'exemption du logement des gens de guerre faite aux Maîtres de Poste, le sieur Utinei « abrite en 1753 une compagnie d'Henrichemont et l'année suivante, 20 chevaux du régiment des cavaliers de Dampierre dans l'écurie où il remise grains et fourrage ».

Bataille de Saint-Cast : Les bidets au contact

Exemption du « logement des gens de guerre » pour le Maître de Poste, oui, mais nécessité oblige, c'est la guerre avec l'Angleterre... « Les mouvements, que peut occasionner dans cette province la flotte anglaise exigent, plus que jamais, que les Postes soient bien montées. C'est le blocus des côtes... » La flotte anglaise est en vue, « forte de 133 voiles ». Déjà elle a détruit les forts et bassins de Cherbourg, brûlé des magasins et des chantiers à Saint-Servan et menacé Saint-Malo. L'ennemi a poussé des reconnaissances sur Ploubalay et Pleurtuit. Le soir du 5 septembre 1758, le duc d'Aiguillon qui inspecte la défense de la pointe Saint-Mathieu, près de Brest, apprend le débarquement des Anglais à Saint-Briac ; il part de nuit, envoie des courriers aux gardes-côtes (bas et hauts-bretons), arrive à Lamballe le 6 ; le 8 il est à Plancoët, il inspecte les troupes et reconnaît les forces anglaises. L'entrée de la Rance sera défendue par six corsaires de Saint-Malo et la frégate « La Renoncule », embossés devant Dinard, à l'ouverture de la rade. Il faut assurer les communications avec Dinan qui tient les magasins de vivres et surtout avec Saint-Malo. Après avoir reconnu la position de l'ennemi, le duc d'Aiguillon décide de « le tourner », mais les Anglais se replient à Saint-Cast le 11 à la pointe du jour. Le terrain est difficile, on ne peut utiliser les chevaux (ils sont épuisés aussi après leurs folles courses).

Nos troupes arrivent sur la plage avec promptitude, sont accueillies par le feu nourri des frégates anglaises. Le comte d'Aubigny jette le désordre chez les Anglais et les met en déroute tandis que nos 8 pièces de canon dirigent leur feu sur les soldats qui regagnent leurs chaloupes à la nage... Nous sommes le 11 septembre ; vers 2 heures le feu cesse, la mer descend, la flotte anglaise s'éloigne à jamais alors que la grosse artillerie du duc d'Aiguillon arrive en renfort. Si l'ac-

tion efficace du duc d'Aiguillon concernant l'entretien des routes est reconnue par les historiens, nous pouvons aussi dire que nos braves bidets bretons, ont bien galopé ; n'ont-ils pas, par leur énergie tenace « bouté l'Anglais hors de France » puisque cette bataille de Saint-Cast fut la dernière bataille de cette guerre de Sept Ans ? Un pot pourri (parmi de nombreux autres) énumère les heures de la journée. Nous avons retenu celui-ci :

*« Kerguégué, dit-on ne voit goutte
Sans tâtonner pourtant en route
Partout il frappe comme un sourd.
Un Breton se bat sans lunettes.
Quand c'est au feu qu'on lui dit : Cours !
Ses visières sont toujours nettes »*

Ce Kerguégué, blessé à Saint-Cast, dut quitter l'armée et se lança à corps perdu dans les luttes politiques, fut exilé et mourut à la Bastille en 1767.

Période révolutionnaire

« Vive le roi ! vive la République ! »

Jusqu'à la Révolution, suppliques et lettres de réclamations pour défendre droits et privilèges constituent un gros travail pour le Maître de Poste. Les diverses exemptions lui conviennent très bien. Davantage de gages et d'indemnités à partager, moins de capitation et d'impôts à payer. Tout cela lui sied à merveille. Il se fait parfois une belle situation et devient une notabilité à l'égal d'un grand nombre de familles nobles qui possèdent la plupart des terres du pays. La Révolution remettra tout cela en cause : déjà, dans le cahier de doléances de Dinan, on note à l'article 46 : « Que les Postes aux chevaux soient mises en baux par adjudication » ! et dans la nuit du 4 août tous leurs privilèges sont abolis.

Un arrêté du Comité de Salut Public pris le 25 floréal An II décrète : Art 1 : « Les Maîtres de Poste qui ne justifieront pas d'un certificat de civisme seront destitués. » La plupart se plient à ces directives car biens et richesses (beaucoup plus que l'amour de la liberté) excitent le zèle révolutionnaire des Maîtres de Poste qui brûlent du désir de s'enrichir... Beau-

coup d'entre eux, affiliés à la franc-maçonnerie, militent au sein des Comités de surveillance qui doivent exercer une action tyrannique sur toute personne soupçonnée de relations avec les émigrés ou les ennemis de la République. Ainsi Revel à Lamballe débusquera l'existence d'une dizaine de nobles fortunés retirés à Paris, dénoncera sa femme et en juin 1793, la famille de Jean-Marie Gautier son successeur, comme « ennemis de la chose publique et suspects d'aristocratie et d'incivisme ». Durant cette période troublée, en pleine réorganisation, lois et décrets se succèdent, rassemblant ou séparant les trois grands services de la Poste aux chevaux, Poste aux lettres et messageries. A Dinan, le directeur de la Poste aux lettres sera destitué de ses fonctions ayant été dénoncé comme royaliste, mais il sera toujours en fonction en 1800 car il fut prouvé que c'était faux...

Mais comment se faire une opinion exacte de l'état d'esprit de ces Maîtres de Poste plutôt opportunistes et habiles tacticiens ?

A la nouvelle de la mort du roi, J.-B. Juste à Lannion, fermera sa maison en signe de deuil et chaque année le 21 janvier il fera de même (« Vive le roi ! »)¹⁰¹ ; ce qui ne l'empêchait pas d'être reconnu « loyal serviteur de la République » (« Vive la République ! »)

Attaques des chouans

Les relais de Poste vivent des moments difficiles ; la malle-poste est souvent attaquée en cours de route. Brigands et chouans dont le mot d'ordre fut longtemps : « Frère, 8 et 9 font 17 » (archives de la cour spéciale des Côtes-du-Nord) mettent à mal les « courriers » et les postillons pourtant fort courageux et robustes, mais insuffisamment protégés.

Le chef des chouans, Duvicquet (Baptiste Jacquot dit Constant) né aux environs de Meaux, n'a pas encore 30 ans lorsqu'il essaye, avec quelques hommes, de délivrer ses amis de la Maison d'arrêt de Saint-Brieuc. Son entreprise manquée, il prend quelques heures de repos tandis qu'on lui remet une lettre... Il va se venger, dit-il, et réunit aussitôt ses hommes, les exhorte à le suivre.

Ils arrivent à 5/4 de lieue de Moncontour au cabaret de la « Mirlitantouille » où ils égorgent la sentinelle, 4 gendarmes (Corniquel, Thomas, Barré, Thierry), 4 militaires

(Jégou, Ribot, Picfort, Guérit) et un caporal qui s'y désaltéraient. Cependant quelques-uns s'enfuient et portent la nouvelle du désastre à Moncontour. Arrive juste Pierre Rouxel, courrier de la Poste aux Lettres à Lamballe. On lui prend son sac. L'aubergiste Pierre Rio et la femme Chantard qui vit en face supplient qu'on lui laisse la vie...¹⁰² Aussitôt Duvicquet ordonne la dispersion « Sauve qui peut » !... et il tombe épuisé dans un champ ; il passe la bride du cheval autour de son bras mais celui-ci s'échappe. L'alerte est lancée. Un enfant a vu un « bleu » dormant près d'ici.

La découverte est aisée et « le citoyen Saulnier, fourrier au 13^e léger, se jette sur Duvicquet et le désarme à l'aide d'un habitant de Moncontour ». Duvicquet résiste, mais, impuisant, il est capturé, chargé de « soixante ou quatre-vingt dix livres de fers, et attaché à la selle d'un cheval de gendarme », il est envoyé à Saint-Brieuc, jugé et exécuté le 19 juin 1798. Il marche au supplice couvert d'un voile rouge et meurt en criant :

« Vive mon Dieu ! Vive mon roi » !

Peu de temps après, Jean-François Le Nepvou de Confort, dit Henry, un des principaux lieutenants du chef chouan Legris-Duval, tend une embuscade vers Ploufragan, à la diligence de Paris-Brest, disperse l'escorte, s'empare de 22.293 F. et d'un cheval. Le lendemain surpris à la Brousse en Hénon par une colonne mobile de Moncontour, il réussit à s'échapper¹⁰³.

Sorti en 1790 de l'école des Cadets gentilshommes de Bretagne à Rennes, il est brave, audacieux, téméraire mais aussi violent et implacable. Il inspire la terreur. L'argent de la diligence servira à « acheter » l'accusateur public, Besné, qui reconnaîtra « innocents » 40 inculpés de ses amis.

En juillet 1799, une centaine de chouans commandés par Saint-Régent dit Pierrrot, attaquent la diligence entre Loudéac et Moncontour, exécutent 9 militaires de l'escorte et s'emparent de 31.932 F. En septembre de la même année, on abat trois auberges à la Mirlitantouille et à Bel-Air « pour assurer la sécurité de la route ». Malgré ces précautions, la bande à René Duros, d'Hénon, enlève Veillet-Dufrêche négociant en toile à Moncontour. N'ayant pu obtenir la rançon exigée, celui-ci sera tué.

Les bandes de chouans commettent tous les jours de nouveaux forfaits, attaquent et enlèvent les dépêches des malles publiques, forcent les caisses des percepteurs...

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

La situation des relais devient désastreuse car non seulement les Maîtres de Poste n'ont plus de privilèges mais, en plus, une loi de 1794 accorde la liberté des transports publics ; les messageries privées vont donc se multiplier et faire une concurrence féroce aux relais de Poste. Les Maîtres de Poste ne tarderont pas à chercher une compensation en s'associant aux messageries privées.



Ecusson des Messageries. (Collection Le Branchu.)

Transport des lois par piétons

L'an III (1794-1795), le Comité de Salut Public, désireux de faire connaître rapidement à toute la France ses décisions, utilise avec efficacité la Poste aux chevaux. A partir des relais, sont mis en place des circuits piétons :

A Belle-Isle-en-Terre, le piéton parcourt	: 1 lieue
Plounévez-Moëdec	" " : 1 lieue
Loguivy-Plougras	" " : 1 lieue 1/2
Plougras	" " : 1 lieue 1/2
Plounérin	" " : 1 lieue 3/4
Plouaret	" " : 1 lieue
Trégrom, retour à Belle-Isle	" " : 1 lieue
Total =	8 lieues 3/4

LA VIE DU RELAIS

A Lannion, trois piétons parcourent les circuits suivants :

1 ^{er} piéton à	: 1/4 lieue
Brélevenez	: 1 lieue
Saint-Quay	: 3/4 lieue
Louannec	: 1 lieue
Perros	: 1 lieue
Trégastel	: 1 lieue 1/2
Trébeurden	: 1 lieue
Pleumeur	: 1 lieue
Sarvel, retour à Lannion	: 3/4 lieue
Total =	8 lieues 1/4

2 ^e piéton à	: 1/2 lieue
Loguivy-Lannion	: 1/2 lieue
Ploulech	: 1 lieue
Trédrez	: 1/2 lieue
Saint-Michel	: 1 lieue 1/2
Plestin	: 1 lieue 1/2
Plufur	: 3/4 lieue
Plouzélambre	: 1/2 lieue
Tréduder	: 1 lieue
Ploumilliau, retour à Lannion	: 1 lieue 1/2
Total =	9 lieues 1/4

3 ^e piéton à	: 3/4 lieue
Ploubezre	: 1 lieue 1/2
Tonquédec	: 1 lieue
Pluzunet	: 1 lieue
Cavan	: 1 lieue
Caouennec	: 3/4 lieue
Rospez	: 1/2 lieue
Buhulien, retour à Lannion	: 1 lieue
Total =	7 lieues 1/2

Journal de bord de Pierre Revel, Maître de Poste à Lamballe

Octobre 1788 :

Après les incidents de Rennes, en mai, sous la Révolution, nous faisons escorte, au son des cloches, dans Lamballe

illuminé, à M. de Catuélan, Premier Président, qui vient de la route de Moncontour vers Rennes.

Vers le 10 avril 1789 :

Passage du comte de Thiard qui se rend à l'assemblée de la Noblesse à Saint-Brieuc pour le 16 de ce mois.

Ce 24 juillet 1789 :

Avec la foule des notables et des citoyens, je crie « Vive le roi, vive la Nation », au Champ de Foire. Le commandant du régiment du Poitou, en garnison à Lamballe, patriotique et de bonne volonté, prête serment de fidélité devant la municipalité et place la cocarde nationale du chapeau du maire sur le sien.

En août 1789 :

Je participe à la formation de la Milice nationale avec 292 citoyens de bonne volonté. Nos officiers : Nicault, Bellen-ger, Vallery et Revel de l'Etang, portent l'habit bleu à revers blancs et parements cramois.

En octobre 1789 :

On me demande ma contribution patriotique. 16 commis-saires recensent les citoyens.

Ce 22 janvier 1790 :

Nous avons élu un nouveau corps municipal. Devant un détachement de la Garde nationale, à l'église des Augustins, le maire, les 8 officiers municipaux et le procureur prêtent serment à la Nation et au roi.

Ce 22 mai 1790 :

Les paveurs qui travaillent à la réfection de la traversée du boulevard s'opposent au départ des grains achetés au marché par les blattiers de Saint-Brieuc, Moncontour et autres villes.

En mai et juin 1790 :

Grande affluence à Lamballe pour les élections du pre-mier Conseil général du District et du Directoire. On désigne 110 députés qui partent à pied à Paris pour la fête du 14 juillet au Champ de Mars.

En juillet 1789 :

Je prête le serment civique devant les officiers municipaux.

En 1791 :

Mes revenus sont évalués à 200 livres pour mon auberge de l'« Ecu » avec cours, jardin et pré de 17 cordes et demi ; ma contribution foncière est de 69 livres 9 deniers 10 sols.

Ce 6 avril 1791 :

J'assiste au baptême républicain des jumeaux Couronné Joseph Marie et Mathieu Marie avec mes amis Hervé père, capitaine de la Garde nationale et René-François-Louis Bienvenue citoyen actif, secrétaire du District de Lamballe. Parrain et marraine prêtent serment de fidélité à la nation, à la loi et au roi et jurent de maintenir de tout leur pouvoir la Constitution du royaume décrétée par l'Assemblée nationale et acceptée par le roi, ce dont ils ont requis acte.

Vers le 10 juin 1791 :

Passé à Lamballe l'évêque constitutionnel Jacob, en sou-tane violette et ceinture tricolore.

Ce 20 juin 1791 :

On ouvre un registre pour inscrire les volontaires natio-naux et les jeunes patriotes de 12 à 16 ans.

Ce 27 juin 1791 :

Le bruit court d'une descente des Anglais du côté de Plancoët. D'où beaucoup de courriers extraordinaires vers Rennes, Dinan, Saint-Malo. En fait ce n'est qu'une tentative d'émigration de ci-devant privilégiés.

Ce 26 octobre 1791 :

Charles Hervé, lieutenant de la Garde nationale, demeur-ant rue Courbe, paie une amende pour deux pièces de bois placées devant son rez-de-chaussée, car elles portent obstacle au passage des voitures publiques.

De septembre à décembre 1791 :

Je participe à l'inventaire de l'argenterie et des cloches des chapelles et couvents supprimés.

Ce 6 janvier 1792 :

Pour la réorganisation de la Garde nationale s'inscrivent au registre tous les citoyens patriotes. J'y figure avec les médecins Lavergne et Bavay, le curé Clérvet, les frères Padel, François, Bréhinier... et même mon prédécesseur à la Poste, Jacques Coulon. Aux élections par sections, la deuxième section du quartier Saint-Lazare élit René Baudry capitaine par 24 voix, Micouin lieutenant ; Charles Hervé premier sous-lieutenant, moi par 20 voix deuxième sous-lieutenant. Nous sommes près de 500 gardes incorporés pour le canton de Lamballe, à peine 250 utiles et... 60 fusils ; ni bretelles, ni gibernes, ni sabres ! Pas de solde et 15 sols par jour quand nous sommes « en marche ». Nos tâches sont multiples :

désarmer les châteaux et les gens suspects, monter la garde jour et nuit aux portes des fortifications de Lamballe. Le District fait refaire le pavage de la traversée de Lamballe ruiné par les convois d'artillerie qui vont à Brest.

Ce 29 avril 1792 :

Messe à Saint-Jean avec des musiciens venus de Saint-Briec ; nous criions tous « Il faut vivre libre ou mourir ».

Ce 7 juin 1792 :

Après la procession de la Fête Dieu, place du Martray, les notables et les Amis de la Constitution donnent leur coup de bêche pour planter l'Arbre de la Liberté, au bruit des salves d'artillerie.

Ce 15 juillet 1792 :

Le District proclame « la Patrie en danger » et siège jour et nuit ; 22 volontaires de l'An I s'engagent aussitôt.

Ce 10 août 1792 :

Après la chute du roi, le District trouve 147 « volontaires » gardes nationaux « pour voler aux frontières » : il en fallait 340... La Société des Amis de la Liberté et de l'Égalité siège rue Courbe dans l'ancienne chapelle Sainte-Anne. Nous dénonçons les émigrés passés dans l'armée autrichienne dès le 28 septembre (7 vendémiaire an I).

Octobre et novembre 1792 (Brumaire An I) :

Grande affluence à Lamballe des électeurs du département pour élire le troisième Conseil de District.

Ce 9 octobre 1792 (18 Brumaire An I) :

A l'occasion de la Foire Saint-Denis, visite de l'évêque Jacob.

Ce 25 décembre 1792 (5 nivôse An I) :

J'assiste au baptême de Michel Roche, fils de mon postillon aux Postes Nationales.

Ce 21 janvier 1793 :

Mort du Tyran (Louis XVI).

Je m'inscris pour former la Compagnie des canonniers.

Ce 27 février 1793 (9 ventôse An I) :

Le député Olivier Rupérou, commissaire du département, descend rue Saint-Lazare à l'auberge de la Grande Maison de la Poste avec Lalligand-Morillon, envoyé de la Convention et les inculpés de la Guyomarais (châtelains, domestiques et proches) en attendant leur transfert à Rennes puis à Paris. C'est pour l'affaire de la Rouërie.

En mars 1793 (ventôse An I) :

Pour la guerre avec l'Angleterre et la Hollande, Lamballe doit fournir 336 hommes ; le tirage au sort se fait à Notre-Dame ; c'est une atmosphère d'émeute ! Comme membre de la Société Républicaine, je m'attache à répandre « l'esprit de patriotisme et à combattre les préjugés et le fanatisme ».

Ce 23 mars 1793 (3 germinal An I) :

Boishardy entraîne près de 1.000 hommes armés de fusils, de bâtons, de faux vers la Lande du Gras. Sur la grande route de Lamballe à Saint-Briec le pillage de la malle-poste est arrêté par les 150 hommes de la Garde nationale de Lamballe qui laissent sur le terrain le corps de Taveau, Visiteur des patentes.

Ce 2 avril 1793 (13 germinal An I) :

La Commission militaire aux Augustins condamne à mort 7 prisonniers pris les armes à la main à Bréhand.

Ce 6 avril 1793 (17 germinal An I) :

Charles Lubin-Lacaille, officier ministériel pour l'exécution des jugements, arrive avec « sa machine » et exécute, de demi-heure en demi-heure, 4 hommes et part le lendemain à Moncontour. Et il se plaindra qu'on l'ait « rançonné » dans les auberges de Lamballe !

Ce 5 juin 1793 (17 prairial An I) :

Notre Société Populaire dénonce aux officiers municipaux, des personnes suspectes d'incivisme et de non-assistance aux offices des prêtres assermentés. Avec cinq citoyens, je me rends auprès de Sevoy, maire et officier municipal, pour dénoncer comme ennemis de la chose publique et suspects d'aristocratie et d'incivisme 23 voisins du quartier Saint-Lazare. Nous requérons qu'ils soient assujettis à l'appel de 9 h. et de 17 h. et nous demandons que ces personnes soient mises en état d'arrestation.

Ce 10 juin 1793 (21 prairial An I) :

43 personnes sont arrêtées et conduites aux Ursulines. Les chevaux de luxe sont réquisitionnés pour équiper les cavaliers.

Ce 1^{er} août 1793 (13 messidor An I) :

Le Directoire voudrait obtenir le dessèchement de la partie basse de Lamballe, donc le dénoiement de la route de Brest à Paris.

Ce 5 août (18 messidor An I) :

La Société Populaire avise le District du passage des Girondins proscrits, mais ils échappent aux recherches par Moncontour.

Ce 2 octobre 1793 (11 vendémiaire An II) :

Adjudication des biens nationaux confisqués aux héritiers émigrés de Jean-Marie Bourbon-Penthièvre estimés à 1502 livres 17 deniers 4 sols. Ce sont les halles sur la place du Martray. L'acquéreur doit fournir caution à l'instant. Personne ne fait valoir cette offre.

Ce 12 octobre 1793 (21 vendémiaire An II) :

Après la loi des suspects le 17 septembre, Marie Victoire Lambilly, femme Villiroyt, âgée de 26 ans, mère de trois enfants de 1 à 5 ans, est incarcérée aux Ursulines, par ordre du Comité de surveillance dont je fais partie, comme ex-noble, femme et sœur d'émigrés. Ont signé avec moi : Heurtaud, Andouard, Charles Hervé, Le Maître, Tavet, Maugendre, Padelle, Onfroy et L. Veillet. (C'est elle qui sera nommée « la première femme avocate » car elle défendra et sauvera son mari retour d'émigration).

Ce 22 octobre 1793 (1 brumaire An II) :

Comme expert convenu par Alexis Labbé, Commissaire du département, avec Vergneux, expert convenu du citoyen médecin Louis Lavergne, nous estimons à 1 300 livres sa jument réquisitionnée sur le contingent assigné à Lamballe.

Ce 19 novembre 1793 (29 brumaire An II) :

Le citoyen Turner, chargé d'ordre de la 6^e commission à Paris, se plaint au Bureau municipal que je lui refuse mes chevaux malgré qu'il m'ait exhibé son ordre de mission. Hervé et Padel m'enjoignent de fournir sur le champ des chevaux, affligés de me voir causer du retard à un citoyen envoyé par le gouvernement. A 4 heures du soir, ce sera une course de nuit sur des routes qui ne sont pas sûres.

Ce 9 décembre 1793 (19 frimaire An II) :

Nicouin, capitaine de la Garde nationale, aurait dû remettre à mon postillon à Jugon le bidet de Julien Carfantan. En fait, il l'a poussé jusqu'à Dinan sans repos.

Ce 16 décembre 1793 (26 frimaire An II) :

Un de mes postillons retrouve à Loudéac un cheval que l'épouse de François Pansart avait délivré à un officier de la Garde nationale de Pontivy pour aller à Moncontour.

Ce 4 décembre 1793 (14 frimaire An II) :

Boudice, gendarme national de Lamballe, avait escorté la malle-poste sur la route de Rennes. On le trouve mort sous son cheval. Un assignat, attaché à la queue du cheval, porte écrit : « Nous nous foutons de tes assignats et de tes chevaux ; nous n'en voulons qu'à la vie des hommes. »

Ce 30 juin 1794 (12 messidor An II) :

Il y aura une montagne sur le château pour la fête du 14 juillet. Tous les bons citoyens sont prévenus d'y travailler sous peine d'être regardés comme suspects.

Ce 27 juillet 1794 (9 thermidor An III) :

Une estafette qui portait la nouvelle de la chute de Robespierre à Brest s'arrête chez moi en pleine nuit. Je lui fais proposer par Charles Néel de la Vigne d'aller prendre une tasse de café chez Gillette Bichemin, ma voisine, pendant que ses chevaux mangent l'avoine. Celui-ci lit la dépêche et comme on venait de tous côtés aux nouvelles il la relit trois ou quatre fois, juché sur une barrique à la porte du café, jusqu'à ce que l'estafette remonte à cheval. Et voilà comment j'appris la fin de l'Incorruptible !

Hiver 1794 :

Mes amis du Comité de surveillance viennent chaque jour à l'arrivée des diligences demander leurs passeports aux citoyens voyageurs. Voici que cet officier municipal avise un voyageur, pieds aux chenêts, devant un bon feu, compulsant des papiers. Et de se dire : « Ce doit être un aristocrate de bonne prise. » Et de lui demander ses papiers d'un ton arrogant. S'il m'avait seulement prévenu, je l'aurais averti que c'était le citoyen Jean Bon Saint-André, un des membres du grand Comité de Salut Public de Paris, en route pour Brest où il va réorganiser la flotte. « Si tu ne files pas immédiatement, je vais te mettre mon pied quelque part. » Notre municipal court encore !

Ce 2 octobre 1794 (11 vendémiaire An III) :

Adjudication définitive des biens nationaux des héritiers de Jean-Marie Bourbon-Penthièvre (les halles de la place du Martray). Au premier feu, Louis Veillet offre 3.025 livres. Au deuxième feu, j'enchéris à 5.050 livres. Aucune enchère au troisième feu.

Ce 16 octobre 1794 (25 vendémiaire An II) :

L'acte de vente est enregistré et je verse 51 livres aussitôt. Je fais démolir ces halles et dans ma rue des Côtes-du-Nord (ci

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

devant Saint-Lazare) je fais construire mon « Hôtel du Commerce » à 2 étages avec 7 grandes chambres et 10 cabinets. J'ai prévu une grande écurie avec grenier au fond de la cour. (Voir plan de la rue Saint-Lazare et dessin Hôtel du Commerce.)

Ce 10 novembre 1794 (20 brumaire An III) :

François Bréhinier, courrier de la Poste aux Lettres, de Moncontour à Port-Malo, se plaint de son imposition mobilière et foncière, arguant que ses ressources sont bien plus faibles que les miennes. Il prétend que sans fatigue ni aucun risque l'entreprise de la malle-poste me rapporte 30 à 40 milles livres de traitement annuel ! Et lui, rend des services à la République, de jour et de nuit, au péril de sa vie.

Ce 21 décembre 1794 (1 nivôse An III) :

Jean Lesné, mon postillon, revient de conduire une voiture à Port-Briec. Il aperçoit 30 à 40 personnes qui viennent à travers les landes de Coëtmiex et assaillent deux particuliers avant de s'enfuir. Il découvre deux hommes morts assassinés. Ce sont Jean Cléries, 28 ans, perruquier, et François Bourel, 22 ans, marin, son beau-frère, tous deux de Port-Briec. Il a fait sa déposition devant Garoche, juge de paix.

Ce 23 décembre 1794 (3 nivôse An III) :

Par proclamation, ce jour, le maire et les officiers municipaux certifient que je jouis du troisième cheval pour les routes de Langouhède, Plancoët, Port-Briec et Jugon. Ceci m'est bien dû, eu égard aux difficultés des chemins. Voyez celui de Port-Briec tout en montagnes et vallées.

Ce 25 décembre 1794 (5 nivôse An III) :

Un convoi de bœufs est escorté par des militaires entre Lamballe et Port-Briec. Il est attaqué dans les landes de Meslin par des brigands ou des chouans. Un grenadier du 6^e bataillon de la formation d'Orléans, en dépôt à Port-Briec, est tué.

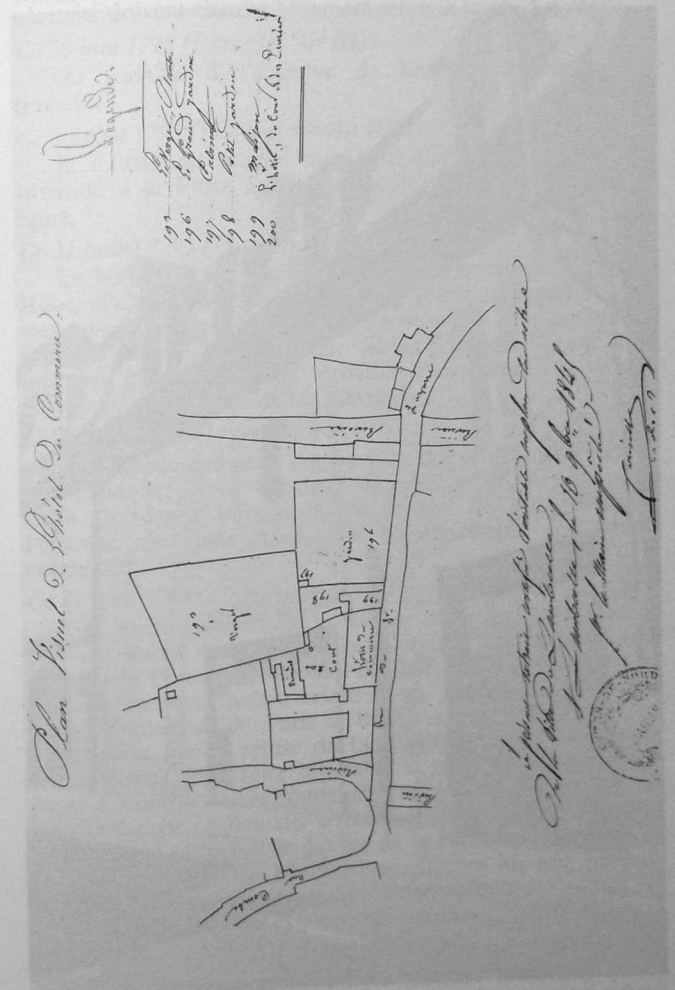
Ce 5 janvier 1795 (17 pluviôse An III) :

La citoyenne Louise Rouxel, épouse de François Bréhinier, courrier de la Poste aux Lettres, vient donner la démission de leur profession, s'ils ne reçoivent pas de secours avant le 30, étant poursuivis par leurs créanciers.

Ce 30 avril 1795 (11 floréal An III) :

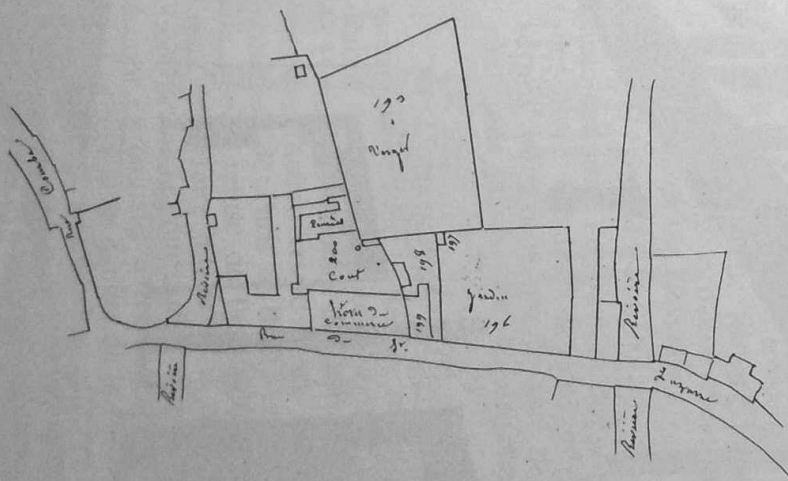
Les militaires du poste de garde près de mon relais s'opposent à la sortie de Lamballe du cheval de Jean Vigne,

LA VIE DU RELAIS



Plan de situation de l'Hôtel du Commerce à Lamballe. (A.M. Lamballe.)

Plan Visuel de l'Hotel Du Commerce.



Legend

- 195 Le Grand Jardin
- 196 Le Grand Jardin
- 197 Cour
- 198 Petit Jardin
- 199 Cour
- 200 R. de la Cour de la Lingerie

Je soussigné, architecte, certifie que le plan ci-dessus est conforme à l'original qui se trouve aux archives de la Ville de Lamballe.
 Lamballe, le 10 Mars 1854
 J. M. M. M. M.
 J. M. M. M.



Plan de situation de l'Hotel du Commerce à Lamballe. (A.M. Lamballe.)



Hôtel du Commerce à Lamballe

chargé d'une perrée de grains. Les denrées de première nécessité doivent circuler librement selon la loi du 4 nivôse.

Ce 20 mai 1795 (1 prairial An III) :

On travaille à l'aqueduc de Bario pour dénoyer la traversée.

Ce 3 juillet 1795 (15 messidor An III) :

Je fournis au bureau municipal un nouvel état de ma situation à la Poste aux chevaux, celui du 25 germinal est égaré.

Ce 31 juillet 1795 (13 thermidor An III) :

Le bureau du Directoire avec Duval président, Sevoy et Huot, m'a exempté du contrôle de la Garde nationale comme mes postillons car je mettrai ma démission si on exige que je fasse ce service. Le directeur admet l'importance de mes fonctions et je serai distrait provisoirement de ce contrôle en attendant une décision de la Convention.

Ce 29 août 1795 (14 fructidor An III) :

A la Garde nationale nous avons des problèmes avec son commandant : René Baudry ! Il nous est écrit que notre lettre l'a surpris infiniment par le ton de son rédacteur. Personne n'est plus jaloux que lui de remplir son devoir exactement.

Ce 31 août 1795 (17 fructidor An III) :

Une escarmouche avec le Bureau municipal ! Le Comité de Salut Public de la Convention Nationale enjoint à tous les Maîtres de Poste sur les routes de Paris à Vannes et Brest de ne faire éprouver aucun retard à ses courriers. Le citoyen Rigollot, courrier de Paris à Brest, se plaint aux officiers municipaux que je refuse de faire atteler à sept heures du soir. Je veux bien faire atteler si le courrier se charge de payer à Saint-Brieuc la nourriture des chevaux ; sinon je mets ma démission. Le courrier a compris qu'il allait exposer ses dépêches, vu la nuit et le danger de la route ; il se mettra en route demain à trois heures. Les officiers lui ont proposé d'augmenter son escorte, ce qu'il refuse ayant des ordres plus précis pour ne pas exposer ses dépêches.

Ce 2 septembre 1795 (19 fructidor An III) :

Encore une escarmouche avec l'officier municipal Hervé qui me requiert de fournir sur le champ les chevaux nécessaires au citoyen Lecourt, courrier de l'Armée.

Septembre 1795 (fructidor An III) :

Il faut payer la contribution personnelle et somptuaire : 5 livres par citoyen, 1 livre 5 par cheminée, 10 livres par domestique, 20 livres par cheval. Mes postillons, mes chevaux et mes voitures de poste sont exemptés. Je paie 38 livres 15 deniers.

Ce 26 septembre 1795 (4 vendémiaire An IV) :

Florent Gisse, courrier de la malle de Brest à Paris, constate à son arrivée à Lamballe que le derrière de sa malle est ouvert, on a débrouillé toutes les courroies, on lui a enlevé les dépêches de Broons et de Montauban. La nuit dernière, il avait laissé la malle à Saint-Brieuc en face du corps de garde.

Ce 25 novembre 1796 (4 frimaire An IV) :

Je mets ma démission : l'Administration générale des Postes et messageries, section des relais, me doit des sommes importantes.

Ce 25 janvier 1796 (5 pluviôse An IV) :

Les chouans ont coupé le pont Saint-Gueltas à 2 lieues de Lamballe sur la route de Saint-Malo et ouvert une tranchée sur la route de Plancoët au Gros Chêne.

Ce 17 février 1796 (28 pluviôse An IV) :

Tous les salariés de la République doivent déclarer en présence du peuple, le décadi prochain trente courant, au haut de la rue de la Montagne, ci-devant Notre-Dame, qu'ils sont sincèrement attachés à la République et qu'ils vouent une haine éternelle à la Royauté.

Ce 1^{er} avril 1796 (12 germinal An IV) :

Je comparais devant le Bureau pour déclarer que je continuerai le service et me désiste de ma démission, sur l'assurance de toucher la somme de 153.000 livres annoncée par lettre de Paris et de recevoir successivement les autres sommes dues ; j'en requiers acte.

Pour 1797 (An V) :

Je suis imposé à 25 livres pour l'impôt personnel, 50 livres pour l'impôt mobilière et 3 livres 15 pour la taxe somptuaire avec un domestique.

Ce 4 juillet 1797 (16 messidor An V) :

Il faut refaire à neuf les pavés de la rue Saint-Lazare et remplacer l'aqueduc de la chapelle Sainte-Anne par un cassis en diagonale.

Ce 2 novembre 1797 (12 brumaire An IV) :

On dit que ce sont les frères Villegourio qui ont attaqué et volé la « brouette » qui contenait bagages et colis, sur la grand-route de Saint-Brieuc.

Ce 17 juin 1798 :

La troupe de Duviquet attaque une quinzaine de soldats et gendarmes à la Mirlitantouille. Lorsqu'arrive Pierre Rouxel, courrier de la Poste aux Lettres de Lamballe, on lui prend son sac. L'aubergiste supplie qu'on lui laisse la vie.

En 1799 :

Toute une série d'attaques contre les diligences. En juin, près d'Hénansal, en août à 3 lieues de Plancoët, en octobre à Saint-Gueltas. Le 3 novembre on décide de former à Lamballe une compagnie de volontaires, pères de famille et jeunes gens, de fortifier l'intérieur de la ville avec les décombres des Augustins.

En 1800 :

Le 17 janvier, une dizaine de chouans pénètrent dans la ville, frappent de trois coups de poignard la sentinelle en faction à ma porte, en face du logement de chef de bataillon Jean Georges Knapp, commandant de la place. Avant d'expirer, elle peut crier : « Aux armes » ! Les chouans se retirent le long du Gouessant. La ville décide d'établir d'autres barrières pour 1.000 écus. La malle-poste allant à Langouhède est attaquée et pillée à la Chapelle aux Chèvres en Tramain. Le 1^{er} avril, Jean Knapp épouse la fille de ma femme : Marie-Anne Chemin, née en 1769 ; son frère Jean Chemin, l'adjudant-major du bataillon, l'architecte René Botrel et moi, sommes les témoins.

En 1801 :

La municipalité de Lamballe écrit à Paris : la traversée est tellement mauvaise, tellement impraticable que tous les rouliers sont forcés de passer si près des maisons qu'ils causent des dommages préjudiciables aux propriétaires. Ceux-ci se protègent en plaçant des monceaux de bois devant leurs maisons et obstruent les rues. En février, on parle de démolir sans indemnité les étaux de bouchers qui persistent aux halles.

Le 18 octobre 1801 :

Au vu de mon civisme, mon intelligence et mes facultés, les Consuls m'agrément comme Maître de Poste à Port-Brieuc.

L'ascension sociale des Maîtres de Poste

La carrière d'un Maître de Poste se déroule le plus souvent dans un lieu fixe. Cette stabilité permettra à quelques uns, au caractère bien trempé de résister à toutes les tracasseries du métier et même de les utiliser au mieux pour « s'en sortir » financièrement. Tel Roger Soulain à Lamballe qui obtient deux brevets : l'un pour la route de Saint-Jouan-de-l'Isle à Saint-Brieuc et l'autre pour Langouhède dont les vicissitudes ont bien failli interrompre la communication entre Paris et Brest. En 1750, le duc d'Argenson demandera de rendre justice à Soulain qualifié de « sujet important » pour le service des Postes.

Par la situation géographique

C'est que l'enjeu est capital. Les Anglais contrôlent pratiquement les mers. Transports de troupes, convois militaires, passages des marins vers Saint-Malo, Brest et Lorient doivent se faire par voie de terre. A leur jonction, Soulain se trouve donc sur deux routes stratégiques : de Paris à Brest et de Saint-Malo à Lorient. Il fait face avec 5 postillons, sa cavalerie de 4 malliers, 6 bricoliers et 6 bidets. Lors du raid des Anglais à Saint-Cast en 1758, le duc d'Aiguillon et ses courriers vont sillonner le Penthièvre nuit et jour. On peut penser que Soulain et ses hommes n'ont pas retiré leurs bottes de la semaine comme leur voisin le sénéchal de Plancoët. Travailleur acharné, il ne reçoit jamais de plaintes, il a l'estime des voyageurs et de ses supérieurs qui reçoivent pourtant ses nombreuses suppliques qu'il signe mais n'écrit ni rédige lui-même. On pourrait très bien de nos jours, l'imaginer responsable d'une intersyndicale des Maîtres de Poste bretons.

Par l'honorabilité

Au début de sa carrière, Soulain est un aubergiste venu de Saint-Brieuc où il est né. Mais dès 1742, le voici qualifié « d'honorable homme » et sa femme Julienne Le Bigot de

« damoiselle ». Aux baptêmes de leurs enfants on va compter en parrains et marraines des députés aux Etats de Bretagne, écuyers, nobles dames, un avocat au Parlement de Bretagne intendant de Mgr le duc de Penthièvre, l'ancien subdélégué de l'Intendant et son épouse. Ses gendres sont médecins, officier municipal, propriétaires terriens. Aux mariages de ses enfants et aux baptêmes de ses petits-enfants, voici des personnages titrés : l'ancien maire de Lamballe, un avocat à la cour, un lieutenant des Grenadiers royaux... Jusqu'au Procureur Poulain de Corbion qui s'illustrera comme maire de Saint-Brieuc pendant la Révolution et sera tué lors d'une incursion des chouans en 1799. Un de ses petits-fils sera officier de santé dans la Marine, un autre capitaine à l'état-major du 5^e corps d'armée dans les troupes de Napoléon Bonaparte. A ses obsèques, le 11 novembre 1761, on note la présence du Révérend Père des Augustins, des clergés des trois églises de Lamballe et de nombreuses personnalités locales.

Par la fortune


Laissons à M. Micault de Souleville, subdélégué à Lamballe, le soin d'apprécier la réussite financière de Soulain. Il nous dit en 1757 : ... « Depuis que Soulain habite la ville de Lamballe où il a commencé par une médiocre auberge ; il a eu au moins cent mille livres de biens qu'il augmente tous les jours. Il paie 6 livres de capitation et c'est à peine le quinzième de celle qu'il devrait y apporter »¹⁰⁵.

Ce double brevet obtenu par Soulain sera accordé à l'un de ses successeurs : Pierre Revel, donc doubles gages. La famille de ce dernier s'agrandit de Pierre en 1783, Anne en 1784, Marie-Thérèse en 1785, Jeanne en 1786.

— On suivra Pierre jusqu'en 1815, avocat après des études à Paris ;

— Anne épouse en 1810, J.-B. Thomas, aubergiste à Dinan, en présence des maires de Dinan et de Lamballe. — Marie-Thérèse épouse en 1802, le docteur Louis Tesnière, professeur de physique et chimie à l'Ecole Centrale des Côtes-du-Nord. Mère de trois enfants, elle perdra son mari en 1810 : il est chirurgien major au 8^e Corps d'Armée du Portugal et meurt à San Felice y Grande en Espagne d'une « fièvre d'hôpital ». — Jeanne qui est gouvernante de Désiré

DEPARTEMENT
 DES CÔTES-DU-NORD.
 VILLE
 DE SAINT-BRIEUC.
 Bureaux
 N.º

Contre la tyrannie formelle
 Liberté.

 Egalité.
 S.-BRIEUC, le 29 Février 1801
 de la République française.

Le Maire de S.-Brieuc
 Au Préfet du département.
 Citoyen Préfet,
 Le sieur Revel, maître de poste à Lamballe, a écrit au
 nom de la commune de Lamballe, une requête en
 lettre au Commissaire Central du Gouvernement
 par laquelle il expose, le quel en appelle devant
 vous, l'engagement de payer, ce dit
 Revel, une somme de 40 livres, pour
 jusqu'au 1er Janvier 1801, et de
 charge de ce service.

Ce citoyen auroit observé que pour remplir
 le service de la commune de Lamballe, il
 auroit fait acheter chez le sieur Revel, pour
 le service de la commune de Lamballe,

Lettre attestant que Revel peut assurer Lamballe et Saint-Brieuc 1801. (A.D. Saint-Brieuc 6P.)

de la Villéon Kergéon, capitaine de Cavalerie et chevalier de Saint-Louis, l'épouse en 1840.

« Avec un revenu de 1205 livres en 1807, il est parmi les plus imposés de Lamballe. Et en 1825, il est le 10^e sur 23 plus haut cotisé. »¹⁰⁶

Par le patrimoine

A Dinan, dame Martin fait preuve de rigueur, d'audace et d'autorité en exploitant au maximum tous les privilèges accordés aux Maîtres de Poste pour consolider son patrimoine. En 1783, elle se trouve en conséquence largement imposée par la ville de Dinan. Elle proteste auprès des commissaires des Etats, et cette requête est présentée par le maire de Dinan au conseil de la Communauté. Le compte rendu de cette délibération, conservé aux archives municipales de Dinan, est assez précis en ce qui concerne l'énumération des biens de la Maîtresse de Poste, soulignant son aisance, mais aussi son aptitude à louvoyer : « Comme Maîtresse de Poste, elle ne se trouve pas imposée au-delà de 6 livres 5 sols qui, de son aveu, est le taux où elle doit être portée en cette qualité, mais si, à raison de ses autres facultés, elle se trouve imposée une somme de 40 livres, c'est que la communauté n'a pas cru qu'elle en soit exemptée »... et elle peut dire que lorsqu'elle a porté la cote de Demoiselle Martin à cette somme, elle a été très modérée et n'a point pris en considération la ferme qu'« elle a de partie de la terre de la Garaye... et qu'elle doit porter cette somme de 40 livres à raison de ses autres facultés, puisque, non seulement elle jouit de la plus grande aisance, a un mobilier fort considérable, que depuis quelque temps elle a acheté une métairie »...

A Guingamp, Utinel a trois maisons dont une écurie pouvant contenir 60 chevaux.

Par la notoriété

A Lannion, la position sociale de J.-B. Juste est affirmée sur la place et sa caution est particulièrement recherchée. Il est mis à contribution, avec d'autres citoyens aisés reconnus être les plus forts contribuables pour une somme de 250 livres destinées à payer les émoluments des « citoyennes Augustine

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

Lecoq et Gabrielle Feittet, institutrices à Lannion et ce pour 1793 et le trimestre échu le 31 mars 1794 (11 germinal an II) »¹⁰⁷...

Il fera partie de la commission de recensement chargée de procéder aux réquisitions de chevaux nécessaires au service des armées...

Et le 26 août 1793 « le citoyen Juste, commissaire député pour l'assemblée primaire de la commune de Lannion à l'effet de porter à la Convention nationale une expédition du procès-verbal de la dite assemblée, a rendu compte de l'exécution de la députation et a déposé le certificat de la remise par lui faite à la Convention du procès-verbal de l'Assemblée primaire. Le Conseil général a donné acte au citoyen Juste du dépôt du certificat de la Convention nationale ci-dessus mentionné, arrête que le certificat sera enregistré, vote des remerciements au citoyen Juste de l'exactitude avec laquelle il s'est acquitté de sa commission et lui a accordé l'honneur de la séance »...¹⁰⁸ Le 24 août 1794, par adjudication au rabais, la nourriture des personnes suspectes détenues dans les maisons d'arrêt de Lannion est attribuée pour trois mois à Anne Leroux, veuve Le Séril, moyennant 1 livre 2 sols 9 deniers par jour et par personne. « Décerne acte de la présence de J.-B. Juste de la déclaration de se rendre caution pour la dite dame Séril et s'oblige solidairement avec elle à l'exemption pleine et entière de son adjudication qu'il soussignera la caution de 1.200 livres. »¹⁰⁹

Le 20 brumaire an 9 (11 novembre 1800)...

« Se sont présentés les citoyens Jean Robin, Francis Berne etc... chargés de 1.370 myriagrammes (13.700 kgs) de froment qu'ils ont chargés en Minihy-Tréguier pour le compte du comte Murtrey, directeur de l'hôpital de la marine à Landerneau. Le maire de Minihy absent, n'a pu leur délivrer un acquit, le papier libre qui leur a été délivré à la place est insignifiant et peut compromettre leur sûreté et le chargement. Attendu que dans le trajet de route qu'ils ont à parcourir ils se trouvent en dedans de 2 lieues de côtes ; c'est pourquoi ils requièrent des laisser-passer pour se rendre à leur destination et pour sûreté lesquels ils ont présenté le citoyen J.-B. Juste qui déclare cautionner les dits chargements et s'engage de justifier de leur versement à Landerneau...

Signé : Juste »¹¹⁰

LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD

Des chemins élargis, des relais mieux tenus, le fonctionnement de la Poste aux Chevaux s'améliore à la fin du XVIII^e siècle. Désirant mettre à la disposition des voyageurs des moyens d'information sur ce service public, l'Administration crée le « Livre des Postes ». La première publication date de 1708 et sa dernière de 1853. Chaque année sort une nouvelle édition. « A la tête de ce livre est placé un extrait de toutes les ordonnances. Y figure une carte des routes de Poste, avec les nouveaux établissements, les changements de Poste, l'augmentation des distances, les concessions des troisièmes chevaux »¹¹¹. Le produit de la vente est transformé en pension au profit des postillons.

Avant de partir, le voyageur aura prêté une oreille attentive aux bruits qui circulent et songé aux moyens d'éviter de dangereuses rencontres. Il écoute les conseils que lui prodiguent d'autres voyageurs, qui prendront bientôt place dans les guides de voyages (Le premier parut à Nuremberg en 1501). En France, Charles Etienne publie en 1553 le « Guide des chemins de France » qui sera plusieurs fois réédité, voire abusivement copié par la suite.

Pour apaiser l'inquiétude qui pouvait saisir le voyageur au moment de se lancer hors des chemins connus, pour satisfaire son besoin de curiosité, naît au XVIII^e siècle un genre littéraire nouveau : « Le guide du voyage ».

Les frontières en furent longtemps imprécises, oscillant entre la sécheresse d'un itinéraire et la relation ou critique

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

d'un voyage. Tout s'y mélange la plupart du temps : conseils pour voyager plus commodément, guides pour la visite des collections savantes, éloges et critiques des régions traversées, considérations philosophiques sur les mœurs et coutumes des habitants. L'industrie des « Guides et itinéraires » est née¹¹².

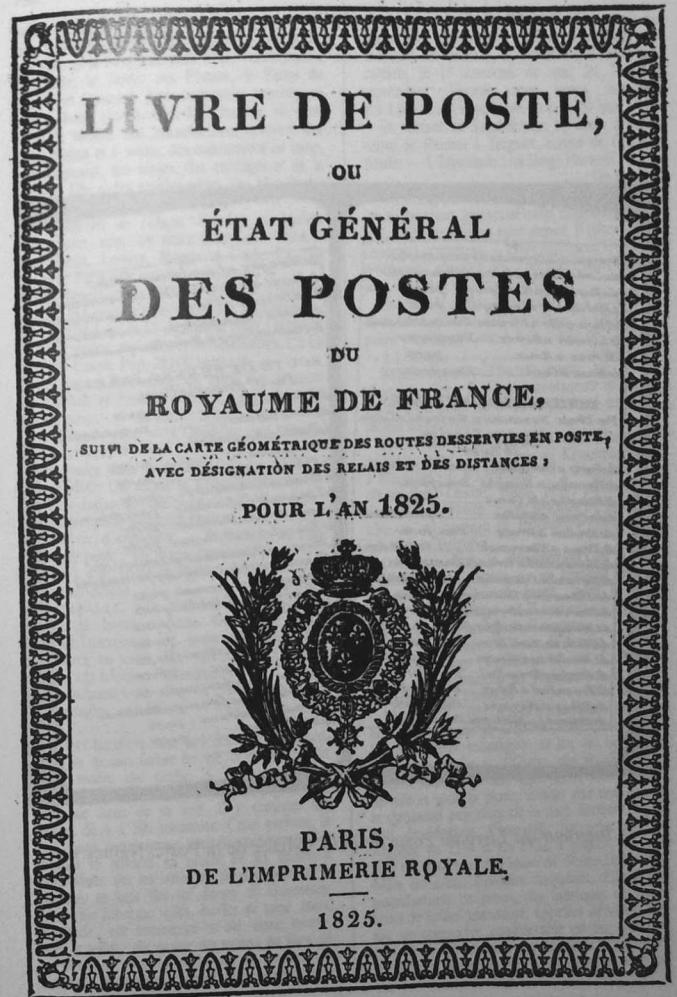
Nous les avons utilisés pour « relier » les différents relais des Côtes-d'Armor dont nous relatons l'histoire dans les pages suivantes.

Pour chacun d'entre eux, sur une feuille de synthèse placée en fin de chapitre, figurent la chronologie des Maîtres de Poste et l'emplacement des relais.

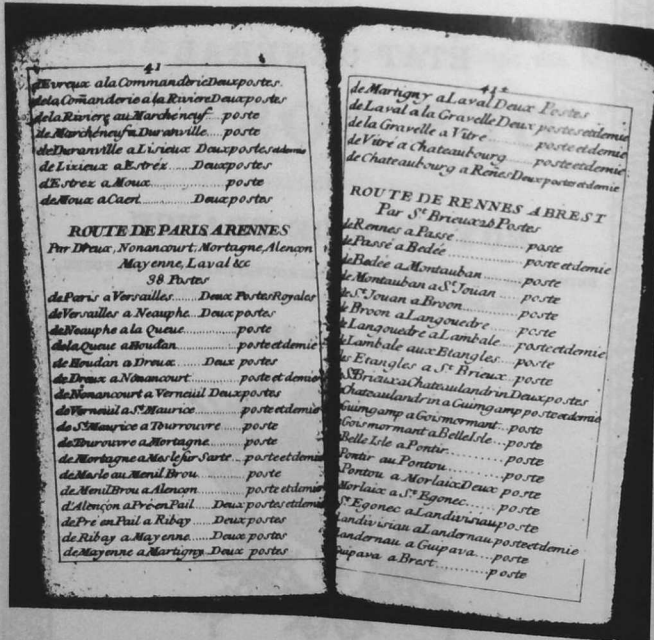
Pour chaque période d'exercice d'un Maître de Poste, figurent l'année de début et l'année de fin.

Les dates placées entre parenthèses, signifient seulement que le Maître de Poste exerçait cette année-là.

LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD



Couverture du Livre de Poste de 1825. (Collection Moussault.)



Intérieur du Livre de Poste de 1738. (Musée de la Poste. Nantes.)

façade de l'église Saint-Pierre, la place royale et celle d'armes, de belles promenades, dont deux, le Tabor et le Mail, méritent d'être remarquées ; le Musée, le Jardin des Plantes, le Palais de Justice et l'arsenal. Son commerce consiste en grains, bois, plomb, cire, lin, chanvre, fil, bestiaux et beurre. Ses manufactures donnent des toiles à sacs et à voiles, des couvertures de laine, des chapeaux, des serges, des cordages et de la faïence. Elle a des amidonneries, des blanchisseries et des fabriques de tabac.

Messageries de l'Ouest. Gandon et Maheu font partir, tous les deux jours, des voitures pour Brest, Lorient, Nantes et Caen. La diligence de Paris part tous les deux jours.

Hôtels principaux : la Tour d'Argent, l'hôtel de France, la Corne de Cerf, l'hôtel des Voyageurs. — Foires d'un jour, le 1^{er} de chaque mois : bestiaux de toute espèce, merceries et étoffes diverses. □ La Parfaite-Union. Pop. 28,600 habitants.

En sortant de Rennes, on laisse à g. la route de Lorient et ensuite celle de Loudéac. — à Pacé, poste. — à Bédé, poste ; pont. — à Montauban ; pont. — à Quédillac ; on passe la Rance, rivière.

On rentre dans le département des CÔTES-DU-NORD. On côtoie la Chapelle-Blanche. — à Saint-Jouan-de-l'Isle ; on longe des bois ; ensuite on passe plusieurs rivières. — à Broons ; pont et riv. d'Arguenon. — au hameau de Langouedre, poste ; on longe Tramain ; pont. — à Plectan ; à dr. route de Brest à Avranches. — à Noyal-sur-Seiche. On arrive à

LAMBALLE, ville entourée de murailles et divisée en haute et basse. On y fabrique le meilleur parchemin de toute la France. Elle commerce en toiles, fils, parchemins et grosses étoffes. □ L'Union Philantropique.

En quittant cette ville, on passe un pont. — aux Etangles. — à Iffiac. — à Langueux On arrive à

SAINT-BRIEUX, chef-lieu des Côtes-du-Nord, dans un terrain fertile en blé et fruits, sur la petite rivière de *Goëte*, à l'embouchure de laquelle elle a un port, au village de Legué, à un quart de lieue de la mer. Il y remonte des navires de 4 à 500 tonneaux. Cette position la rend assez avantageuse pour le commerce. Ses barques se rendent en moins de six heures à Saint-Malo, sur les côtes du département de la Manche, et aux îles de Jersey et Guernesey. Cette ville fabrique toiles, étoffes de laine, cuirs, moutarde ; elle commerce en blé, cidre, beurre, draps et toiles ; elle envoie des navires au Banc de Terre-Neuve pour la pêche de la morue. On remarque la cathédrale, une jolie salle de specta-

cle, le pont de *Goëte*, très-hardi et construit en granit des environs. — Foires d'un jour : le mercredi des cendres, le mercredi d'avant la mi-carême, le 1^{er} mercredi de mai, les 7 et 30 septembre ; légumes secs, laines, meubles. □ La Vertu Triomphante. Pop. 8,750 hab.

En sortant de Saint-Brieux, on laisse à dr. la route de Rennes à Tréguier, rivière de *Goëte* à passer. — à Trémuson ; on longe Plerneuf On arrive à

CHATELAUDREN. Ce bourg commerce en grains, bestiaux, graines de trèfle, miel, cire, beurre, suif, fil de lin, chiffon pour papier. Il fabrique des chapeaux communs. — Foire de 8 jours, le 3^e lundi d'octobre : chevaux, les 7 premiers jours et le 8^e jour, du bétail de toute espèce.

En sortant de ce bourg, on va à Plouagat ; demi-lieue de bois à traverser. — à Guingamp, poste ; on longe Grac ; à dr. route de Lannion. — à Louargat. On arrive à

BELLE-ISLE-EN-TERRÉ, bourg, sur la rive droite du *Guer*. Il a une manufacture de papier située à un quart de lieue, et plusieurs mines de plomb aux environs.

En sortant de ce bourg, on va à Plouvez-Moedic ; pont. — au ham. de Keramenach. — à Kornalan. — à Lanbihan. — à Plounerin ; on côtoie Saint-Lissan ; étang, pont, pente rapide de la Clairie, vallon. — au hameau de Kergoat ; côte. — au hameau de Penarres ; pont. — au hameau de Trogolve.

On entre dans le département du FINIS-TERRÉ ; pente rapide. — au hameau de Penanach. — au Pontou, poste ; pont et pente rapide. — à Luzouli. — à Kerneves. — à Kervezenc ; vallon ; on côtoie Kerasors. — à Plouigneau ; trois quarts de lieue de landes à traverser ; on longe Kestedern. — à Lanouen ; landes. — au hameau de Penalan ; à dr. route de Tréguier par Lannion On arrive à

MORLAIX, ville très-commerçante, avec un bon port situé sur la *Manche*. Elle s'élève sur les flancs de deux montagnes et sur les bords des rivières de *Jaclot* et d'*Ossen*, qui se réunissent, coulent sous une voûte assez belle, sous l'Hôtel-de-ville et sous la place, sortent par une arcade et s'unissent aux eaux de la mer, forment le joli port de Morlaix. Cette ville fut prise par les Anglais, en 1374 et en 1522. L'hôpital de cette ville est très-beau, et l'église de Notre-Dame-des-Mers est d'une structure singulière. Elle a des manufactures de tabac, des fabriques de belles toiles de toutes grandeurs, appelées *Morlaix*. Elle fait un commerce considérable en lin, chanvre, pois, fèves, beurre, suif, graisse, cuirs, miel, tabac, chevaux et bestiaux. Elle a un tribunal de com-

DINAN : Un carrefour très escarpé

... « On entre dans le département des Côtes-du-Nord, passage de la rivière de la Rance. On arrive à Dinan : cette petite ville située sur la rive gauche de la Rance, fabrique des toiles et de la flanelle et commerce en beurre, lin, miel et suif. »

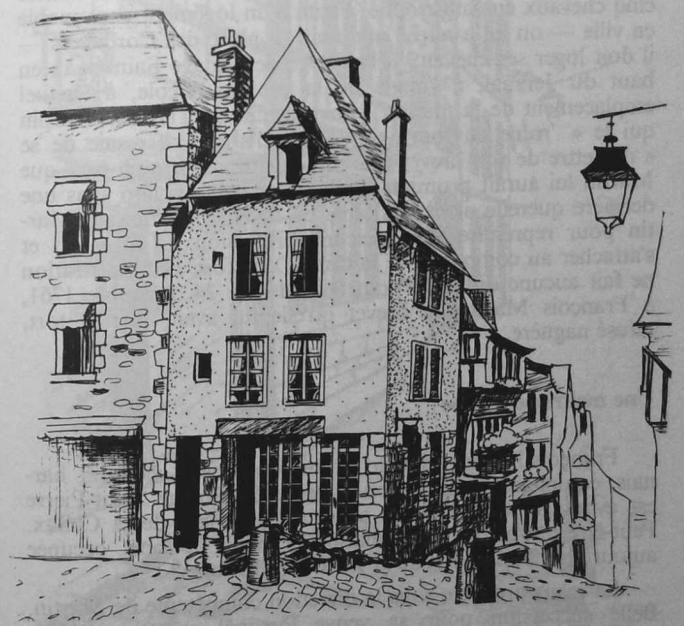
Jusqu'en 1750, date de la nomination du premier Maître de Poste de Dinan, la ville est fort mal desservie. Les deux grands itinéraires Paris-Brest et Saint-Malo-Nantes la laissent à l'écart. Certes, les plis officiels sont déposés par les messagers du roi ou des seigneurs, mais les particuliers doivent subir « les lenteurs, les incertitudes et les abus des messageries privées, des voituriers et colporteurs à leurs risques et périls ».

Il faut dire que Dinan, fièrement campée sur sa colline, est difficile d'accès. L'ascension de la rue de l'Abbaye en direction de Lanvallay n'a rien à envier au Jerzual, « montagne roide et diabolique » aux dires du duc d'Aiguillon, commandant en chef en Bretagne, qui y brise un certain nombre d'affûts de canon. Le blocus des côtes établi par les Anglais durant la guerre de Sept Ans exige une amélioration des liaisons intérieures. Ainsi, Dinan peut être dotée d'un relais de poste.

Le Pape, père et fils

Le premier brevet de Maître de Poste de Dinan est signé par Louis XV le 25 décembre 1750 en faveur de Jacques Le Pape. Il vient de Bourdelande (Bout de Lande) entre Rennes et Nantes, où il a suppléé, semble-t-il, la veuve Loiseleur que son mari, ruiné et ivrogne, a laissée à sa mort avec 18 enfants !

Ayant officié dix ans aux abords de la rue de la Chauz, Jacques Le Pape propose sa succession à son voisin, François



Auberge à l'Image Saint-Jean, Dinan.

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

Martin, aubergiste à l'Image Saint-Pierre. Colère du fils Le Pape — Jacques lui aussi. S'estimant prioritaire, il se rend à l'Intendance de Rennes et accuse Martin d'avoir « extorqué la démission de son père en profitant de son imbecillité et d'un moment où il était pris de boisson ».

François Martin, qui a toutes les qualités requises, a beau affirmer que le fils Le Pape est un incapable, l'administration tranche en faveur de ce dernier. Respect de la tradition selon laquelle la préférence doit être accordée à la famille!

Bien mal inspirée l'administration ! Jacques Le Pape (fils) n'a que quatre haridelles dans son écurie et devra acheter cinq chevaux en catastrophe. Faute d'un logement convenable en ville — on lui a refusé une maison place des Cordeliers — il doit loger ses chevaux à l'auberge de l'Image Saint-Jean en haut du Jerzual, à l'angle de la rue de l'École, à l'actuel emplacement de la maison Mazoyer, chez un nommé Turpin qui le « ruine en fourrage ». Tout d'abord, il essaie de se « démettre de son brevet moyennant une montre en or » que Martin lui aurait promise. Au bout de 6 mois, non sans une dernière querelle, il démissionne en faveur de François Martin pour reprendre son ancienne profession de tisserand et s'attacher au commerce de la toile. Cette fois, l'administration ne fait aucune difficulté pour accorder, le 24 décembre 1761, à François Martin, le brevet qu'elle lui avait, bien à tort, refusé naguère.

Une maîtresse femme

François-Michel Martin est bien équipé : chevaux, harnais, équipages, écuries. Son auberge de l'Image Saint-Pierre est avantageusement située au centre-ville, rue de la Chaix. Peut-être est-ce la belle maison à pans de bois occupée aujourd'hui par l'Hôtel de la Tour de l'Horloge ?

Le relais prospère sous la direction compétente de Martin. Belle succession pour sa veuve lorsqu'il meurt en 1770. Rompue à tous les usages du métier, la dame Martin va régner longtemps sur son auberge devenue un haut lieu de la ville et arrondir joliment sa fortune.

La Maîtresse de Poste est aussi, une maîtresse femme et son autorité abusive défraye maintes fois la chronique.

LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD



Auberge à l'Image Saint-Pierre. Dinan.

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

En 1781, l'Intendant des Postes propose qu'on dresse un procès-verbal contre la dame Martin pour prévenir et mettre un frein aux vexations journalières qu'éprouvent les voyageurs du fait de cette femme. Le fils du superintendant de Dinan ne venait-il pas d'avoir à payer le prix de sept chevaux au lieu de six ?¹⁴

En 1786, elle conteste le fait qu'on lui ait demandé de fournir une charrette et un cheval pour conduire les bagages d'un détachement de soldats de la marine, de Dinan à Dol. L'Intendant de Rennes lui donne raison.

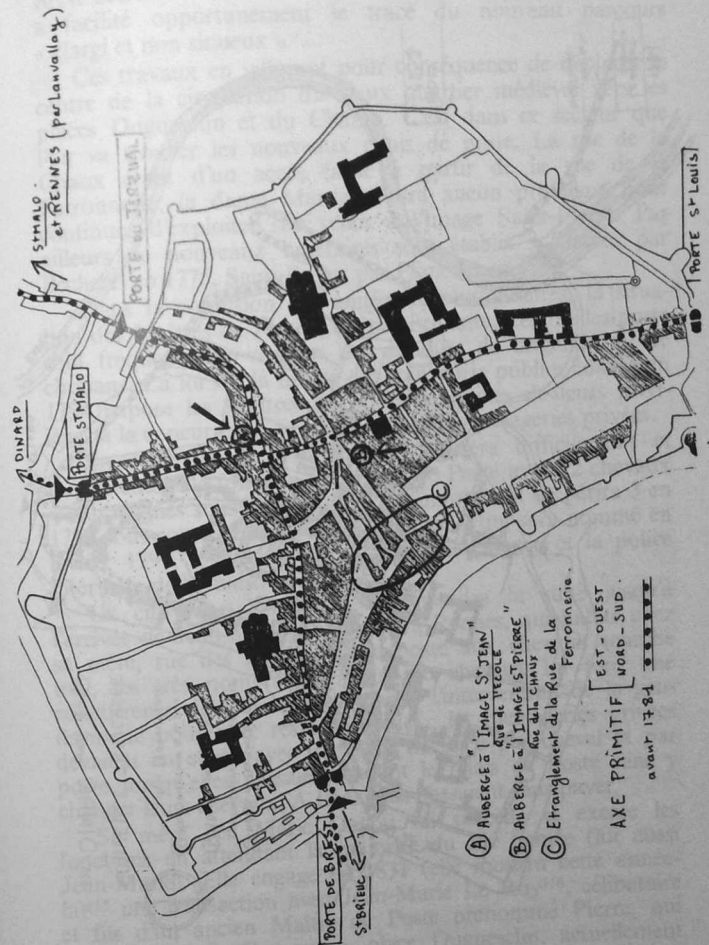
Accablé par la fréquence des démêlés avec la Maîtresse de Poste sûre de tous ses droits, le subdélégué demande en 1783 « qu'on lui procure les règlements des Postes afin qu'il connaisse ses obligations, ceux des Maîtres de Poste, postillons et voyageurs ». Rigueur, audace, autorité, la dame Martin exploite tous les privilèges accordés aux Maîtres de Poste et consolide son patrimoine : « mobilier considérable, achat d'une métairie ». Démêlés fiscaux aussi avec la ville de Dinan qui l'impose largement. En qualité de Maîtresse de Poste, la veuve Martin consent à la capitation légale de 6 livres 5 sols mais s'indigne d'être imposée à 40 livres « à raison de ses autres facultés ». La communauté de ville la déboute, arguant qu'elle s'est montrée « fort modérée » en l'imposant ainsi, puisque « non seulement, elle jouit de la plus grande aisance, possède un mobilier et une maison fort considérables, en cette ville, que depuis quelque temps, elle a acheté une métairie... »

La Révolution sera fatale à beaucoup de Maîtres de Poste dont les privilèges seront abolis dans la nuit du 4 août.

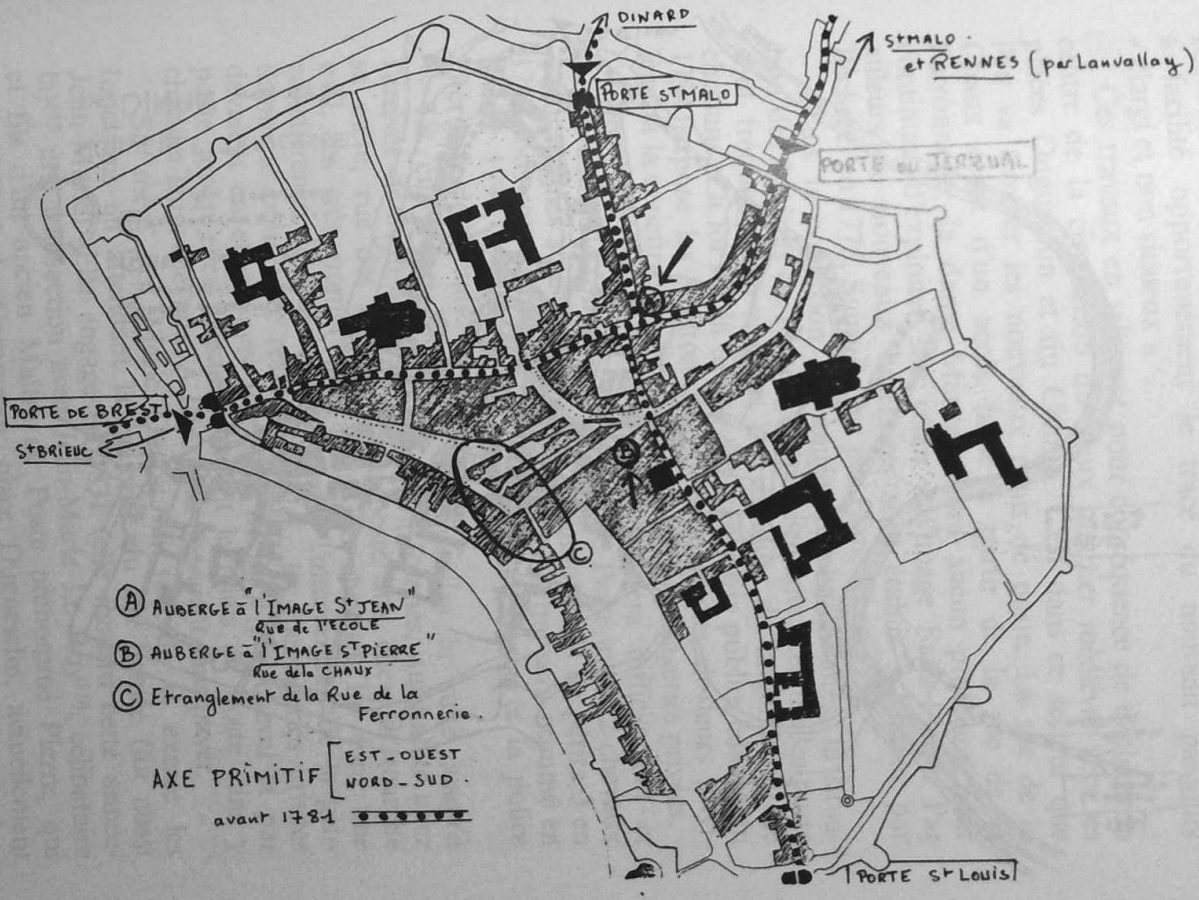
Dinan désenclavée

Durant les années précédant la Révolution, de nombreux travaux de voirie ont amélioré les accès de Dinan. En premier lieu, la construction du « grand chemin » réclamé par le duc d'Aiguillon pour éviter la côte du Jerzual, calvaire des convois militaires. Le roi et les Etats de Bretagne ayant alloué un total de 100.000 livres en 1781, une nouvelle route contourne Dinan à flanc de colline à l'est, entre en ville près de la porte Saint-Louis et en sort à l'Ouest par la porte de

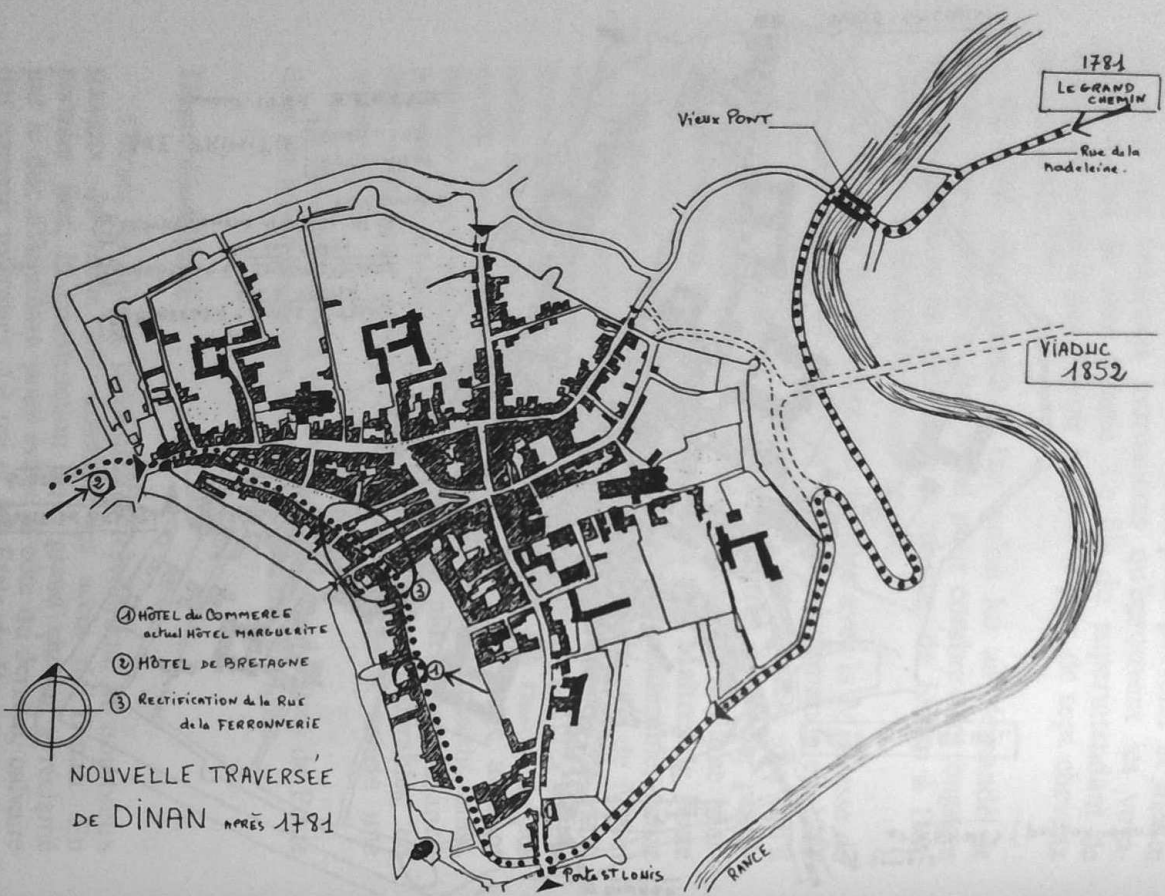
LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD



Plan de Dinan avant 1781.



Plan de Dinan avant 1781.



Plan de Dinan après 1781.

Brest détruite en 1881. L'incendie de la rue de la Ferronnerie a facilité opportunément le tracé du nouveau parcours « élargi et non sinueux ».

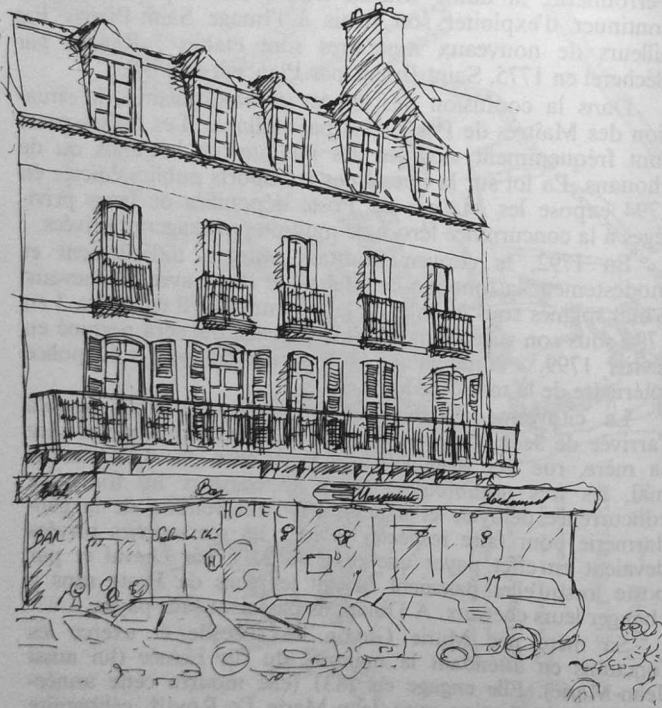
Ces travaux en ville ont pour conséquence de déplacer le centre de la circulation du vieux quartier médiéval vers les places Duguesclin et du Champ. C'est dans ce secteur que l'on va trouver les nouveaux relais de poste. La rue de la Chaux étant d'un accès facile à partir de la rue de la Ferronnerie, la dame Martin n'aura aucun problème pour continuer d'exploiter son relais à l'Image Saint-Pierre. Par ailleurs de nouveaux itinéraires sont établis : Rennes par Bécherel en 1775, Saint-Brieuc par Plancoët en 1790.

Dans la confusion des années révolutionnaires, la situation des Maîtres de Poste n'est pas brillante. Les malles-poste sont fréquemment victimes des attaques de brigands ou de chouans. La loi sur la liberté des transports publics édictée en 1794 expose les Maîtres de Poste dépouillés de leurs privilèges à la concurrence féroce de multiples messageries privées.

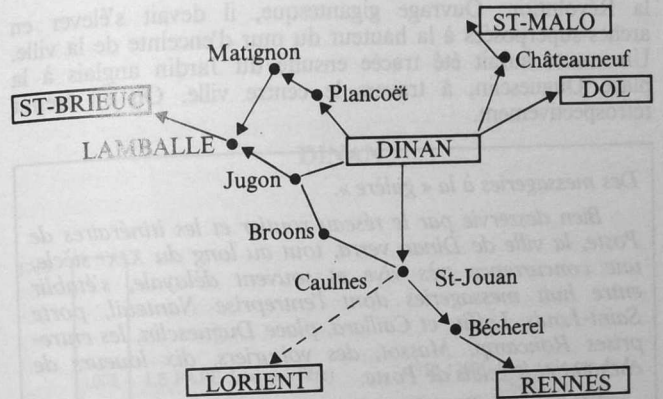
En 1792, le citoyen Bouttier assurera difficilement et modestement la fonction de Maître de Poste avec 12 chevaux « mal soignés sous la halle de la commune ». Il en périra 3 en 1794 sous son successeur Boulland Denis, qui sera nommé en février 1799, « commissaire pour la surveillance et la police intérieure de la maison d'arrêt ».

La citoyenne Perrine Beslay prendra la suite jusqu'à l'arrivée de Jean-Marie Lemée, né à Rennes, qui habite chez sa mère, rue des Rouairies. La poste aux chevaux marche mal, les très nombreux loueurs de chevaux lui font une concurrence déloyale et il demande l'intervention de la gendarmerie pour faire respecter la loi ; les messageries privées devaient en effet payer une taxe de 25 c par cheval et par poste lorsqu'elles passaient devant le relais de Poste sans y changer leurs chevaux. A Dinan, ils passaient sans payer.

Sa mère née Marie Guyon lui succède et exerce les fonctions en attendant la majorité du fils Lemée (lui aussi Jean-Marie). Elle engage en 1831 (elle mourra cette année-là)¹¹⁵ une transaction avec Jean-Marie Le Roy¹¹⁶, célibataire et fils d'un ancien Maître de Poste prénommé Pierre, qui tient l'Hôtel du Commerce, place Duguesclin, actuellement Hôtel Marguerite, le plus « bel établissement le mieux situé et le plus commode pour recevoir les voyageurs en Poste ». Jean-Marie Le Roy exerce les fonctions de Maître



Hôtel Marguerite à Dinan.



Dinan carrefour des routes de Poste.

de Poste dans l'hôtel de son père. Y descendent des personnalités comme Doña Maria, ex-reine du Portugal venue en Bretagne pour y visiter ses partisans exilés.

Jean-Marie Le Roy s'établit par la suite, vers 1846 à l'hôtel de Bretagne, place Duclos. Il avait épousé en 1835, la fille aînée de Julien Moncoq aubergiste dans cet hôtel. Ils auront cinq enfants, malgré le décès à l'âge de 38 ans d'Elisabeth Moncoq.

Vivaient avec eux, en 1851, trois postillons : Lucas François, Lucas Gillette, Chauvin Julien ; deux facteurs de diligence : Dilly Jacques et Le Maître Rémy ; trois domestiques : Le Mée Virginie, Bastié François et Briand Jules.

Le Maître de Poste y assure un double service : la Poste aux chevaux et la messagerie Fourel de Rennes. Fourel étant l'arrière petit-fils du sieur Lerenec qui créa au XVIII^e siècle un premier service de coches privés entre Dinan et Rennes.

La gare de Dinan est inaugurée le 29 décembre 1879. L'arrivée du train entraîne la fermeture de tous les relais de Poste. L'hôtel de Bretagne continue d'être relais des messageries et hôtel. En 1917, il fera également office de bureau auxiliaire de la poste aux lettres. Spectaculaire amélioration de la voirie à Dinan au XIX^e siècle : le viaduc enjambant la Rance est inauguré en 1852. Quelle fatigue épargnée aux chevaux ! Un premier projet de viaduc avait été étudié avant

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

la Révolution. Ouvrage gigantesque, il devait s'élever en arches superposées à la hauteur du mur d'enceinte de la ville. Une route aurait été tracée ensuite du Jardin anglais à la place Duguesclin, à travers le centre ville. On en frémit rétrospectivement.

Des messageries à la « galère ».

Bien desservie par le réseau routier et les itinéraires de Poste, la ville de Dinan verra, tout au long du XIX^e siècle, une concurrence très vive et souvent déloyale, s'établir entre huit messageries dont l'entreprise Nanteuil, porte Saint-Louis, Laffite et Caillard, place Duguesclin, les entreprises Roncamp, Massot, des voituriers, dix loueurs de chevaux et le relais de Poste.

C'est l'âge d'or de la diligence, véritable mastodonte très inconfortable. Pour aller vite, mieux vaut prendre la malle-poste, véritable T.G.V. de l'époque. En 1830, lors d'un voyage en Bretagne en malle-poste, Victor Hugo écrit à sa femme : « J'arrive à Brest. Je suis encore tout étourdi de trois nuits de voyage... à grands coups de fouet, à franc-étrier, sans boire ni manger ni respirer à peine, avec quatre diabliesses de roues qui mangent les lieues vraiment quatre à quatre... »

En 1836, moins pressé, il rend visite à notre région en compagnie de Juliette Drouet. Il utilise cette fois le service d'une messagerie privée. Partis de Saint-Malo à trois heures de l'après-midi, ils arrivent à Dinan à sept heures du soir à l'Hôtel des Messageries, actuellement Hôtel des Remparts, près de la porte Saint-Louis.

Allées et venues de cavaliers, de voitures à chevaux, animent les places du Champ et Duguesclin où l'arrivée de la malle-poste et des messageries est plus attendue que la « galère », voiture cellulaire, peinte en noir, sans ouverture, le jour y pénétrant par le plafond. Elle ne circulait que pour transporter à Brest les prisonniers, condamnés à plus d'un an et un jour, qui n'accomplissaient pas leur peine à Dinan.

Dans un sinistre bruit de ferraille, la voiture des forçats au bonnet vert, traversait la ville¹¹⁷.

LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD

DINAN

1715	LOUIS XV	LE PAPE Jacques (Père) LE PAPE Jacques (Fils) MARTIN François Michel Vve MARTIN Née Françoise MONCLERC	1750-1760 1760-1761 1761-1770 1770-1789	Près de la rue de la Chauz A l'Image St-Jean, rue du Jerzual Image St-Pierre, rue de la Chauz
1774	LOUIS XVI	BOUETTIER BOULLAND Denis	(1792)-(1793) 1794-1799	Chevaux logés dans les halles de la ville
1789	RÉVOLUTION	Vve BESLAY Perrine Née DESCHAMPS	1799-1817	
1800	1 ^{er} EMPIRE	LEMÉE Jean-Marie Vve LEMÉE Marie Née GUYON	1817-1822 1823-1831	Hôtel du Commerce actuel Hôtel Marguerite
1830	RESTAURATION	LE ROY Jean-Marie	1831-1869 1841 1846	Hôtel de Bretagne
1848	RÉPUBLIQUE			
1851	2 ^e EMPIRE			
1870		Date de l'inauguration de la gare	1879	

MATIGNON : Passage de mer/Plancoët

« ... Matignon sur un coteau bien cultivé que traverse un embranchement de la route impériale passant par Trégon, le Guildo, Matignon, Hénanbihen et rejoignant Saint-Gueltas, la dite route de Saint-Malo à Quiberon avec ses 290 maisons, ses moulins à eau de mer, des clos et les moulins à vent de la Vigne... »

Matignon dispose d'une entreprise privée créée par un aubergiste et un maître-chirurgien associés pour relier Saint-Malo à Brest par le grand chemin à partir de Lamballe, entreprise que contestent les Messageries de Dinan. Le duc d'Aiguillon a bien prévu un trajet littoral en raison du blocus par les Anglais mais le 5 août 1752, l'Intendant de Viarmes reçoit le mémoire d'un certain L. de Monaco « au sujet d'un chemin qui me serait très préjudiciable s'il ne passait point par Matignon comme il a été d'usage jusqu'à présent... ». Rappelons que la petite principauté de Monaco appartient aux Grimaldi et que son prince n'ayant point d'enfant mâle, son héritière épouse alors un comte de Matignon. Il lui apporte en dot la principauté et le duché-pairie de Valentinois. La maison de Matignon devient dès lors une des premières et des plus riches de France¹¹⁸.

M. de Viarmes répond le 20 août : « Je garde votre mémoire pour en faire usage lorsqu'il sera question de faire un chemin de Saint-Malo à Brest. » Le 1^{er} juillet 1759, Matignon a son relais de Poste aux chevaux et un Maître de Poste avec brevet au nom de Nicolas Cosse¹¹⁹. Le duc d'Aiguillon a bien demandé 13.800 livres pour 69 postes établies, mais « l'intendance » ne suit pas !... Cosse touchera sa gratification avec un an et demi de retard, soit de juillet 1759 au 1^{er} janvier 1761.

L'état des routes que doit desservir Cosse laisse beaucoup à désirer. Le visiteur général des Postes alerté, écrit le 11 décembre 1759, à M. Chevalier, Ingénieur à Saint-Brieuc... « les distances de Matignon à Lamballe et de Matignon à Dinard sont beaucoup trop fortes pour 2 postes ; le passage de mer au Guildo refroidit et ruine les chevaux, les Maîtres de Poste de Lamballe, Matignon et Dinard demandent qu'on leur accorde 2 postes 1/2 ».

M. Chevalier mesurera les routes et conclura qu'on peut accorder 2 postes 1/2 de Dinard à Matignon. Dès le 27 janvier 1760, M. Rouillé, intendant, accepte les 2 postes 1/2 bien justifiées par le passage de mer » qui peut causer préjudice aux Maîtres de Poste¹²⁰. Autre sujet de réclamation pour Cosse : sa capitation qu'il dit fixée à 24 livres (en fait 15 livres après vérification locale)¹²¹. Le duc de Choiseul la fait ramener à 6 livres par la Commission Intermédiaire le 17 janvier 1763.

A son décès en 1764, sa veuve Jeanne Revel fait une soumission et devient Maîtresse de Poste.

On n'a pas retrouvé le nom de ses successeurs mais on sait qu'ils ont bien des soucis avec l'état de leurs routes. Qu'on en juge !...

Le point noir du Guildo

Pour la route de Matignon à Lamballe, l'Ingénieur Perroud nous apprend le 12 septembre 1768 que depuis janvier 1763, le maître de Poste de Matignon a obtenu trois chevaux pour les chaises simples « indéfiniment et pour toutes les saisons de l'année, attendu la longueur et la difficulté de la route ». De plus il n'y a pas de ponts sur les ruisseaux Ruellan, Chevalier et des Guerches ; les « tâches » de Pléneuf et d'Erquy n'ont pas un bon empierrement ; la route est monticuleuse. Le trajet de Matignon à Saint-Malo fait l'objet d'une étude en 1778 (arrêté du Conseil du 31 mai et ordonnance du 28 juillet) dans le cadre d'une enquête sur tous les bacs de la Bretagne.

L'Ingénieur commence son inspection le mardi 11 août par Le Guildo. Il constate que la mer reflue jusqu'à Plancoët « d'environ 22 à 23 pieds de hauteur lors des marées d'équinoxe et dont la traversée contient environ deux cent douze pieds de longueur dans la plus grande largeur ». Lors de la basse mer, le passage se fait à gué avec des guides « qui se

présentent ordinairement sur les rives », mais les accidents sont nombreux en raison de la vase. Le fermier de passage, le nommé Joseph Chevalier, dispose d'un bac pour le service du public. Il possède également une chaloupe qui lui sert à passer « quelques gens de pieds » qui ne sont pas nombreux. L'Ingénieur s'est ensuite fait faire une démonstration « lorsque la mer est dans le passage ». Il a constaté que le service « s'y fait ordinairement lentement et assez difficilement :

- « 1 — par le défaut du peu de bateliers ;
- 2 — par le peu de commodité qu'il y a pour embarquer les chevaux qu'on est obligé de faire sauter dans le bac, n'ayant pas de pontille, et qui, quelquefois ne s'embarquent que très difficilement et avec peine, ce qui retarde d'autant le service ;

3 — parce que les abords ou « arrivoirs » sont des plus incommodes, en ce qu'il n'y a aucune cale aux deux rives et que l'on est obligé d'embarquer et de débarquer suivant que la mer monte ou baisse, tantôt sur des rochers et d'autres fois sur les vases dans des endroits qui se trouvent les plus commodes sur les deux rives qui sont d'un assez difficile accès. »

A marée basse, l'on passe à gué ou l'on passe juste à flot et par des chemins et des arrivoirs peu commodes pour les voitures et pour les chevaux... Aucune signalisation : Le prieur des Carmes, propriétaire du passage, ne l'a pas entretenu. Pour compléter l'odyssée, il faut savoir qu'on passe de Dinard à Saint-Malo par bac et, par mauvais temps, bagages ou courrier tombent, à l'occasion, à la mer !...

Pensez-vous que la demi-poste se justifie ? »

En 1785, une demande de « translation » de la poste de Matignon à Plancoët est déposée, afin d'éviter le passage dangereux du Guildo. C'est chose faite le 30 août 1790 sur la demande du directoire du district de Dinan. En 1797, on note l'existence d'un Maître de Poste à Plancoët : Charles Gratiën, époux de Louise Galo. On demande aussi à l'administration générale des Postes que le courrier de Saint-Malo à Lamballe passe par Dinan pour éviter le passage de Dinard souvent impraticable.

Pourtant le relais de Matignon fonctionne encore, toujours dans la crainte d'un débarquement anglais. En 1795, il est tenu par Henry Blivet comme nous l'apprend sa requête adressée « aux citoyens administrateurs du département des

Côtes-du-Nord ». Jacques, son frère, lui sert de tout temps de postillon. Or la marine le réclame dans ses rangs. Réponse : « La marine n'aura pas un grand secours dans sa personne car il n'est pas « amariné. » Il sera bien plus utile au service de la République comme postillon ». Sans lui, Henry ne peut satisfaire aux deux routes de son relais et il sera contraint de donner sa démission. Cette demande est authentifiée par :

- les citoyens Quintin, agent de la commune ;
 - Fouei, brigadier de gendarmerie nationale ;
 - Le Chevalier, commandant de l'arrondissement.
- Le même jour, 19 fructidor an IV (5 septembre 1796) le juge de paix Guity accorde la qualité de postillon à Jacques.

La tradition locale situe le relais de poste sur la route de Saint-Potan, près de la Poste actuelle. (Cadastre de 1820.)

« En sortant de Dinan, on descend une pente, plaine à traverser. On côtoie un petit bois, et un peu après le village de Lescoët, pente rapide ; à gauche petit bois ; pont et rivière, vallée, bois à cotoyer, pont et rivière, vallée, côte ; à Jugon, poste sur l'Arguenon... »

MATIGNON-PLANCOËT

1715	LOUIS XV	COSSE Nicolas Vve COSSE Née REVEL Jeanne	1759-1764 1764	Route de St-Potan Près de la poste actuelle de MATIGNON
1774	LOUIS XVI			
1789	RÉVOLUTION	BLIVET Henry GRATIEN Charles	1790 (1795) (1797)	Transfert PLANCOËT A MATIGNON A PLANCOËT
1800	1 ^{er} EMPIRE			
1830	RESTAURATION			
1848	RÉPUBLIQUE			
1851	2 ^e EMPIRE			
1870				

JUGON : Hingant père ou fils ?

La création du relais de Poste de Jugon, au confluent de la Rosette et de l'Arguenon, à 4 lieues de Dinan, à 4 lieues de Lamballe, sur le grand chemin de Saint-Malo vers Brest ou le Vannetais, est voulue par le duc d'Aiguillon qui souhaite une communication fiable devant le blocus des mers par la flotte anglaise.

Le premier titulaire est Louis Hingant :

« On nous assure qu'il est en état de bien faire le service »¹²². Il exerce du 9 avril 1757 jusqu'à son décès en 1769. Dans sa soumission, il avait accepté « les risques, périls et fortunes » de la Poste. Jusqu'en 1760 ce sont les risques qu'il va connaître.

D'abord, ne sachant ni lire ni écrire, il envoie son fils Jacques, postillon, retirer son brevet à Rennes. Le préposé le rédige au nom de Jacques !... Voici ce jeune homme Maître de Poste aux yeux de la juridiction de Jugon, donc exempté de milice, de corvées, de logement des gens de guerre, taxé à 6 livres de capitation¹²³.

Ceci au détriment de son père Louis, qui accuse les habitants de Jugon de « vexations » à son endroit : il lui faut mettre ses chevaux hors de sa maison lors du passage des troupes, aller avec ses enfants à la corvée des grands chemins, payer 24 livres de capitation en 1758, 16 en 1759 ! Une supplique à l'Intendant de Bretagne rétablira la situation, assez aisément pour la capitation ramenée à 6 livres par l'abbé de Ponbriand, avec difficulté pour l'envoi d'un brevet au nom de Louis cette fois, brevet que notre « Louis » malchanceux perdra plus tard avec d'autres papiers...¹²⁴

Le sort s'acharne, car en plus, Jugon, nouveau relais de poste, n'a pas été inscrit sur la liste des Etats de Bretagne. Ce qui signifie, en clair, qu'il n'y a pas de gratification (100 livres par an) pour notre Louis Hingant...

Croirez-vous qu'il lui faudra trois années de réclamations et enfin l'inspection du sieur Guichon, Visiteur des Postes, venu spécialement de Paris pour régler cette affaire ? On doit attendre le 30 octobre 1760 pour que Paris enjoigne à

l'Intendant de faire régler les gratifications de 1757-1758-1759 et 1760¹²⁵. Louis Hingant détient-il un record chez les Maîtres de la Poste aux chevaux de son époque ?

Pour le « quotidien local », Hingant connaît des démêlés persistants avec le syndic de Jugon, aubergiste, qui lui soustrait des clients adressés à Pierre Rouillé, loueur de chevaux. On en a des échos, avec pour témoins, François Martin, Maître de la Poste à Dinan et Jacques Le Hérissé, loueur de chevaux à Lamballe, au sujet de quatre chevaux de louage pris chez Rouillé par deux officiers et leur domestique.

Hingant contribue aux événements historiques, lors des allées et venues de la bataille de Saint-Cast, lors des mouvements de la flotte anglaise dans le Morbihan en 1759. Le 21 février 1759, il doit réunir toute sa cavalerie et ses postillons à Langouhède pour y servir les courriers qui y passeront toute la journée. « Le tout à peine de désobéissance ».

En 1769, sa succession n'est pas facile : sa veuve et son fils sont candidats ... si on augmente les gages ... les mêmes que ceux de Dinan à savoir 300 livres ... sinon ils se désistent.

Le Maître de Poste de Lamballe menace alors de donner « son remerciement » si cette Poste n'est pas remplie car ses chevaux, partis de Lamballe pour Dinan ne rentrent que 18 heures après, d'où un retard considérable pour le courrier ; la côte de la Vallée Verte « crève ses chevaux et les met hors d'état de faire le service des autres routes »... On sait que les fers et les ressorts des voitures étaient réparés au bas de la côte, rue des Forges, et qu'au « Picotin », à mi-côte, les chevaux recevaient un picotin d'avoine avant d'attaquer les 15 % de la seconde partie de la côte.

Dans un premier temps, la veuve Hingant abandonne le relais.

Julien Gesret de Lescouët et Guy Bourdais de Saint-Etienne de Jugon s'associent devant notaire le 5 décembre 1769 pour servir la Poste¹²⁶. Mais en janvier 1770, la veuve Hingant revient sur sa décision et... obtient le brevet...

Son fils Mathurin a-t-il détourné les brevets antérieurs des deux associés ? Du moins ils l'en accusent.

On reconnaît dès le 19 février 1770 les difficultés de la route, en accordant une demi-poste supplémentaire vers Dinan et un 3^e cheval de Dinan à Lamballe.

Succédant à la veuve Regnault en 1780, Philippe Lescop installé comme aubergiste, obtient son brevet le 24 novembre

1780. Durant la Révolution, il aura à s'occuper de la « nuitée » de deux prêtres réfractaires que l'on conduisait au château de Dinan. Il meurt en 1793 et sa veuve continue l'entreprise avec son fils Jean-François.

Par arrêté du 7 germinal an IV (27 mars 1796), le Ministre de la guerre du Directoire révolutionnaire, « met en réquisition spéciale » Jean Lescop pour desservir le relais où sa mère est en proie aux tracasseries locales. Un arrêté du maire Chaumon « fait défense de mettre sur la place du Haut Martray aucune voiture ou de les conduire sur la place du Bas Martray au bout de la halle par un passage étroit et peu praticable ».

Jean-François épouse Jeanne Méheust en 1804 et le 26 septembre 1814, « en récompense de votre affection et de votre fidélité au service de sa Majesté », le roi Louis XVIII l'autorise à porter la décoration du Lys. Il meurt le 8 janvier 1826 et le 20 février sa veuve demande et obtient sa nomination. La même année, Jacques Perquis, postillon de 1792 à 1816, se voit refuser une pension pour ses infirmités contractées en service¹²⁷.

La traversée de Jugon étant « sinieuse, étroite et risquée », il est envisagé de faire une déviation mais le 26 avril 1840, le conseil municipal s'y oppose. Il refuse aussi la suppression de la malle-poste en 1849.

1843 : une veuve Lescop « d'âge avancé » veut se démettre en faveur de son fils Philippe, maître d'hôtel à Jugon ; il sera Maître de Poste jusqu'en 1855¹²⁷. C'est Philippe qui construit, en 1854, la maison dite « du Perron » (voir dessin) sur le trajet de la nouvelle route « qui évite les ruelles ». Le terrain a été acheté en 1853 à Jacqueline Rebours, du château du Verger en Lescouët, qui le tient de Mme du Hac, décédée en 1823¹²⁸.

Pour les dernières années du relais, on trouve en 1856 et 1857 une veuve Besconte, de 1860 à 1863 : Maurin qui fait faillite, en 1864 et en 1865 : Le Roy, Maître de Poste à Dinan qui démissionne...

Le sous-préfet de Dinan demande la suppression du relais le 3 janvier 1869. Le relais de Jugon aura occupé trois emplacements successifs :

- Avant la fin du XVIII^e, l'actuel hôtel de l'Écu.
- Au milieu du XIX^e, la Grand-Maison ou Vieil Hôtel.
- Après 1854, la Maison du Perron.

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

Postes-Relais
de France.

Paris, le 26 Septembre 1814.

Le Ministre d'Etat Directeur général

des Postes,

M. Lescop (Jean)

Maître de la Poste aux Chevaux

à Jugon.

Je vous autorise, Monsieur, au nom du Roi
à porter la Décoration du Lys comme une
récompense de votre affection, et de votre fidélité
au service de Sa Majesté.

Je vous salue.
L'Empereur

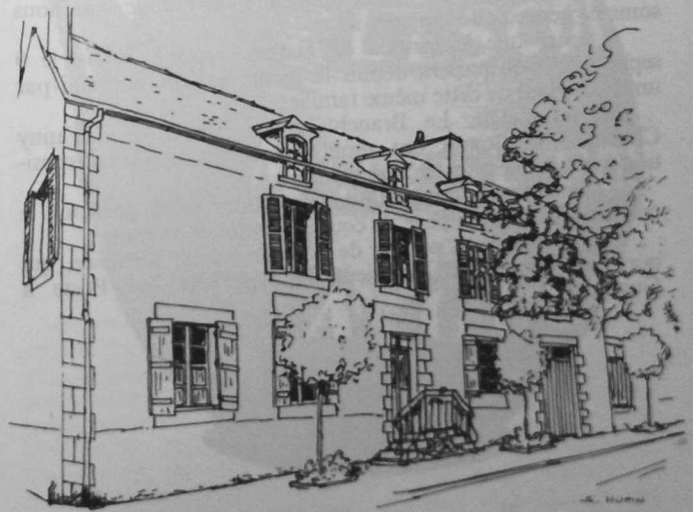
Décoration du Lys. (Collection Le Branchu.)

LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD

Le passage du chemin de fer en gare de Langouhède en 1862, sur la ligne Paris-Brest, a amené la disparition progressive de la malle-poste et des diligences. La maison du Perron continuera de servir de « Poste P.T.T. » jusqu'en juin 1937.

Nous avons sur la famille Lescop deux témoignages extrêmement précieux (Dans les Côtes-du-Nord - Histoire et Géographie).

« Mme Lescop a laissé le souvenir d'une parfaite hôtesse, d'une politesse exquise, d'une propreté méticuleuse. Elle était non seulement la mère des voyageurs mais aussi la Providence des pauvres. Sa réputation de bienfaisance était si bien établie, même en dehors, que Monseigneur Le Groing La Romagère, évêque de Saint-Brieuc visita cette digne femme à l'heure de sa mort. »



Relais du Perron à Jugon.

Un descendant de la famille Lescop, le docteur Le Branchu, de Loudéac — que nous remercions bien vivement de ces renseignements — est le petit-fils d'Eugénie Vignes, petite-fille de Philippe Lescop. Cette alerte nonagénaire, née en 1840 à la Grand-Maison, décédée en 1933, aimait conter les épisodes marquants de sa longue existence. Parmi eux, ses voyages en diligence à travers la France de l'Ouest et du Sud-Ouest qui la conduisaient chez ses grands-parents paternels, et même jusqu'à Lourdes au moment des apparitions.

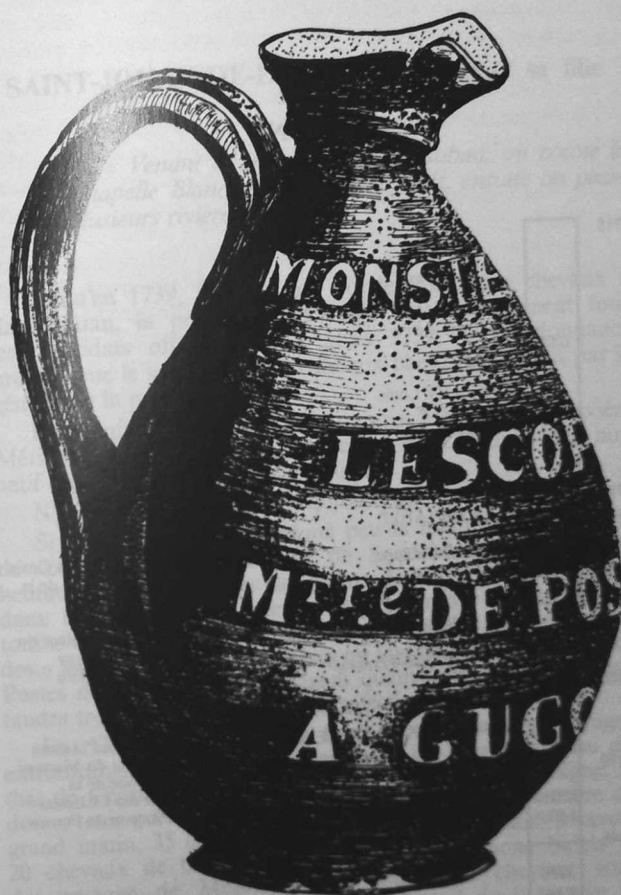
Sous le règne de Louis-Philippe, « une princesse royale » qui avait fait étape à la Grand-Maison avait offert à la toute petite Eugénie, le déjeuner personnel dans lequel elle avait pris son café au lait... L'inauguration de la voie impériale, nouveau tronçon de la route entre Lamballe et Dinan facilitant le passage de la poste, a lieu le 18 août 1858. Le maire prononce l'allocution à Napoléon III et Eugénie depuis « le Perron ». Et c'est Eugénie Vignes qui offre le bouquet à l'Impératrice. De bien beaux souvenirs de famille que nous sommes heureux de rappeler ici.

A noter que le général de Gaulle, venu à Jugon le 9 septembre 1960 parlera depuis le même balcon, accueilli par un descendant de cette même famille...

M. le docteur Le Branchu et sa sœur, Mme Fanny Chantoux, de Jugon, ont aimablement mis à notre disposition quelques vestiges de cette époque :

— un écusson de postillon n° 2 dont nous publions le croquis à la dernière page de couverture de cet ouvrage ;

— un pichet en poterie de couleur brune, vernissée, qui porte l'inscription : Monsieur Lescop, Mtre de Poste à Jugon.



Pichet du Maître de Poste de Jugon.

JUGON

1715	LOUIS XV	HINGANT Louis	1757-1769	
		Vve HINGANT	1769	
1774		Vve REGNAULT	1780	
	LOUIS XVI	LESCOP Philippe	1780-1793	Auberge de la Croix Verte au pied de la côte
1789	RÉVOLUTION	Vve LESCOP Philippe	1793-1796	Coin de la place du Haut Martray
		LESCOP Jean-François	1796-1826	Hôtel de l'Ecu
1800	1 ^{er} EMPIRE	Vve LESCOP Née MEHEUST	1826-1843	La Grand'Maison en haut du Martray à droite de la rue des Châteaux
1830	RESTAURATION	LESCOP Philippe	1844-1855	Maison du Perron
1848	RÉPUBLIQUE			
1851	2 ^e EMPIRE	Vve BESCONTE MAURIN	(1856)-(1857) (1860) 1863	
		Vacant en 1863		
		LE ROY de DINAN	1864-1865	
1870		Suppression	1869	

SAINT-JOUAN-DE-LISLE : Mérienne et sa fille

« Venant de Rennes et Montauban, on côtoie la Chapelle Blanche ; on longe le bois, ensuite on passe plusieurs rivières... »

Jusqu'en 1739, il n'y a pas eu de Poste aux chevaux à Saint-Jouan, la population écartant systématiquement tous les candidats officiels. Le 3 mars 1739, une ordonnance prescrit que le service de la Poste aux chevaux sera fait par le général de la paroisse.

Un « enfant du pays et bien nanti » Mathurin La Rivière Mérienne est choisi de préférence à René Villandre « non natif du pays et installé depuis peu ».

N'en serait-il pas de même aujourd'hui ?

Si on leur a « forcé quelque peu la main », les habitants de cette paroisse de l'évêché de Saint-Malo, ne sont pas heureux de voir sacrifier la somme de 800 livres (en réserve dans leurs coffres en vue de la réparation de l'église qui tombe en ruine) pour l'établissement du relais. Ils se plaignent des « levées de deniers excessives en vue de l'établissement des Postes de Bretagne » et ils savent qu'un jour prochain il leur faudra trouver de quoi assurer la réfection de l'église »¹²⁹.

En 1752, Mérienne doit faire face à deux « voyages extraordinaires » : celui de Mesdames de France et celui du duc de Chaulnes, commandant en chef pour la Bretagne. Il doit « tenir prêts, pour le duc et sa suite, le 17 septembre de grand matin, 35 chevaux avec équipages et harnais, à savoir 20 chevaux de trait pour les chaises et 15 bons bidets ». Au passage de Mesdames de France les chevaux sont malades, Mérienne perd 5 chevaux dont 3 de la morve, il demande 600 livres d'indemnité ; de plus les équipages ont brûlé »¹³⁰.

En 1757, sa fille Marie qui prend la suite devra vivre les remous de la bataille de Saint-Cast à l'époque où les mouvements sont nombreux entre Saint-Malo et Brest.

M. de la Hamelinaye, subdélégué, a vérifié ses ressources :

- 3 malliers,
- 4 bricolliers,
- 4 chevaux de tirage,
- 5 bidets..... et 4 postillons.

A Saint-Jouan « les ressources en chevaux sont inexistantes !... » Les paroisses voisines de Quédillac, La Chapelle Blanche et Guitté sont pourtant montées en chevaux et bidets, tous capables de rendre de très bons services ; prudents, leurs propriétaires ne se font point connaître [131]...

Le 20 novembre 1758, « Jacques de l'Hommeau, sieur Duloir, Maître de la Poste à cheval de Montauban à Bédée et à Saint-Jouan d'une part, et dame Mérienne, Maîtresse de Poste à cheval de Saint-Jouan à Montauban et à Broons d'autre part, écrivent à l'Intendant de Bretagne. La suppression de la Poste de Langouhède et les courses continuelles qui leur sont demandées vont les exposer à des pertes et dommages très considérables. « Madame Mérienne sera, pour le moins, obligée d'aller à Lamballe ce qui abîmera ses chevaux ; elle sera hors d'état d'entretenir le service »¹³².

Revoici Marie Mérienne sur la sellette pour une affaire qui traîne de 1784 à 1786 et qui montre bien l'âpreté des conflits entre Paris et les élus bretons... Il faudra la puissance du duc de Polignac pour protéger la Maîtresse de Poste (Courriers des 21 juillet et 11 août 1786). En quelques mots, deux versions :

— Celle des plaignants : l'abbé Accard, député de Saint-Briec et Turmelin, du corps de la noblesse. Marie Mérienne leur a refusé ses chevaux et trouvé « un valet de journée » qui les a abandonnés sur la route la nuit venue.

— Celle de Marie Mérienne : Elle manquait de chevaux puisqu'elle devait réserver ceux disponibles pour la malle-poste prioritaire ; elle a trouvé des chevaux chez des voisins et un valet à la journée à défaut de postillon.

Le litige n'est pas tranché deux ans après. Le duc de Polignac écrit, d'où les éclaircissements reçus sur cette affaire :

— Accard et Turmelin se sont fait justice eux-mêmes sur le postillon de Broons mis dans la nécessité de s'en aller, sans même recevoir son paiement, et il est à présumer que sans cette vivacité de leur part, il eût doublé la course après avoir fait rafraîchir les chevaux. Il n'a pas paru possible d'infliger à ce postillon une seconde punition.

— La Maîtresse de Poste de Saint-Jouan ne semble pas être aussi coupable que MM. Accard et Turmelin l'ont annoncé puisque cette femme ne leur a refusé des chevaux que parce qu'elle en manquait réellement et que ceux qui étaient dans ses écuries étaient réservés pour le service de la malle. Pourtant elle en a fait chercher, qu'elle a procuré à MM. Accard et Turmelin ; à défaut de postillon elle leur a donné un valet de journée qui les a abandonnés sur la route. Malgré les soins qu'elle s'est donné, elle a été punie puisque sur les plaintes de MM. Accard et Turmelin, les Etats ont refusé de faire les fonds nécessaires à son traitement en dédommagement du privilège d'exemption de la taille. M. de Launay (le valet) est le seul qui ne paraisse pas avoir été puni quoique le plus coupable : il a abandonné ses courriers de nuit en retournant à Saint-Jouan, sans donner avis à sa Poste de l'embarras où il les avait laissés. Mais il n'était pas attaché à la Poste, et depuis 2 ans, il a quitté Saint-Jouan. « Donc on ne peut sévir contre lui »¹³³.

En 1777, le Maître de Poste de Saint-Jouan recevra « une somme due pour les chevaux qu'il a fournis à l'effet de conduire la malle extraordinaire renfermant les lettres venues d'Amérique »¹³⁴.

De longues années de silence, puis des échos de la fin du relais. En 1814 et 1819, pétitions des maires et juges de paix et habitants de Saint-Jouan et de Saint-Méen : « il faut rétablir les relais qui ont existé dans ces communes ».

Mais le progrès a passé : « Les 2 postes 1/2 qui séparent Montauban de Broons ne sont pas un obstacle à la célérité du service » ... et « un relais intermédiaire lèserait les Maîtres de Poste qui verraient alors trop diminuer leurs ressources ».

De plus, « autrefois le relais de Saint-Jouan ne pouvait se maintenir avec les produits ordinaires du service et recevait chaque année des secours extraordinaires ».

Le Conseiller d'Etat, Directeur Général des Postes conclut, dans sa réponse du 22 février 1819 au préfet des Côtes-du-Nord, qu'il « n'est pas possible de rétablir ce relais sans grever le Trésor Public et sans qu'un avantage bien réel pour les voyageurs en Poste apparaisse »¹²⁷...

SAINT-JOUAN-DE-LISLE

1715	LOUIS XV	GODER de BROONS	1738	
		MERIEENNE Mathurin	1739-1757	Aub. du Lion d'Or
		MERIEENNE (fille) Marie	1757-1758	
		Dame MERIEENNE	1758-1762	
		(La sœur de MERIEENNE)		
1774		MERIEENNE (le neveu)	(1777)	
	LOUIS XVI	Une (?) Maîtresse de Poste	(1784)	
1789	RÉVOLUTION			
		Vacant	1794	
1800		Pétition pour rétablissement	1814-	
	1 ^{er} EMPIRE	Refus du rétablissement	1819-	
1830				
	RESTAURATION			
1848				
	RÉPUBLIQUE			
1851				
	2 ^e EMPIRE			
1870				

BROONS : Service mal assuré

Une descente rapide et une côte rude conduisent à Broons, bourg bâti sur une hauteur que l'on descend immédiatement pour arriver à une belle vallée où l'on voit le château de la Motte-Broons, lieu de naissance de Duguesclin.

La Poste de Broons, fonctionne dès 1737 mais n'ayant pas de titulaire, le service est assuré par le Maître de Poste de Lamballe, Roger Soulain. C'est lui d'ailleurs qui, pendant plusieurs années, assurera le service chaque fois que la Poste de Broons sera vacante.

Le premier titulaire du brevet pour Broons est Charles Goder. Le visiteur Guichon écrit le 18 janvier 1738 que Goder se monte à Broons et qu'on peut recevoir Thouze pour son associé pourvu qu'il donne un répondant.

Ce Goder assure le maintien du grand chemin de Paris à Brest entre Montauban et Broons avec le Maître de Poste de Bédée et, de Broons à Lamballe, avec le Maître de Poste de Lamballe.

Comme tous les Maîtres de Poste, Charles Goder doit donner quittance des sommes qu'il reçoit de l'Administration. Mais il ne l'a pas fait dans les formes et, le 23 juillet, M. Pajot de Villers, de Paris écrit à M. de Pontcarré de Viarmes, Intendant de Bretagne à Rennes.

— « ... il faut qu'il représente les quittances de ses paiements en forme, c'est-à-dire en parchemin par devant notaire et contrôlé dans les lieux où le contrôle a lieu¹³⁵... »

Ce qu'il fera. En contre-partie, il promet « d'avoir dans quinzaine pour tout délai et d'entretenir avec les risques périls et fortunes, un nombre suffisant de bons chevaux, postillons, harnois, fourrages et équipages pour bien monter la dite Poste de Broons et y faire le service du Roy et du public avec exactitude¹³⁶... »

Dès le départ Charles Goder se heurte à des difficultés matérielles. Le 16 août 1738 il représente qu'il est en danger de perdre tous ses chevaux.

— « ... parce que l'abreuvoir public est si petit qu'il se comble aisément de boue et que par ce moyen l'eau se trouve infectée et qu'avec peu de dépense, il serait facile de l'augmenter et de le rendre utile »¹³⁷.

Dès le 28 août la réponse arrive :

— « ... on peut étendre cet abreuvoir sur un commun au-dessus, y fixer une place au-dessous pour y faire un lavoir public pour un coût de 300 livres à imposer sur les habitants de Broons ».

Mais le 27 mars 1739, Goder se plaint de nouveau auprès du subdélégué de Montauban que l'abreuvoir où il est obligé de faire boire ses chevaux sert à toutes sortes d'usages : laver le linge, les tripes, la morue¹³⁸.

— « ... ce qui infecte l'eau et cause des maladies aux chevaux et est capable de les faire périr ».

Il semble que Charles Goder ait rencontré beaucoup de difficultés ou n'ait pas su gérer sa Poste. En effet, dans un projet de lettre M. Durfort écrit à M. Pontcarré de Viarmes :

— « ... ce n'est pas d'aujourd'hui que ces Maîtres de Poste sont extrêmement foulés, aussy ai-je fait plusieurs tentatives pour mettre ordre, mais n'ayant pu trouver de sujet, soit par mauvaise volonté de la part de quelques-uns des principaux des lieux qui s'opposent en secret à un établissement si utile, soit aussy par la cherté des fourrages ».

A partir de juin 1739, l'Intendant cherche à obliger le général de la paroisse à trouver « un autre sujet capable de bien remplir le service » en procédant à une adjudication. Cette dernière n'a sans doute rien donné car, le 18 novembre 1740, M. Durfort écrit à M. Pontcarré de Viarmes : « Le cardinal de Fleury prie de donner des ordres pour faire chercher le plus promptement qu'il sera possible des sujets qui soient en état de remonter les Postes de Broons et Langouhèdre assurées par Soulain, ce qui ruine totalement ses chevaux et lui cause une perte considérable car ils font sept lieues d'une traite ainsi que pour le Maître de Poste de Saint-Jouan »¹³⁹.

Dès 1741, la Poste de Broons est vacante. Apparemment c'est Soulain qui effectue l'intérim.

En 1753, le 8 avril, Yves Miriel-Duchesne a le brevet de Broons (300 livres) et assure Langouhèdre (150 livres) avec Soulain. Il est aubergiste à Notre-Dame et directeur de la Poste aux lettres.

Sa Poste est-elle mal tenue ou mal montée ? Le 7 mars 1757, M. Le Bret, Intendant à Rennes, écrit à son subdélégué à Montauban :

« Il m'a été porté différentes plaintes de courriers sur ce que la Poste de Broons est mal servie, et que les chevaux sont en si mauvais état qu'il faut une demi-journée pour se rendre de Broons à Lamballe. Je vous prie de faire savoir de ma part au nommé Miriel-Duchesne que s'il n'est pas incessamment mieux monté, je proposerai sa destitution »¹⁴⁰.

Ce même 7 mars 1757, M. Le Bret transmet à son subdélégué de Lamballe, M. Micault de Souleville, une requête du Maître de Poste de Lamballe qui veut être déchargé de la Poste de la Mare Pillet et il ajoute :

« ... il fait entendre que le service n'en souffrirait point si la Poste de Broons était aussy bien montée que celle de Lamballe, mais que les chevaux de la Poste de Broons sont en si mauvais état qu'il leur faut une demi-journée pour rendre les courriers à Lamballe »¹⁴¹. Les choses ont dû s'arranger pour Duchesne car en 1758 c'est lui qui est responsable du voyage des princes de Rohan et de Guéméné, de Mordelles à Plélan. Il est prié, par une lettre de Rennes datée du 11 décembre 1758 adressée au Maître de la Poste établie, à Saint-Jouan¹⁴² et à Broons « ... de s'assurer et de tenir prêts dans son écurie les jeudy, vendredy, samedy prochains 14, 15, 16 du présent mois de décembre la quantité de dix-huit bons chevaux de trait et de huit bons bidets avec les harnois et les postillons nécessaires pour le service du Roy et du public à quoy faire les dits Maîtres de Poste fera tenir à peine de demeurer responsable du service, s'il souffre aucun retardement ; ordonnons à cet effet aux trésoriers des paroisses riveraines de ladite Poste de faire fournir au dit Maître de Poste par réquisition les chevaux dont il pourra avoir besoin ».

En décembre 1759 Duchesne a protesté auprès de M. de Rouillé à Paris parce que sa capitation est portée à 8 livres. Dès le 29 janvier 1760, les membres de la Commission Intermédiaire le rétablissent aux 6 livres statutaires¹⁴³. Le service de la Poste devait laisser quelques bénéficiaires, car nous trouvons, pour l'année 1760, que les Maîtres de Poste de Lamballe et de Broons, sont les plus riches particuliers de la commune.

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

A partir de 1765 on ne trouve plus aucun nom pour la Poste de Broons, mais elle fonctionne toujours puisque, dans une lettre datée du 1^{er} septembre 1768, M. Perroud, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Saint-Brieuc, écrit à M. Le Bret, Intendant, qu'il a vérifié l'état de la route de Lamballe à Broons, qui est en bon état, mais « monticuleuse » et que :

— « ... deux chevaux ne pourroient pas conduire au trot une chaise de Lamballe à Broons sur une distance de 13 732 toises = 5 lieues $\frac{2}{3}$ + 132 toises. C'est pourquoi les Maîtres de Poste des deux endroits ont obtenu depuis peu le payement de trois postes. Si le relais intermédiaire de Langouhède était remonté, je pense que deux chevaux suffiraient en toutes saisons pour une chaise simple en ce que les chevaux n'auroient que moitié de la course actuelle qui est considérable par rapport au retour »¹⁴⁴.

De nouveau les renseignements manquent au sujet de la Poste de Broons. Cependant le 23 ventôse an IV (13 mars 1796) on trouve cette mention : « ... le citoyen Lemoine, régisseur de la Poste aux chevaux de Broons... »

La Poste de Broons est ensuite menée par le nommé Ferron sans que l'on sache depuis quelle date. Le 24 janvier 1835, le sieur Ferron François-Pierre-Jacques, adresse une demande au préfet pour être nommé Maître de Poste au relais de Broons en remplacement de son père, démissionnaire en sa faveur. Le 30 janvier 1835, le sous-préfet de Dinan donne un avis favorable — « Je n'ai que des éloges à donner sur la conduite morale et politique. Il y a plusieurs années qu'on le considère comme étant l'âme du relais de son père qui, par son grand âge et ses infirmités, n'est plus à même de vaquer aux soins nécessaires pour l'approvisionnement en tous genres de son établissement.

« — Sous le rapport de la fortune, Ferron fils offre toutes les garanties nécessaires pour faire un bon service comme Maître de Poste »¹²⁷. En 1848 c'est la veuve Ferron qui prend la suite de son mari. A partir de 1854 et jusqu'en 1863, c'est toujours un Ferron qui mène le relais de Broons.

Un écusson de cuivre a été retrouvé dans le grenier du dernier relais de Poste de Broons : l'hôtel de la famille Ferron. Il est orné de l'aigle impérial et porte l'inscription : « Poste de Broons - N 2 ».

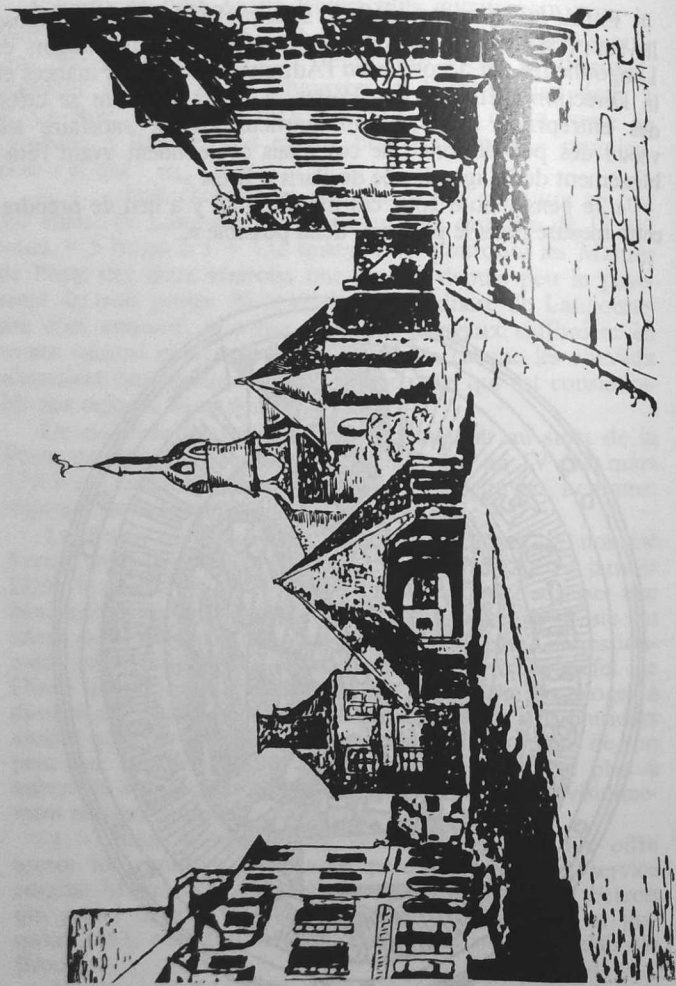
LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD

Enfin, le 3 janvier 1869, le sous-préfet de Dinan propose la suppression immédiate des relais de Broons, Jugon et Langouhède, en accord avec l'Administration des Finances et la Direction Générale des Postes. « Ainsi pourront se créer des entreprises de transport particulières, et satisfaire les vœux des populations que ces relais desservaient avant l'établissement de la ligne ferrée de Paris à Brest »¹²⁷.

« Je pense, pour tous ces motifs, qu'il y a lieu de prendre cette mesure dans le plus bref délai possible ».



Écusson du postillon n° 2 de Broons (Collection Laguitton-Ragot).



Relais Ferron à Broons

Le Vieux Broons vers 1890 avant la démolition des halles
(à droite le relais Ferron avec son porche)

BROONS

1715	LOUIS XV	SOULAIN Roger de LAMBALLE GODER Charles SOULAIN Roger de LAMBALLE (1739) (1741) MIRIEL-DUCHESNE Yves	1737 1738-1739 (1753-1764) Auberge Notre-Dame
1774	LOUIS XVI	DUCHESNE (Fils)	(1778)
1789	RÉVOLUTION	LEMOINE	(1796)
1800	1 ^{er} EMPIRE		
1830	RESTAURATION	FERRON Père FERRON François René Jacques	-1835 1835-1848
1848	RÉPUBLIQUE	Vve FERRON	1848-1863 Relais du Ferron
1851	2 ^e EMPIRE		
1870		Suppression	1869

LANGOUHÈDRE :
Quand passe un prince russe

« La route offre plusieurs montées et descentes et parcourt un pays fertile qui se prolonge jusqu'à Langouhède. »

C'est ici, sur la route de Rennes à Brest que les difficultés sont les plus grandes pour mettre en place les relais. Langouhède, avec Broons et Saint-Jouan fait partie des bourgs où les problèmes se multiplient. Un coup d'œil sur la longue liste des Maîtres de Poste signifie aussi la difficulté de les y maintenir.

Un des gros problèmes qui ne sera jamais totalement résolu est celui du logement commode, avec des écuries. Or le relais est « une petite cabane avec des écuries humides », Maître de Poste et postillons devant se loger dans le grenier à foin¹⁴⁵. Faible clientèle, prix des fourrages, crainte des loueurs de chevaux, brimades locales, sourde opposition des « principaux des lieux » viennent s'ajouter aux difficultés du logement. Pendant les nombreuses « vacances », le service est assuré par Broons ou Lamballe qui profitent pour réclamer des « avantages » et se font tirer l'oreille. L'argent manque ! La paroisse, pas très aisée, essaye de trouver une solution ; mais comme Langouhède vient de participer financièrement à la réfection de la tour de son église, ses habitants, ainsi que ceux de Plénée, Broons, Sévignac, Dolo, Tramain sont mis dans l'obligation (sous huitaine), de faire l'avance de 600 livres à Camus qui vient d'être nommé le 25 mai 1742. Ces petites paroisses se disputent : la répartition de l'imposition est jugée inéquitable :

« Plénée est deux fois plus grande que Broons et bien peuplée avec des habitants beaucoup plus riches... Pourquoi Trémur qui égale au moins Dolo ne participe pas, alors que la paroisse profite du grand chemin qui la traverse et que ses riches habitants pourraient y contribuer ?¹⁴⁶ « Si Plénée et Dolo paient leurs parts, Sévignac, Tramain et Broons refusent

de payer. C'est ainsi que notre Camus, comme d'autres avant et après lui, vont vite « se dégoûter du service ». Ancien domestique de la marquise des Iles et du sieur de la Haye, il a été contraint de tenir le poste.

A Soulain, de Lamballe, qui accepte d'assurer le service, il refuse de remettre les fonds reçus des paroisses. L'Intendant se fâche : « son esprit de chicane et sa mauvaise foi ne méritent pas les ménagements que l'on avait pour ce sujet... » Sur intervention de M. Le Goublaye de Perray, subdélégué à Lamballe, l'affaire est classée¹⁴⁷.

A la fin du XVIII^e siècle, une dynastie de Maîtres de Poste s'installe enfin à Langouhède.

Premier titulaire, Jean Charles Mordel qui, en 1807, à l'âge de quarante ans, lors de son deuxième mariage, est déjà mentionné comme Maître de Poste. Sa veuve, Mathurine Masson lui succèdera en juin 1820. A la mort de celle-ci, en juillet 1827, c'est le gendre, Jérôme Jégu (23 ans) qui devient Maître de Poste. (Il emploie comme postillons, trois de ses beaux-frères : François, Jean-Marie et Charles Mathurin Mordel.)

« A la suite des Cent-Jours, Jugon et Langouhède furent militairement occupés par cinq cents Russes. Nous y avons vu, en 1832, à l'Auberge de l'Écu, un ordre du jour écrit en quatre langues, relatif aux Postes aux chevaux. On pouvait y voir la preuve que « les alliés » agissaient comme en pays ennemi. »¹⁴⁸

Le sieur Jérôme Jégu décède le 3 mai 1840 et laisse pour veuve, la nommée Hélène Mordel avec quatre enfants. « La veuve Jégu est une femme intelligente et capable sous tous les rapports de continuer à tenir le relais qu'avait son mari. »¹²⁷

Après la mort de celle-ci, c'est son fils Jérôme Jégu qui prend la succession. « Ce jeune homme mérite la confiance de l'administration et du public. »¹²⁷ Il restera Maître de Poste jusqu'à la suppression du relais en 1869 lors de l'établissement de la « ligne ferrée » de Paris à Brest. (De 1850 à 1863, il y a 15 chevaux et 3 postillons au relais de Langouhède.)

Au sujet de la vie du relais, la chronique familiale rapporte l'anecdote suivante :

« Un prince russe se rendant à Brest avait retenu un équipage au relais de Langouhède et il y a tout lieu de penser que la course devait être bien rémunérée car on la

LANGOUHÈDRE

1715	LOUIS XV	LE PINTHIER	1737	
		MERIENNE Mathurin	1739	
		SOULAIN Roger de LAMBALLE	1740	
		LE CAMUS Christophe	1742	Petite cabane
		SOULAIN Roger de LAMBALLE	1743	Pas de logement convenable
		VERGNET Claude	1748	
		SOULAIN Roger de LAMBALLE	1752	La Mare Pillet
		MIRIEL-DUCHESNE de BROONS	1753	
		CLEMENT Louis	1757	Chez François Portier
		LE HERICE Jacques	1759	
1774	LOUIS XVI	SOULAIN Roger de LAMBALLE	1759-1761	La prochaine du pont en arrivant de Broons
		Vacant KAMPEL	1761-1770 1770-1780	
1789	RÉVOLUTION	GLINET Pierre	1792-1793	
1800	1 ^{er} EMPIRE	MORDEL Jean-Charles	1807	
		Vve MORDEL Née MASSON Mathurine	1820-1827	Auberge de l'Écu
1830	RESTAURATION	JEGU Jérôme	1836-1840	
		Vve JEGU Née MORDEL Hélène	1841-1849	
1848	RÉPUBLIQUE	JEGU Jérôme fils	1850-1863	
1851	2 ^e EMPIRE			
1870		Suppression	1869	

LAMBALLE :
Au cœur du Penthièvre

« En sortant de Langouhèdre, le pays devient moins montueux et offre de belles plaines, des bruyères et de jolies vallées. Au hameau du Val on passe le Gouessant que l'on traverse de nouveau avant d'arriver à Lamballe. On y fabrique le meilleur parchemin de toute la France. »

« Ce doux Lamballe qui, dans son blanc, va du jaune coquille d'œuf au gris perle » (M. Proust) « fabrique aussi des toiles, possède des tanneries et fait commerce de miel, de grains et d'étoffes. »

Roger Soulain, premier Maître de Poste aux chevaux à Lamballe, est propriétaire d'une « médiocre auberge » : Le Cheval Blanc. Homme entreprenant et décidé, il a imposé et assuré le maintien du grand chemin de Saint-Jouan à Saint-Brieuc lors de l'implantation difficile de la Poste aux chevaux en Bretagne. La « qualité » de ses amis lui vaudra bien des privilèges et sa réussite sociale, évoquée auparavant, lui attirera des détracteurs qui critiqueront publiquement ses méthodes.

A son décès, son fils aîné François-Joseph lui succède. Apparemment instruit, peut-être par son oncle maternel, le Vénéral et discret Messire Jean Le Bigot, recteur de Noyal, il se marie avec une Dinannaise de la paroisse Saint-Sauveur, Guillemette Orion. Décédé en 1783, il semble avoir passé sa charge en 1780 à son beau-frère Jacques Coulon. Né à Château-giron, dans une famille de Maîtres de Poste, il a épousé Marguerite Soulain, l'une des filles de Roger Soulain. Leur progéniture emplit une grande place dans les registres de l'état civil : on a compté quinze naissances entre 1760 et 1784. Marguerite étant dans le même temps mère et grand-mère !

Il ne semble pas que Jacques Coulon ait bien réussi dans la vie. « Accablé d'enfants », il tient l'auberge du « Grand Lion d'Or », aux deux portes cochères et vingt-sept portes et fenêtres, sans doute à l'angle de la ruelle du Lion d'Or et de la rue Courbe,

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR



Auberge du Cheval Blanc à Lamballe.

LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD

au n° 44 de la rue Charles-Cartel. Les épreuves de Coulon sont lourdes : il perd sa femme en 1785.

Lui-même a une santé précaire, à tel point qu'en 1793 le citoyen Jean-Baptiste Trémereuc « s'oblige volontairement de nourrir, vêtir, entretenir, faire soigner, traiter et médicamenter le citoyen Jacques Coulon, âgé de soixante-six ans, infirme et hors d'état de gagner sa vie, et Adélaïde Coulon, âgée de dix ans, sa plus jeune fille, pour lui apprendre un métier de son choix ». Et comme le déclare René Abraham, garde-malade rue Saint-Lazare, Coulon va décéder en 1798 « de maladie ».

Lui avait succédé Pierre Revel, dont vous avez déjà lu ce qui aurait pu être son « journal de bord » durant la période révolutionnaire. Né à Saint-Chinian, dans l'Hérault, d'un père « retorseur » (le retordage des fils étant une étape dans la confection des cordages) et d'une mère ménagère, il épouse à Fougères Anne-Thérèse Poupin, veuve de Pierre Chemin dont il a trois enfants. Comment arrive-t-il à l'auberge de « L'Écu de France » dite « Grande Maison de la Poste » au bas de la rue Saint-Lazare, au n° 7 actuel ? Nous l'ignorons, mais par ce mariage la famille s'agrandit de quatre enfants. En octobre 1826, Revel perd sa femme et se remarie quatre mois plus tard, à soixante-et-onze ans, avec Marie-Françoise Commault, domestique, née à Plénée. Selon les témoins, la mariée et la belle-mère ne savent même pas signer. Ils auront encore un fils et deux filles. Il tient aussi la Poste de Port-Briec — son brevet date de 1801 — mais réside à Lamballe dans son Hôtel du Commerce avec épouse, enfants, beaux-enfants, postillons, servante et garçons d'écurie¹⁵⁰...

Avec la démolition des halles qu'il avait acquises, Pierre Revel avait agrandi l'ancienne hostellerie de l'Écu de France ; le mot « écu » lui faisant trop penser aux seigneurs et despotes, il la débaptise en « Hôtel du Commerce ». Son nouvel hôtel comprend sept grandes chambres et dix petites, cour avec puits, écurie et grenier à foin (voir plan ci-joint). En 1815, il passe la main et habite rue du Boulevard où il voisine avec M. Mouésan de Villirouet.

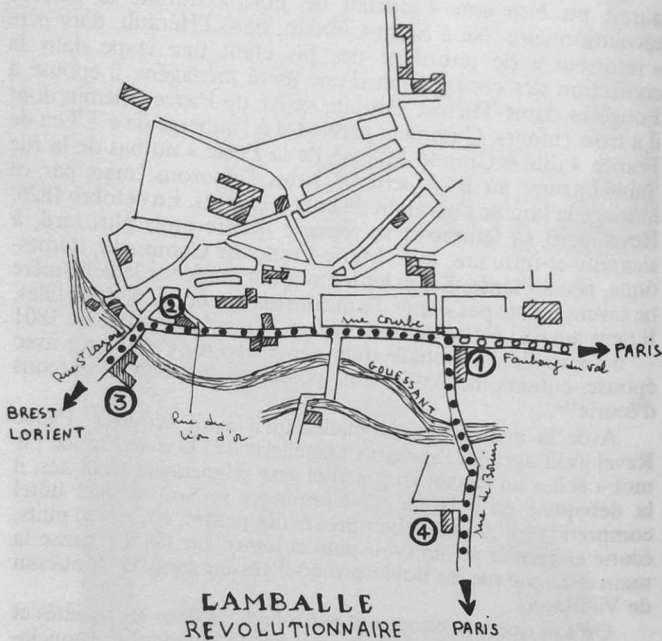
On sait que bon citoyen et patriote, actif dans les sociétés et comités de l'époque¹⁵¹, il n'avait pas hésité à signer la dénonciation de son épouse. Commissaire de la Société populaire qui siège dans la chapelle Sainte-Anne, rue Courbe, il fait enlever toutes les statues des églises de Lamballe et envoie à la Monnaie les objets du culte, en or et en argent, pour en faire hommage à la Patrie...

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

LAMBALLE

- ① - Auberge du Cheval Blanc
- ② - Auberge du Grand Lion d'Or
- ③ - Hôtel du Commerce
- ④ - Maison de Preville

- Avant 1781
- Après 1781



Plan de Lamballe en 1790.

LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD

Vers 1816, cet ex-relais sera loué à bail de neuf ans en neuf ans pour servir de caserne de gendarmerie à raison de 700 F par an, que Revel voudrait porter à 1.000 F alors pourtant qu'il est prié d'effectuer des réparations urgentes : la pluie pénètre par le toit. Avec un maréchal des logis, six gendarmes, leurs familles et celle de Revel, cette maison abrite 26 habitants ! Acquisée par Adélaïde Sevoy, veuve Surcouf, le Conseil municipal dont fait partie son gendre Knapp étudie la possibilité d'y installer un hospice selon les clauses du testament de la Villedeneuve¹⁵². Mais, « sur la route royale de Saint-Malo à Lorient assez fréquentée de jour et de nuit, entourée d'établissements insalubres et bruyants », l'autorisation d'achat pour 32.000 F est refusée par le Ministre.

Caroline Guillet, sa nièce, née à Nantes d'un père tanneur, lui succède pour une courte durée après son mariage avec Jean-Marie Gautier, de Moncontour. C'est lui qui devient Maître de Poste comme témoigne l'acte de mariage d'Olive Guillet, sœur de Caroline, en mai 1819. On retrouve à ces mariages un ami de Revel, René Baudry, ex-commandant de la Garde nationale, un fils de Coulon, Jacques Coulon, chirurgien auxiliaire de la marine qui finira ses jours chez Jean-Marie. Cette rue de Bouin est encore très rurale puisqu'un règlement de 1826 y autorise encore les animaux « à vaguer ». Il quitte ce poste vers 1830 pour devenir « maître d'hôtel rue de Bouin » et le laisse à Jean-Mathurin Ferron, fils du Maître de Poste de Broons. Ce dernier paraît bien établi : en 1835 il a une voiture et vingt-trois chevaux et fait construire une maison « sur la route royale au n° 12 de la rue de Bouin » entre un laboureur et un charron. La maison aura une porte cochère et trente-huit portes et fenêtres. A sa mort, sa veuve née Adèle Labbé, fille d'un notaire de Plénée-Jugon lui succède. Elle tiendra le relais, supplanté par le chemin de fer, jusqu'en 1865.

La carrière d'Adèle est marquée par un accident qui se produit en 1855 :

« La bonne femme Jobert, très remuante, toujours affairée, sans cesse hors de chez elle, n'acceptait le bras de personne à quatre-vingt-trois ans !

Aimée Françoise Sauneuf, veuve Jobert, avait pour fils Antoine, chirurgien de l'Empereur Napoléon III, qui versait pour sa mère une pension, avec une bouteille de Bordeaux et un gâteau dit des rois que venaient déguster les voisins. Le

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

15 décembre, courant les rues selon son habitude, aux bons soins de la Providence, presque sourde et aveugle, elle est écrasée et tuée sur le coup par la malle-poste. Son fils en conçoit beaucoup de chagrin. »¹⁵³

Le cognac coule à flots.

Pierre Amiot nous raconte : « Dans la nuit du 23 au 24 pluviôse de l'an VII (11 au 12 février 1799), un navire de commerce, galiote d'origine danoise, de 200 tonneaux, le Saint-Antoine, fait naufrage sur la côte de l'Isle Saint-Cast. Le juge de paix de Matignon se transporte sur les lieux du naufrage et constate que le chargement du navire est fait de barriques d'eau-de-vie de Cognac et qu'une partie de la cargaison semble avoir disparu. Il enquête : les bouches sont cousues ! Ce navire avait été capturé dans les heures précédant le naufrage par le corsaire français La Vigilante de Paimpol. Le 19 ventôse (9 mars), le citoyen François Guillou, un des armateurs du corsaire, dénonce au juge de paix de Port-Briec l'attitude d'un des matelots de son navire qui convoyait la prise, un nommé Augustin Raymond Hautertre, qu'il accuse d'avoir vendu plusieurs barriques d'eau-de-vie pour son propre compte. Que s'est-il passé ? Hautertre s'est rendu à Lamballe après le naufrage. Il s'est dit capitaine de prise et a vendu sur parole à un nommé Dufferre, cuisinier à la Grand-Maison, l'eau-de-vie qui a pu être sauvée. »

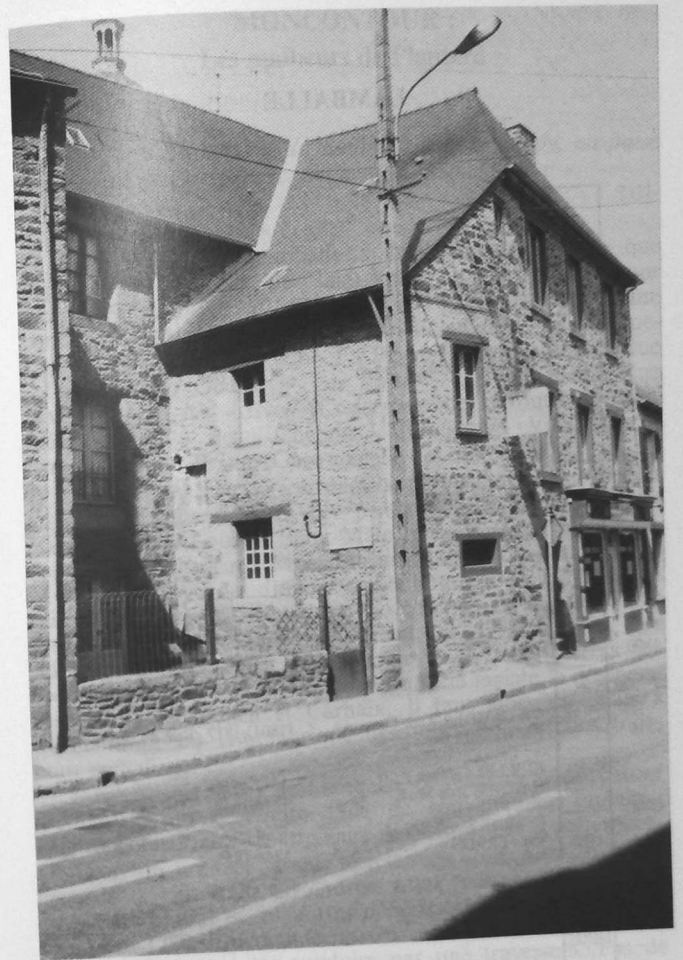
Voici donc notre relais de Poste tombé dans la contrebande !

« Le vendeur a remis à l'acheteur un billet ainsi libellé : Prière au citoyen Genty, juge de paix à Matignon, de donner le peu d'eau-de-vie que nous avons sauvé au citoyen Dufferre à la Grand-Maison que je lui ai vendue en retenant vos droits.

Signé : Raymond, Capitaine de prise.

L'affaire sera classée sans suite : Raymond s'est embarqué comme volontaire sur le Tourville en rade de Brest le 13 germinal. »¹⁵⁴

LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD



Auberge « Au Grand Lion d'Or »

LAMBALLE

1715	LOUIS XV	SOULAIN Roger	1738	Le Cheval Blanc 1, rue du Bourg Hurel
		SOULAIN François Joseph	1761-1780	
1774	LOUIS XVI	COULON Jacques	1780-1788	Au Grand Lion d'Or Maison de la Grande Poste côté Nord la rue Courbe 44, rue Charles- Cartel
1789	RÉVOLUTION	REVEL Pierre	(1789)-(1801)	Hôtellerie de l'Écu de France ou Grand- Maison de Poste, 7, rue St-Lazare Hôtel du Commerce
1800	1 ^{er} EMPIRE	Vve GAUTIER Anne Constance Née HERBELIN	(1801)-1817	Rue de Bouin
1830	RESTAURATION	GUILLET Caroline GAUTIER Jean-Marie	1817-1818 1818-1830	Maison Préville Anct Gendarmerie
1848	RÉPUBLIQUE	FERRON Jean Mathurin Vve FERRON Née Adèle LABBE	(1830)-(1836) 1848-1865	12, rte Royale
1851	2 ^e EMPIRE			
1870		Suppression	1865	

MONCONTOUR :
Les malheurs de Plantard

« En sortant de Lamballe, pente rapide, on passe plusieurs rivières... On arrive à Moncontour. »

Cette route de Lamballe à Moncontour n'existe que depuis 1722 et celle de Saint-Brieuc-Quessoy-Moncontour n'est ouverte qu'en 1754 bien que l'on trouve une route romaine de Moncontour à Saint-Brieuc passant par Bellevue-La Chapelle Saint-Germain - La Pierre Plate - La Haute Rue - La Croisée - Quessoy - Les Portes - L'Hôpital - La Rue Cochert - Bel-Air - Evoy (Croisement de la route Carhaix-Saint-Servan) - Beau Chemin - Tréguieux - Ville Oger - Brézillet - Saint-Brieuc (Gare actuelle des marchandises).

Ces chemins peu carrossables ne permettent pas un transit aisé des marchandises et des personnes. Déjà en 1706, on établit de Port-Louis à Saint-Malo, un service de correspondance par Loudéac, Moncontour, Jugon qui est fait, à Moncontour, par des dragons et des hommes à pied. Mais en raison de l'augmentation du trafic commercial engendré par la Compagnie des Indes à Lorient, de 1762 à 1772, des travaux sont entrepris pour élargir à 45 pieds les vieilles routes de Saint-Malo à Moncontour. Ceci facilite le désenclavement de Rostrenen et Carhaix. Il faut alors un relais à Moncontour où l'on fabrique des toiles fines et des toiles pour emballage.

Situé à trois lieues de Lamballe, ce relais de Moncontour est pourvu en décembre 1769 de son premier titulaire : Maître Louis Plantard, originaire de Campénéac et aubergiste.

Dans un premier temps, le relais est situé à un quart de lieue de la ville dans un endroit assez malsain ; Plantard y « perd un cheval et les autres dépérissent à vue d'œil ». En décembre 1778, il demande un troisième cheval car les courriers « le forcent à les conduire par une traverse ». Pas de chance ! l'autorisation lui est refusée : « La distance est de 10.813 toises = 2 postes et demi, et la route est aussi bien

empierrée et aussi bien entretenue que la route de Brest. » Par contre, sur intervention de l'Intendant de Bretagne, de l'Intendant Général des Postes et de la communauté de Moncontour, un logement convenable lui est attribué par ordonnance.

En 1782, ce relais se situe « près du Martray ». La mortalité des chevaux est importante : d'octobre 1780 à novembre 1783, Plantard perd 12 chevaux : dureté du service, épidémies de morve... Mais aussi le mauvais traitement qui leur est infligé par des voyageurs sans scrupules : tel ce prier des bénédictins de Pontorson qui contraint le Maître de Poste à lui donner des chevaux pour aller à « franc-étrier » à Saint-Brieuc soit 5 lieues. Plantard refuse, « La route étant en traversé, on ne peut le forcer à l'y conduire ». Le prier insiste, il déclare au postillon qui l'accompagne pour ramener le cheval, qu'il veut y être en 5 quarts d'heure. Il quitte le postillon à mi-chemin et force le bidet de telle façon qu'au retour l'animal tombe sur sa litière et meurt 4 heures après. Plantard porte plainte auprès de l'Intendant : Le prier est condamné à lui payer 200 livres (prix du bidet selon l'estimation des maréchaux)¹⁵⁶.

Ce relais ne doit pas être d'un grand rapport, puisqu'en 1773 la ville de Moncontour accorde 200 livres par an sur les recettes de l'octroi, à titre « d'aide » pour soutenir le service, et, que le Maître de Poste obtiendra, en mars 1784, un secours de l'administration sur décision de M. d'Oigny, Intendant Général des Postes. Plantard a en effet perdu 3 chevaux représentant 500 livres. On note qu'il avait déjà eu les mêmes secours en 1780 et 1781 pour la perte de 9 chevaux occasionnée par une surcharge de travail. A cette époque en effet, la communication entre Lamballe et Saint-Brieuc est interrompue et le trafic détourné par Moncontour : il faut faire appel aux chevaux des laboureurs (eux aussi seront indemnisés exceptionnellement : 185 livres à partager). En 1787, les Visiteurs, dans leurs rapports, signalent trois ponts de bois dangereux entre Moncontour et Loudéac...

Le tissu économique et social à la période révolutionnaire se dégrade progressivement. 12 avril 1790 : constat de la mauvaise liaison postale de Lamballe à Lorient. 24 juillet 1791 : mesures de police prises à la nouvelle de la fuite du Roy. 22 octobre 1791 : emprisonnement des prêtres réfractaires. 24 avril 1792 : « An I de la Liberté » : obligation d'un passeport pour voyager (sans humour !). Mai 1793 : Amateur

de Boishardy, lieutenant au Royal Marine, prend la tête des paysans révoltés par la Constitution Civile du Clergé et par la conscription obligatoire. Il chouannera jusqu'à sa mort en juin 1795 : sa tête sera promenée sur une pique dans les rues de Moncontour.

Avec le nouveau titulaire, François Bréhinier, la situation économique du relais ne se redresse pas : le 17 pluviôse an III (5 février 1795), la citoyenne Louise Rouxel agissant pour François Bréhinier, son mari, déclare : « Qu'étant poursuivis par les créanciers qu'ils ont faits sur la route à l'occasion de leur service, et ne pouvant faire honneur aux engagements qu'ils ont contractés, n'étant pas eux-mêmes payés de sommes notables qui leur sont dues en raison des chevaux qu'ils ont perdus, que pour les indemnités qui leur ont été accordées, il ne leur est plus possible de courir la poste, si, sur le délai du 30 de ce mois, ils ne reçoivent des secours qui leur deviennent absolument indispensables et qu'ils eussent été forcés à cette époque de cesser, et qu'ils eussent réellement cessé toute espèce de service s'ils n'obtenaient pas les sommes qu'ils attendent, et que les poursuites de leurs créanciers les obligent à réclamer avec la plus grande instance ; qu'en conséquence la présente déclaration était une démission de leur profession dans le cas prévu ci-dessus. »¹⁵⁷

Le 30 vendémiaire an IV (22 octobre 1795) François Bréhinier menace à nouveau de cesser le service si l'on ne s'en tient pas aux conditions qu'il exige pour continuer. Cet adjudicataire s'est permis de changer la direction par Jugon et Dinan pour diriger la marche par Plancoët où il fait commerce et se sert de ce moyen pour y transporter des marchandises.

Jusqu'à quelle date Bréhinier assurera-t-il le service ? Mystère ? En 1817, le poste est vacant ; il l'est toujours lorsqu'arrive la nomination, le 14 juin 1834, de Haméon, aubergiste à l'Hôtel du Cheval Blanc. Le 16 janvier 1846, Haméon Joseph Louis Marie, qui décèdera le 10 mars 1867 à Moncontour, à 50 ans, s'arrange avec Vincent Vivier (Hôtel de Bretagne, situé sur la place de l'église, contigu à la maison du notaire : maison comportant deux porches). En avril 1857, Mme veuve Vivier prend la suite à l'hôtel de Bretagne, vraisemblablement jusqu'à la disparition du service de la Poste aux chevaux vers 1863.

La veuve Vivier, arrière grand-mère de Mme Rivière-Le

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

Roux habitant aujourd'hui Perros-Guirec, raconte qu'un voyageur tombe malade au relais, le médecin accourt, le soigne. Diagnostic : c'est la peste ! le voyageur meurt ainsi que le médecin et le menuisier qui ont fabriqué le cercueil !

Pendant cette dernière période, la poste de Moncontour peut, comme tous ses habitants, compter sur un homme fort, un hercule. C'était un « roulier », il avait la spécialité du transport vers les ports de la région (Le Légué, Saint-Malo, Lorient) des colis de chaussures et des lourds ballots de toile pressée et destinée à l'Espagne ou aux Indes par les gros industriels moncontourois, les Kerjégu, Veillet, Dufrière, du Clézieux, etc... Quel que soit le poids des colis, il faisait ses chargements tout seul. Sa force avait tellement impressionné ses contemporains que, pour la postérité, on écrivit sur le registre de décès :

1834 : décès à la Ville Balbois, près Moncontour à l'âge de 74 ans de Pierre Georgelin, connu au loin sous le nom de « Grand Pierre de Moncontour » et « célèbre par une force corporelle invraisemblable ».

« Il avait une taille de 6 pieds moins un pouce. Il passait sa vie à parcourir la Bretagne et les routes de l'Ouest. »

C'est à lui que songe M. Le Bruman dans sa petite géographie de la Bretagne mis en vers, lorsqu'il cite :

*« Moncontour a produit un hercule du nord
Il portait quinze cents, jugez s'il était fort. »*

LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD



Moncontour, son relais, la famille Vivier et ses descendants.

MONCONTOUR

1715	LOUIS XV	Vve St- Jean de Loudéac PLANTARD Louis	(1762) 1769-1793	A 1/4 de lieue de la ville
1774	LOUIS XVI		(1782)	Près du Martray
1789	RÉVOLUTION	BREHINIER François ROUSSEL	1793- (1800)	
1800	1 ^{er} EMPIRE	Vacant Vacant	1817 1826	
1830	RESTAURATION	HAMEON Joseph Louis Marie VIVIER Vincent	1834-1846 1846-1837	Hôtel Cheval Blanc Hôtel de Bretagne 6, 8 et 10, place de Penthièvre
1848	RÉPUBLIQUE			
1851	2 ^e EMPIRE	Vve VIVIER	1857-1863	
1870		Suppression	1863	

LOUDÉAC :
Tant bien que... maille

« ...Après Moncontour, vallée, plusieurs montagnes à traverser, vallée, côte ; à gauche la forêt ; pont et rivière... On arrive à Loudéac.
Cette ville a dans ses environs 500 fabriques de toiles et des forges considérables... »

Le duc d'Aiguillon, qui devient commandant en chef en Bretagne en 1756, souhaite que de nouvelles communications soient établies dans la province. Il prévoit une liaison Nord-Sud entre Saint-Malo et l'Orient (Lorient) par Matignon, Lamballe, Saint-Brieuc, Moncontour, Loudéac, Pontivy, Hennebont et Lorient.

Les difficultés ne manquent pas de surgir. « Les chemins ne sont pas ouverts et le Roy, ni la Province, n'y ont destiné aucun fonds. »

Il faut cependant, sans attendre, se mettre en campagne pour recruter un Maître de Poste pour le relais de Loudéac. Et ce n'est pas une mince affaire !

A Loudéac, il se trouve face à des adversaires « de taille » : la ville, « le bourg » comme le dit le subdélégué de Josselin, est complètement enclavé et l'accès en est très difficile, les chemins mal entretenus qui la relient à Moncontour, comme à Pontivy, sont difficilement praticables et présentent une succession de côtes, forêts, ponts, rivières.

Les habitants, pour la plupart, ont un niveau de vie des plus bas : ce sont en majorité des paysans qui cultivent une terre ingrate, avec des moyens archaïques ; très souvent même, ils associent à leur culture, un tissage à domicile et ils vendent aux commerçants à des prix dérisoires, la toile qui se retrouvera en Espagne surtout, et en Amérique du Sud.

Seule, une minorité de commerçants pourrait avoir les ressources suffisantes pour assurer un relais de poste.

Et pourtant, en 1762, deux personnes soumissionnent : la veuve Saint-Jean pour Moncontour-Loudéac, la veuve d'Hardicourt pour Loudéac-Pontivy¹⁵⁸.

Leur candidature ne sera pas retenue et une lettre à Mgr le duc d'Aiguillon précise, le 22 juin 1764, que les « postes de Loudéac et Moncontour restent encore à pourvoir. »

En 1767, le sieur Lebrun, visiteur des Postes, « rend témoignage de la beauté de la route et à l'utilité de cet établissement »¹⁵⁹. En parlant de « beauté », fait-il allusion à l'aspect sauvage et pittoresque de la route ? On serait tenté de le croire...

Pour ce qui est de l'« utilité », il est indispensable que les deux villes maritimes de Saint-Malo et l'Orient soient reliées pour assurer les ventes entraînées par les fabriques de toiles et les forges, en plein essor dans la région de Loudéac.

Jean-Baptiste Nuée contre Scoursic

Et puis, le voilà enfin, celui qui sera le premier Maître de Poste de Loudéac. Qui est-il ? Jean-Baptiste Nuée est né à Loudéac le 11 mars 1723. Son mariage est célébré par le curé Le Verger. Parmi les témoins, on relève le nom de François Scoursic dont il sera longuement question en 1780.

Le sieur Nuée, retraité de la marine, aubergiste, se propose donc de monter la Poste aux Chevaux de Loudéac. Il envoie sa soumission en avril 1769. Le subdélégué de Josselin écrira : « Ils trouvaient le prix si médiocre que j'ai eu du mal à les déterminer. » (Jean-Baptiste Nuée et sa femme.)¹⁵⁹

Mais il lui faut d'abord régler un problème de logement ; Jean-Baptiste Nuée va occuper dans ce bourg, une maison où il n'y a qu'une écurie (insuffisante pour un Maître de Poste) ; il lui en faut une autre pour mettre à l'abri les chevaux des Postes voisines lorsqu'ils arrivent, pour loger ceux des autres voyageurs, attendu qu'il compte tenir auberge, et enfin pour les chevaux de la messagerie¹⁶⁰.

Malgré ses efforts soutenus par le subdélégué, il n'obtient pas d'autre maison, mais il est autorisé à partager avec Moncontour les gages du relais de Pontgand qui reste vacant.

Ses fonctions semblent se dérouler calmement jusqu'au début de l'année 1780 où il a un démêlé avec le sieur François Scoursic, loueur de chevaux à Loudéac.

Les griefs qu'il a contre le sieur Scoursic sont les suivants :
— Ses postillons portent des vestes bleues comme celles de la Poste (avec écusson du roi).

— Il a conduit, le 1^{er} février 1780, un monsieur étranger à Moncontour, en train de poste avec un guide en veste bleue.

Il faudra enlever l'écusson aux armes du roi se trouvant sur les vestes du loueur pour qu'il n'y ait pas confusion entre les deux services¹⁶¹.

Il faudra en outre réclamer au sieur Scoursic une amende de 300 livres. Pour l'assignation, J.-B. Nuée a élu domicile chez Maître Ladier : défense de fournir des chevaux avec guides pour courir le train de poste.

Le pauvre Scoursic prétend qu'il n'est pas coupable. M. Quinfer, qui avait prêté ses chevaux à M. le subdélégué de Josselin lui écrit à ce sujet et « dit que le maître de poste de Loudéac ne voudrait pas qu'on ne prît de chevaux car il est fâché que la poste n'aille pas suivant son désir, mais dans toutes les villes où il y a des postes, il y a des loueurs de chevaux ».

D'ailleurs, on ne sait pourquoi, le sieur Nuée ne s'est pas présenté aux « invitations » qui lui étaient faites pour déclarer ses griefs et l'on n'a pas su quelles en étaient les raisons. Il semble qu'il ait été débouté de sa demande d'indemnité.

Le sieur Scoursic a bien été garçon d'écurie chez Mme Nuée, alors Mme Julien Jean. Il était d'ailleurs témoin du mariage de Jean-Baptiste Nuée et de Mme Jean, célébré à Loudéac le 5 novembre 1766.

Jean-Baptiste Nuée obtient que l'écusson aux armes du roi soit enlevé des vestes des loueurs pour qu'il n'y ait pas confusion entre les deux services.

Et voici, pour Jean-Baptiste Nuée, un autre ennui, mais d'importance car il grève lourdement son intendance :

En 1783, il perd 4 bons chevaux et demande réparation pour ce dommage¹⁶².

Après vérification de la réalité des faits, Jean-Baptiste Nuée perçoit l'indemnité réclamée (640 livres justifiées, procès-verbal à l'appui).

Dame veuve Maille et Isidore

1817. Le relais de Moncontour est vacant ; Loudéac doit communiquer directement avec Lamballe au nord, Pontivy au sud. Dame veuve Maille qui obtient son brevet le 25 novembre 1817 va assurer cette mission. La vie à Loudéac ne s'est pas adoucie, bien au contraire.

Le très grave incendie survenu les derniers jours (du 3 au 4 complémentaires de l'an XI (1803) détruisant une grande partie de la ville (rues de Cadéac et de Moncontour) a apporté la misère et la désolation. Tout ceci nécessite des secours d'urgence...

Loudéac ne possède pas de pompe à feu ni de fonds suffisants pour s'en procurer. Les maisons de torchis et de bois, couvertes de bruyère ou de chaume ont été une proie facile au feu, avec des cheminées très basses laissant passer les étincelles.

C'est alors que le sieur Blanchard, aubergiste à Loudéac, offre de se charger du relais en juillet 1820¹²⁷.

De l'enquête menée sur sa moralité, sa fortune, et sa conduite politique, il ressort que depuis plusieurs années, il est sujet à de fréquentes plaintes, « suite dénuement ». Ne pouvant convenir sous aucun rapport, sa candidature n'est pas retenue. Pas plus que celle du sieur Briand, dit « Petit Pierre » qui exerce l'état de messager sur la route Lorient-Saint-Malo.

Un troisième compère offre ses services en 1832 ; il s'agit du sieur Marc Laboux, voiturier à Loudéac. Mais « Il ne me semble pas jouir d'un état mental assez satisfaisant. Il a déjà éprouvé des accès de folie et sa raison n'est jamais bien entière », écrit le sous-préfet¹²⁷.

Puis, c'est le sieur René Boschat, entrepreneur de voitures publiques à Lamballe, qui postule. Les renseignements obtenus sont bons, mais en ce qui concerne la fortune, il n'a « pour tout bien que la maison qu'il occupe et on ignore si elle est chargée d'hypothèques »¹²⁷.

Durant ce temps, le relais est toujours mal tenu par la dame veuve Maille. Il a même été abandonné depuis deux ans environ, « n'avait plus, ni chevaux, ni harnais », dans le dénuement le plus complet.

La veuve Maille a été pressée, plusieurs fois, de remonter le relais, mais elle n'en a pas les moyens¹²⁷.

Son beau-frère, Isidore Maille, conducteur de diligence sur la route Rennes-Quimper, et présentant toute garantie, a demandé à succéder à dame Maille. Il est d'ailleurs très surpris qu'aucune suite à sa demande n'ait été donnée par l'Inspecteur des Postes.

Le sous-préfet lui est favorable : il faut agir très vite, car « la suppression du relais est très préjudiciable à cette ville, les voyageurs cherchant de préférence dans une autre direction ».

Enfin, dans une soumission d'octobre 1832, le sieur Maille se propose d'établir un service régulier entre Loudéac et Saint-Brieuc au moyen d'une petite voiture « qui sera ainsi toute prête à faire le transport des dépêches ».

Le 13 novembre 1832, le sieur Maille Isidore est nommé Maître de Poste à Loudéac, en remplacement de dame Maille « révoquée ». Mais décidément, le fonctionnement correct du relais est chose bien difficile, et le sieur Maille ne se montre pas plus capable que sa belle-sœur, il est la risée de tous.

A nouveau des plaintes sont déposées, notamment en 1834 ; le rapport d'un brigadier de gendarmerie, en date du 7 octobre 1834 est très clair : « le transport des fonds publics de Loudéac à Saint-Brieuc se fait par l'intermédiaire de cette première ville. Il m'est déclaré que les chevaux employés à ce service se sont tellement ruinés qu'ils se soutiennent à peine et qu'en cas d'attaque, s'il y avait nécessité de précipiter la marche, il y aurait impossibilité de le faire ». L'administration reconnaît que « le relais est très peu important ; pas étonnant qu'il soit mal monté »¹⁶³. Impossibilité de placer un titulaire ayant assez de ressources pour lutter avec succès contre les difficultés de la position.

Tant bien que mal, le sieur Maille continue à assurer sa charge, jusqu'à son décès, survenu le 18 février 1844.

Le 1^{er} mai de cette même année, le maire de Loudéac écrit au préfet une lettre qui traduit bien l'atmosphère et les humiliations auxquelles devait faire face le sieur Maille. « Toutes les fois que les malheureux chevaux de la Poste sortaient pour aller en route, soit en selle, soit à la voiture, ils étaient poursuivis par les rires et les huées de tous les enfants du voisinage. La voiture et les équipages étaient aussi pitoyables que les rosses qui les conduisaient. »¹²⁷.

Sa veuve est hors d'état d'assurer la suite ; elle traite la succession de sa misérable entreprise, chevaux, voitures et matériel, avec la dame Amélie Gautier, épouse Robin Morhéry, avocat à Loudéac (avec la garantie de son mari).

Dame Robin-Morhéry : Les notables

Le 1^{er} novembre 1845, un établissement de limonadier est adjoint au relais. L'arrivée de dame Amélie Robin-Morhéry à la tête du relais, à l'âge de 41 ans, semble se présenter sous les meilleurs auspices, et c'est tant mieux pour la réputation

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

de ce service, qui a, il faut bien le dire, fonctionné jusqu'à ce jour cahin-caha.

C'est que dame Robin-Morhéry appartient, aussi bien par sa filiation propre que par celle de son mari qu'elle a épousé le 23 novembre 1825, à ce qu'il est convenu d'appeler une famille de notables. Elle est née le 7 floréal an XII à Loudéac (27 avril 1804).

Son père, sieur Alexandre David Gautier, directeur des Contributions Indirectes, était fils de sénéchal. Son oncle, Nicolas Hyacinthe Gautier, avait été fait général d'Empire par Napoléon I^{er}, (son nom est inscrit côté est de l'Arc de Triomphe de l'Etoile), baron d'Empire en mai 1808 par lettres patentes et sur les tables de bronze au musée de Versailles. Le général est d'ailleurs présent dans l'esprit des Loudéaciens car, bien qu'une rue porte son nom depuis le début du siècle, sa mémoire n'a été honorée qu'en 1990. Le 28 avril une plaque a été apposée officiellement sur sa maison natale, rue de Cadéac, en présence de l'un des membres de la famille, sœur Marie Gautier de la Trinité. Un autre descendant connu est M. François Enaud, Inspecteur Général des Monuments historiques à Paris.

L'une des sœurs de dame Amélie Gautier a épousé le sieur Théophile Bigrel, sous-préfet d'Argentan, député et receveur des Finances à Loudéac où il meurt le 6 décembre 1861. Le foyer Robin-Morhéry s'agrandit, et le recensement de 1846 fait état de 11 enfants (5 garçons et 6 filles).

Demoiselle Mathurine Charmoin, 17 ans, apporte son aide à cette grande famille, comme domestique.

Que dire de l'activité du relais de poste ? Comment les choses se déroulent-elles ? Les renseignements sont des plus minces sur ce point.

Cependant, une nouvelle route entre Saint-Brieuc et Loudéac est ouverte en 1848 ; elle passe par les vallons d'Arondel et de Launay avec un embranchement vers la Porte d'en Haut, en Moncontour¹⁶⁴.

En 1849, Le Conseil d'arrondissement demande que, sur les routes 164 bis et 168 (cette dernière vers Pontivy) les cailloux de quartz des caniveaux soient remplacés par des pavés de granit¹⁶⁵.

Une réclamation, datée de 1850, attire l'attention sur les difficultés à circuler : « Dans la traverse de Loudéac, le système des caniveaux paraît aussi défectueux que possible. Dans certains endroits, ils coupent la route et forment des cassis où se fatiguent les ressorts et les essieux ».

LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD

Dame Amélie Robin-Morhéry, assure sa charge jusqu'au 9 mai 1856, date à laquelle le sieur Pierre Dartois lui succède.

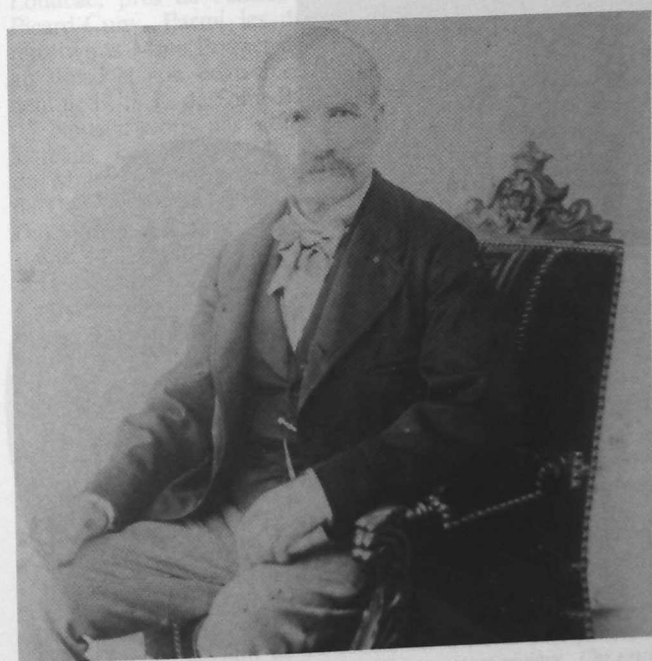
Elle continue néanmoins à vivre à Loudéac jusqu'à son décès, le 15 août 1859. Elle a alors 55 ans.

Son époux, sieur Toussaint Robin-Morhéry lui survit jusqu'en 1868. Ils sont inhumés dans le cimetière de Loudéac, où l'on peut voir leur tombe, sur le côté droit de l'allée centrale, un peu avant le calvaire.

Le 15 octobre 1891 un arrêt de la Cour de Rennes rectifiera le nom de Robin-Morhéry en Robin de Morhéry¹⁶⁶.

C'est le 9 mai 1856 que le Ministère des Finances nomme le sieur Dartois Pierre Maître de Poste à Loudéac, en remplacement de dame Robin-Morhéry, démissionnaire¹²⁷.

Il est âgé de 44 ans.



Pierre Dartois, Maître de Poste. (Collection Poupet.)



Epouse Dartois (Collection Poupet) et Général Gautier.

Le sieur Dartois n'est pas, comme ses prédécesseurs, de souche loudéacienne. Il est né à Guitté (Côtes-du-Nord) le 28 mars 1812, mais il réside rue de Cadéac, à Loudéac, où il exerce la profession de limonadier.

Il a épousé, le 21 avril 1846, Anne-Marie Gloux, née à Loudéac le 1^{er} février 1828, et c'est le maire, sieur Auguste Lansard, qui a célébré le mariage à 9 heures du matin.

En 1856, 3 enfants sont venus agrandir la famille du nouveau Maître de Poste : Anne-Marie, Léontine et Amélie.

Un garçon d'écurie, Pierre Fourchon, apporte son aide à Pierre Dartois, qui sera le dernier Maître de Poste de Loudéac.

L'histoire de la famille Dartois peut être suivie jusqu'à nos jours. Pierre Dartois décède le 21 septembre 1874. Il est inhumé avec sa femme et ses enfants, dans le cimetière de Loudéac, près de l'entrée droite, dans le caveau de famille Picard-Cuny. Parmi les descendants d'Amélie Dartois nous retrouvons Mme Poupet dont le mari fut ingénieur des Mines au Brésil et son beau-frère, M. le bâtonnier Poupert, Président de l'U.T.L. de Saint-Brieuc.

Nous n'avons pas situé l'endroit exact où il fut implanté le relais. Les registres de recensement font état du domicile du Maître de Poste : en 1836, rue de la Place, en 1856, rue de Cadéac. Il est permis de penser que le relais se trouvait à l'hôtel-restaurant actuel, « Le France » dont l'adresse est 1, rue Cadéac (qui pouvait très bien être rue de la Place autrefois).



Arc de Triomphe.

En sortant de Loudéac, on traverse une plaine et on côtoie une rivière ; vallée, pont et rivière. On entre dans le département du Morbihan.

LOUDEAC

1715	LOUIS XV	NUEE Jean-Baptiste	1769-	Au bourg
1774	LOUIS XVI			
1789	RÉVOLUTION			
1800	1 ^{er} EMPIRE	Vacant Rétablissement Vve MAILLE Relais abandonné	1817 1817 1817-1820 1820	
1830	RESTAURATION	MAILLE Isidore	1832-1844	
1848	RÉPUBLIQUE	ROBIN-MORHERY Amélie M.-Anne Née GAUTIER	1845-1856	
1851	2 ^e EMPIRE	DARTOIS Pierre	1856-	Rue de Cadéac
1870				

ROSTRENNEN :
Oui ou non ?

Y eut-il relais postal à Rostrenen, comme en témoignerait peut-être l'auberge de rouliers, dite du Grand Monarque qui existait déjà sous ce nom à la Révolution et où on y trouvait des vestiges d'anciennes écuries ? Nous ne saurions l'affirmer. Une voie romaine reliant Carhaix à Rennes y passait et Rostrenen figure bien sur la route postale voulue par le duc d'Aiguillon, reliant Pontivy à Carhaix et traversant notre département. Dès le 26 mai 1752, le sieur Quervélégan, loueur de chevaux, propose d'établir la Poste à Rostrenen où il demeure pour « la communication entre Quimper et Quimperlé sur une distance de 9 lieues »¹³⁰. Cette proposition aboutit-elle ? On ne sait, mais en septembre 1760, nous retrouvons un courrier de M. Penarun, Procureur fiscal à Rostrenen, concernant la « soumission pour l'établissement d'une poste à Rostrenen même et dont la candidature est (ou semble), peu recherchée »¹⁶⁷. Ce poste sera budgétisé la même année¹⁶⁸.

— En 1762 Lorvallen est soumissionnaire pour le parcours de Rostrenen à Carhaix, ainsi que Jean Sigeon ou Bigeon de Pontivy. Cependant en l'année 1764, la poste reste à pourvoir.

— En 1811, nous trouvons Jean Le Guével, loueur de chevaux.

— Et en 1813, Louis Marie Bigeon, 32 ans, directeur des Postes. Est-ce un descendant de Jean Bigeon le soumissionnaire nommé plus haut ?

Ce qui est certain, c'est que pendant la Révolution, François Boucher, étapier, se relaie de 3 en 3 mois avec Louis Boucher de Quintin pour essayer très péniblement de « continuer la fourniture des nombreuses troupes de passage » tandis que « peut-être considéré comme bourgeois, un certain Bienfait, directeur des Postes Royales.

Au cours des nombreuses séances municipales qui suivirent cette époque troublée, des voix s'élevèrent pour réclamer le « rétablissement de la Poste en 1851, 1863, 1867...

Rostrenen semble « dans un pays déshérité et privé de toute relation commerciale, en concurrence avec Carhaix ».

SAINT-BRIEUC : Relais baladeurs

... En sortant de Lamballe, on suit la route de Lorient pendant 1/4 de lieue puis l'on tourne à droite et l'on entre dans un pays riche et fertile, peuplé de villages et de hameaux. Les Etangles — On passe l'Urne à Yffiniac. Peu après on franchit une côte d'où l'on aperçoit la mer ; à une lieue plus loin on découvre la ville de Saint-Brieuc... »

A la fin du XVII^e siècle, Saint-Brieuc présente le visage d'une ville mal bâtie et mal percée, avec ses maisons construites en bois ; quelques-unes d'entre elles présentent une saillie telle que les habitants des deux côtés opposés de la même rue peuvent s'y donner la main. La ville, qui a été entourée de murailles en 1628 et 1641 sur les Grandes Promenades, est partagée en onze quartiers cernés de plusieurs portes et barrières mais l'on commence à bâtir hors de ses limites lorsque, par l'arrêté du 5 octobre 1666, on y institue la Poste aux chevaux.

Novembre 1698 marque l'arrivée du premier Maître de Poste, M. Tronchot, breveté depuis 1690¹⁶⁹ ; il achète aux La Touche Landais « une maison neuve en haut de la Grande Rue et du côté droit cour, jardin, écurie, maison donnant sur l'Allée Menault », actuelle rue des Trois Frères Merlin. Après la réorganisation des relais par le cardinal Fleury, surintendant des Postes, Jacques Jouannin prend, le premier janvier 1738, ses fonctions de Maître de Poste et transfère le relais dans la Grand'Maison, anciennement maison des Barillots, à l'angle des rues Saint-Gilles et des Trois Frères Merlin, communément appelé de nos jours immeuble Haag, au n° 9. Il est affronté aux difficultés d'accès de la ville : le pont du Gouédic (datant de 1612) a subi des dégradations importantes mais on y pourvoit avec économie¹⁷⁰. Quelque 602 charretées de pierre prélevées dans la carrière du comte de Bovern, à la Ville Bougault lui sont payées cinq sols la charretée. Malgré ces réparations partielles, l'état de la chaussée s'aggrave.

Commission Intermédiaire et Communauté de Saint-Brieuc s'en rejettent la responsabilité. Les réclamations du Maître de Poste ne sont pas prises en considération « puisqu'un chemin prévisionnel a été établi à côté de la montagne ». Tous ces tourments lassent et découragent Jouannin ; il cède la place.

Passerelle au Légué

Hervé Perron, « accessoirement aubergiste », prend donc, le 12 mars 1743, les fonctions de Maître de Poste, avec trois postillons. Il déplace le relais au Pélican, « hôtellerie possédant les plus belles écuries de la ville, dans l'îlot du Vieux Marché au Bled (elle se trouvait située en face de la rue Jouallan). Perron possède également une grande prairie appelée le Pré-Hamon où les chevaux — 4 malliers, 4 bricoliers et 8 bidets — viennent paître ; pré situé dans l'axe de la rue des Jardins (rue Alsace-Lorraine aujourd'hui). Fort heureusement la tenue des Etats de Bretagne a provoqué des aménagements du réseau routier ; ainsi la nouvelle route, à l'emplacement du chemin de Brest, entre l'enclos des Cordeliers et celui des Ursulines, à l'extérieur de la ville, est mise en chantier en 1760 pour un devis de 24 000 livres. Cette nouvelle route nécessite des expropriations ! La dame Souvestre se voit déboutée de sa demande de dédommagement alors que l'élargissement à l'entrée de Saint-Brieuc empiète sur son terrain¹⁷¹. En 1773, une inondation emporte les ponts de Saint-Barthélémy, du Gouët et du Légué ; pendant 46 ans, on traversera encore le Légué sur une passerelle... La charge de Maître de Poste à Saint-Brieuc n'est guère aisée en regard de ces situations.

Successeur d'Hervé Perron, Jean Perron s'installe à « La Vieille Poste » — démolie en 1950 —, sans doute à l'intérieur des remparts dont la Porte Rennaise constitue l'entrée dans Saint-Brieuc en venant du faubourg de Gouédic. Après le 1^{er} mai 1778, la malle n'est plus « transportée à cheval de Paris à Brest mais en brouette »¹⁷².

Mais l'emplacement, choisi par Jean Perron, ne convient pas à la Communauté de Saint-Brieuc qui réclame « pour l'utilité du public et en raison de la perte que la ville en souffre » que le Maître de Poste vienne résider en ville. En mars 1779, Jean Perron souscrit à cette instance et s'établit Place Saint-Pierre. Et l'hiver 1782, ses chevaux seront pris

dans la glace à la côte Saint-Barthélémy. A son décès, en 1789, sa veuve prend sa suite et s'installe Place Saint-Pierre.

1790 ! La Révolution sévit...

Le 18 mai 1791, le Directoire du département déclare que la Poste de Saint-Brieuc doit avoir 16 chevaux.

Le 4 octobre 1793, le maire René Lorin est dépêché chez le nommé Chrétien, Maître de Poste, pour vérification.

Seulement 9 chevaux à l'inventaire :

- 2 matins poil péchard,
- 1 licotier poil péchard,
- 1 licotier bai clair,
- 1 bricolier noir marqué en tête,
- 1 matin poil blond,
- 1 matin poil bai,
- 1 bidet bai brun,
- 1 matin bai clair.

Chrétien déclare que depuis 1790, il a, pour différentes causes, perdu 19 chevaux.

Le prix excessif auquel ils se vendent et la faiblesse de ses moyens ne lui ont pas permis de les remplacer, mais il a pris un adjoint, le citoyen Collet qui, avec son écurie, rue de l'Allée Menault, lui fournit 6 chevaux et mulet, pour le service de la Poste. Les chevaux sont en très mauvais état « atteints de la gourme et en partie boiteux »¹⁷³.

Le 4 mars 1795, le citoyen Le Blond, conducteur de la malle de Paris, s'est présenté chez Chrétien pour obtenir des chevaux pour aller à Châtaudren. Ils ne peuvent être attelés faute de nourriture depuis 24 heures ; l'un est aveugle, l'autre, accidenté, sera abattu. Chrétien n'ayant ni avoine, ni argent pour en acheter, déclare que malgré toute sa bonne volonté, il se voit dans l'impossibilité de continuer le service.

Rien de surprenant donc de voir le 1^{er} juillet 1795, le relais vacant, mis en adjudication.

C'est Pierre Revel, déjà Maître de Poste à Lamballe, qui obtiendra aussi son brevet pour Port-Brieuc.

La mort du grand vicaire

Et voilà qu'en 1814 prend naissance l'empire d'une nouvelle famille dont Jean-Marie Le Besconte sera le chef de file. Est-ce l'un des fils de François Le Besconte, Maître de Poste

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

à Rennes, dont il est écrit que « les fils étaient Maîtres des Postes voisines... ? »

Cette dynastie est bien connue en Ille-et-Vilaine où Les Besconte exercent depuis 1728 à Rennes, à Pacé, à Noyal, à Bédée, à La Mézière, à Bout de Lande. Jean-Marie s'installe au 20, rue du Lycée — avec 20 chevaux, 3 postillons et un monteur — puis rue Jouallan en 1829. L'accès de la ville est encore troublé par l'état des routes où il semble de rigueur encore, en 1827, de faire mettre pied à terre aux voyageurs comme en témoigne l'anecdote suivante : « L'abbé Richard, grand vicaire, se rend de Saint-Brieuc à Guingamp. A Saint-Barthélémy, il met pied à terre comme les autres voyageurs. Au-dessus des Erbotins, les chevaux excités par le postillon (pressé d'aller se rafraîchir pour boire chopine !) prennent le galop. Le cheval de devant renverse l'abbé, les autres le piétinent. Il meurt peu après »¹⁷⁴. L'épouse de Jean-Marie, devenue veuve, prendra sa place en 1835. Puis son fils, Alexandre Le Besconte, assurera le service jusqu'au 7 septembre 1863, date d'inauguration de la ligne de chemin de fer Paris-Rennes-Saint-Brieuc-Guingamp.

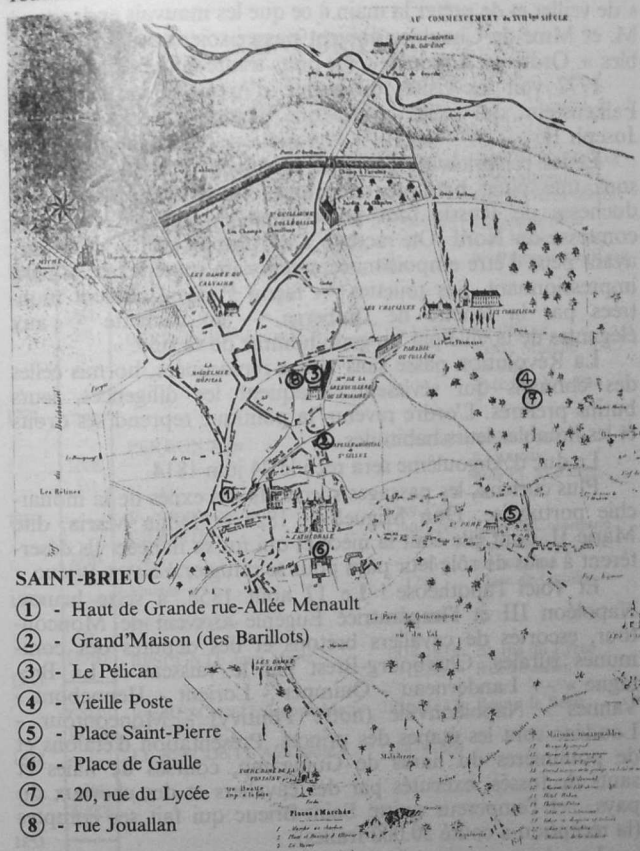
L'examen de la situation géographique de Saint-Brieuc montre qu'elle crée un handicap au fonctionnement normal de la Poste aux chevaux : « routes » parsemées de montagnes et de vallons où les chevaux s'y crèvent, etc... Le voyageur de l'époque n'est guère exigeant ; pour preuve, l'Ingouët est encore un canal à ciel ouvert et un marais rassemble les eaux coulant du plateau par la Grenouillère, la Traversière et le ruisseau Josse, auquel aboutit le jardin de l'Evêché ; le Palais épiscopal est alors séparé de la cathédrale par le Passage d'entre les Portes.

Les industries de la ville sont florissantes : papiers, souliers « de pacotille », toiles d'emballage et fours à briques sont les plus notables, tout autant que les eaux minérales ferrugineuses très appréciées qui drainent de nombreux étrangers. Le « Guide des Itinéraires de France » de 1816, nous décrit l'arrivée à Saint-Brieuc :

Dans un terrain fertile en blé et fruits, sur la petite rivière « de Goëte », à l'embouchure de laquelle, à un quart de lieue de la mer, elle a un port au village de Légié. Il y remonte des navires de 4 à 500 tonneaux. Cette position la rend assez avantageuse pour le commerce : fabriques de toiles, étoffes de laine, cuirs et moutarde ; négoce de blé, cidre, beurre, draps et toiles ; contribution à la pêche de la morue par l'envoi de navires au banc de Terre-Neuve.

LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD

Plus tard le commerce au chanvre et aux bestiaux se développera dans cette ville qui dénombre 10 420 habitants d'après le « Guide pittoresque du Voyageur de France » de 1837.



SAINT-BRIEUC

- ① - Haut de Grande rue-Allée Menault
- ② - Grand'Maison (des Barillots)
- ③ - Le Pélican
- ④ - Vieille Poste
- ⑤ - Place Saint-Pierre
- ⑥ - Place de Gaulle
- ⑦ - 20, rue du Lycée
- ⑧ - rue Jouallan

Plan de Saint-Brieuc au XVIIe siècle

Saint-Brieuc a acquis un rôle appréciable qui en fera l'étape privilégiée des notables. Il s'y tient même des Etats qui

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

apportent un surcroît d'activité au relais ; celui-ci voit défilér des personnages de marque qui honorent la ville de leur passage.

Le 10 septembre 1752, le duc de Chaulnes provoque l'affolement général dans la maréchaussée ; il est recommandé « de veiller et de prêter la main à ce que les mauvais endroits où M. et Mme de Chaulnes doivent passer soient rendus praticables ». Ordre est donné de tenir prêts trente-cinq chevaux¹⁷⁵.

1777 voit les visites du comte d'Artois et du comte de Falkenstein qui n'est autre que l'empereur d'Allemagne, Joseph II.

Et les célébrités de l'époque se suivent : le 30 juin 1782, sous une pluie battante, le grand duc, fils du tsar, et la duchesse de Russie font étape sous le nom de comte et comtesse du Nord. On raconte à ce propos que la comtesse, ayant peur d'être empoisonnée, avait « un matériel de bouche impressionnant. Ses toilettes — façon Paris — étaient montrées par la fenêtre de l'auberge — en cachette — aux élégantes de la ville par un gentilhomme de sa suite ».

La Révolution passe sans visites remarquées, hormis celles des chouans qui sévissent, attaquent les diligences, leurs butins préférés. L'ordre revenu, la politique reprend ses droits et les notables leurs habitudes.

Le duc d'Angoulême sera reçu le 24 juin 1814.

Plus curieux, les passages successifs des exilés de la monarchie portugaise, Don Miguel en 1824 et Doña Maria, dite Marie II, dont elle était la nièce et qui fut sa fiancée. Ils désertèrent à tour de rôle leur pays pour se réfugier à Saint-Brieuc.

Et voici l'apothéose ! Le 17 août 1858, à seize heures, Napoléon III et l'Impératrice Eugénie arrivent de Moncontour, escortés de cavaliers bretons et des députés des communes rurales. Cherbourg-Brest par le vaisseau « La Bretagne » — Landerneau - Quimper - Lorient - Hennebont - Vannes - Napoléonville (notre Pontivy) - Moncontour - Loudéac sont les étapes des princes. Présentation d'étalons et de poulinières du haras de Guingamp, courses de haies et sauts de fossés, exécutés par des cavaliers et des chevaux du pays... et l'empereur quitte Saint-Brieuc qui fait ses comptes (la réception a coûté 50.000 francs).

Le relais est supprimé le 29 décembre 1869 par le préfet au motif qu'il ne sert plus qu'à entraver l'industrie des voitures publiques alors qu'en réalité, il est complètement abandonné depuis la mort de M. Le Besconte. Le chemin de fer assure les liaisons.

LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD

SAINT-BRIEUC

1643	LOUIS XIV	Création FRONCHOT	1666 (1690)	Haut de la Gde Rue Allée Menault Rue 3 Frères Merlin
1715		JOUANNIN Jacques	1738-1743	Hôtellerie de la Gde Maison N° 9 Immeuble Haag
	LOUIS XV	PERRON Hervé	1743-1778	Le Pélican Vieux Marché au Bled Face rue Jouallan
1774		PERRON Jean	1778-1789	Vieille Poste à Gouëdic puis Pl. St-Pierre en 1779
	LOUIS XVI	Vve PERRON CHRETIEN	1789-1790 1790-1795	Maison Commune Place de la Liberté aujourd'hui Place de Gaulle
1789	RÉVOLUTION	Vacant Vacant	1796 1797	
1800	1 ^{er} EMPIRE	REVEL Pierre	1801-1814	
		BESCONTE Jean Marie	1814-1835 (1829)	20, rue du Lycée Rue Jouallan
1830	RESTAURATION	Vve BESCONTE Jeanne Marie Née TOUZE	1835-(1847)	Route de Brest
1848		LE BESCONTE Alexandre	(1847)-1863	
	RÉPUBLIQUE			
1851	2 ^e EMPIRE	Suppression sans titulaire Suppression sans utilité	1869	Le 29 décembre
1870				

CHATELAUDREN : Les ennuis du « général »

« ... de Saint-Brieuc à Châtelaudren le pays est constamment entrecoupé de plaines, de côtes, de vallons souvent fertiles et toujours d'une grande variété... La route pénètre dans l'intérieur de la ville par une rue tortueuse, à pente rapide, dangereuse... Châtelaudren ! ... Commerce en grains, bestiaux, beurre, graisse, cire, suif, miel, graines de trèfle, chiffons pour la fabrique de papier, fabrique de chapeaux communs... etc.

« Nous sommes en 1739 : il y a cabale et menace des bourgeois et des notables, des seigneurs (dont le comte de Vertus et la princesse de Courtenay). Chacun a des raisons de se plaindre, les bois de Malaunay sont menacés par des routes d'une largeur immense » ... Faute de candidat Maître de Poste, le général (1) désigne donc une victime : Le Huré dit chevalier Dantrin, hôtelier du Croissant, qui proteste de ses moyens financiers... Par ordonnance du 29 août 1739 il reçoit son brevet : le général lui fera une avance de 400 livres 10 sols... Le général refait son compte et le réduit à 359 livres 10 sols. De son côté, Le Huré apporte un compte de ses premiers frais 1264 livres de plus que les 359 livres 10 sols accordées ! et le 4 juin 1740 l'Intendant rend une ordonnance :

1) le général doit payer à Le Huré la somme réclamée « faute de quoi les douze principaux habitants de Châtelaudren y seraient contraints par toutes voies de droit ; frais et dépens étant de 100 livres » ;

2) Le Huré doit continuer son service jusqu'à découverte d'un remplaçant¹⁷⁶.

(1) On appelait « général de paroisse », l'assemblée d'une douzaine de personnes qui dirigeait les affaires matérielles de la paroisse. Le général désignait le « syndic » responsable des corvoyeurs.

On peut alors mettre le poste en adjudication : un candidat : Le Méhauté François se présente et est agréé le 28 juin 1740¹⁷⁷. Le général doit lui fournir une maison, une écurie et lui avancer le prix de 7 chevaux. Tout va bien... Lui succède, le 8 avril 1742, Antoine Clérique, ancien officier de cavalerie. Le général gémit depuis longtemps « sous le poids d'une charge dont on ne voit point d'exemple dans la province, peut-être même dans le Royaume ». Levée de deniers trop importante pour le petit nombre d'habitants de Châtelaudren.

Mais aggravant son joug, il consent, par délibération du 27 août 1749 que « le sieur Antoine Clérique, ancien officier de cavalerie et Maître de Poste, sa femme et ses descendants demeureront exempts à l'avenir de toutes impositions (capitation et taille), paiement de presbytère et autres ». Cet engagement ne devait pas durer longtemps, puisque Clérique et sa femme étaient sexagénaires et... sans enfant.

Mais son successeur, le sieur Paul Suant, dit La Forest, réclame les mêmes privilèges, condition d'autant plus dure que Suant a une jeune femme et des enfants sur qui la faveur des exemptions doit s'étendre...

Le général cherche une transaction (obtenue, une fois encore par l'Intendant).

Le général sera déchargé de l'écurie, Suant restera exempté d'impositions...

Le général se rappelle avec douleur combien de tracasseries et de pertes il a subies de la part du sieur Huré lors de l'établissement de cette poste de 1739 à 1740... il accepte.

Le 10 septembre 1752, le Maître de Poste ne sait plus où donner de la tête. Ne vient-il pas de dégarnir totalement son écurie pour Mme Infante qui fait une tournée en Bretagne, lorsqu'il reçoit l'ordre de tenir prêts 35 chevaux d'ordonnance avec les équipages nécessaires à savoir :

- 20 chevaux de trait pour les chaises ;
- 15 bons bidets.

C'est le passage du duc de Chaulnes, Commandant en chef qui se rend à Nantes pour tenir les Etats. C'est le branle-bas général sur la route qu'il emprunte, « rien ne doit l'arrêter dans sa course ». L'état de son voyage nous donne les chiffres suivants :

- Pour Mme de Chaulnes :

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

1 chaise à une personne : 3 chevaux.

3 chaises à deux personnes : 12 chevaux.

1 chaise à une personne : 3 chevaux.

Gens à cheval : 15 bidets.

Un gentilhomme de la suite du duc de Chaulnes précédera le duc dans son voyage : ceci ne rassure pas notre Maître de Poste qui craint une réaction des Bretons dont l'entêtement est connu du duc. Écoutons Mme de Sévigné en parler : « C'est une chose étrange que de voir mettre le chapeau à des gens qui n'ont jamais eu que des bonnets bleus sur la tête. Quand ils ont leurs mousquets sur l'épaule, et que M. de Chaulnes paraît, s'ils veulent le saluer l'arme tombe d'un côté et le chapeau de l'autre. On leur a dit qu'il ne faut point saluer : le moment d'après, quand ils sont désarmés, s'ils voient passer M. de Chaulnes, ils enfoncez leur chapeau avec les deux mains et se gardent bien de saluer »¹⁷⁸.

Il est très difficile de faire face et...

Le 11 octobre 1757, le brevet est accordé à un marchand de fers, Jean Bernard, auquel on fournit une grange pour stocker son foin ; de son côté, il assure 2 postillons et 10 chevaux. Il perçoit 450 livres de gages. A peine en place, survient l'épidémie de morve et la descente des Anglais à Saint-Cast... il perd 20 chevaux¹⁷⁹, mais — négligence ou ignorance des règlements ?... — il lui est reproché de ne pas avoir averti à temps le syndic, « ni lavé ni parfumé ses écuries ».

Conclusion : toute indemnité lui est refusée après inspection des lieux.

Ses ennuis continuent avec la veuve Rouxel qui veut rentrer du foin chez lui et avec les loueurs de chevaux...

Survient un incident marquant : Le 16 octobre 1772, le Maître de Poste Franquet, malade, est remplacé par son fils Pascal. Il n'y a plus de chevaux disponibles lorsque se présentent sieur Jean Marie de Kermasson (marchand de vin) et sa femme se rendant à Morlaix où les États de Bretagne tiennent leur session. Colère des époux Kermasson, appuyés par la population de Châtelaudren. Invectives, hurlements, insultes à Pascal et à sa mère, rapport : « Pascal Franquet traité de termes de malice, d'expressions basses et grossières, de coquin, de non qualité, d'incapacité ; que sa mère ayant voulu s'interposer et faire entrer tout le monde dans la maison de poste, les Kermasson continuent leurs sottises et mauvais vouloir, professent que les Franquet étaient des gens méprisés et méprisables ; que la dame de Kermasson, frappant un papier de la main, avait dit avec

LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD



Auberge Grande Maison, 33, place de la République, Châtelaudren.

clameurs que les Kermasson ne craignaient pas d'être cités devant les Etats de Bretagne... »

Franquet fils est procureur de son état, la dame de Kermasson est fille de sénéchal et les époux de Kermasson ont des alliances dans la noblesse... mais ils ont créé un scandale chez les gens localement bien en vue, et le 2 décembre une ordonnance prescrit à la maréchaussée « d'arrêter le Sr. Jean-Marie de Kermasson et le constituer prisonnier dans la prison la proche du lieu de sa capture ». Puis ordonne au subdélégué « de faire publier l'ordonnance à l'issue de la messe paroissiale de Châtelaudren à ce que nul n'en ignore ».

Le 14 décembre, Jean Marie de Kermasson et un ami, Morand, se présentent, chapeau garni de laurier, criant victoire, à la porte de la prison de Châtelaudren. Le geôlier leur fait visiter le local de détention après avoir offert un coup d'eau de vie. Puis dresse procès-verbal constatant que Jean-Marie de Kermasson est bien resté une demi-heure dans la prison, en est sorti vers 7/8 heures du matin... Que faire ?¹⁸⁰

Le 18 août 1773 éclate un violent orage : c'est le « déluge » ! avec tremblement de terre... La chaussée de l'Etang est emportée par la force des eaux et, sous le choc des matériaux de la mine de plomb de la rue Bourguée, une voiture de roulage pesant plus de 6.000 kilos, séjournant près de l'Hôtel de l'Ecu, est transportée dans les Lingoguets à plus de 800 m. Le Maître de Poste Louis Rault a perdu 4 chevaux !...

Puis, en 1811, nous trouvons Jean-Baptiste Chauffray, Maître de Poste à 32 ans, il est témoin lors du mariage à Lamballe du postillon Olivier Roche avec la fille du cabaretier...

Ceci sera de courte durée car Louis Rault qui a essuyé l'inondation a marié sa fille Catherine à Jean Simon. Ce dernier réside à « l'Auberge de la Grande Maison », située sur la Place de la République, à l'angle Nord-Est de la rue de la Cascade ; il exploite également la Poste de Guingamp avec son fils Vincent.

Jean Simon assure donc l'intérim, mais le 20 avril 1817 il démissionne de Châtelaudren. Le 13 juin 1829, le Préfet signale que personne ne s'est présenté pour soumissionner, alors le 23 juin 1829, le sieur Simon rétracte sa démission et est autorisé à garder les deux relais. (Châtelaudren et Guingamp.) Le 24 novembre 1831 : nouvelle démission et le 4 août 1836, il demande à Jean-Louis Léchelard, propriétaire et voiturier à Saint-Brieuc de lui succéder.

POSTES AUX CHEVAUX.

LES Particuliers qui désireront obtenir le Brevet de Maître de Poste de la Commune d. *Château-Laudren* sont invités à faire leurs soumissions entre les mains de M. le Maire de leur Commune, ou à les transmettre à M. le Directeur général des Postes à Paris, en justifiant des facultés nécessaires pour se charger du service.

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

Léchelard dépose en Mairie son brevet (délivré le 10 par le Ministère des finances) et déclare qu'il affectera à ce service 16 chevaux et 4 postillons. Léchelard habite d'abord au n° 4 de la rue de Paris (immeuble Le Yavanc).

Dès 1838, prétextant que sa femme se « porte moins bien à Châtelaudren qu'à Saint-Brieuc, il veut démissionner et céder son matériel à Ferron, fils de l'ancien Maître de Poste de Broons dont le frère tient la poste de Lamballe. Ferron est exigeant, l'affaire n'aboutit pas et Léchelard écrit qu'il garde son poste¹²⁷...

Le 21 janvier 1847, il se rend acquéreur de la « Maison Rouge » construite en granit rose, d'où son nom, rue du Lingouet, qu'il occupait à titre de locataire depuis le 29 septembre 1846 et où étaient installées les écuries nécessaires au logement de la cavalerie du Maître de Poste¹⁸¹.

Il meurt en 1853 et ... l'air de Châtelaudren s'étant sans doute amélioré, Mme veuve Léchelard est nommée à 54 ans Maîtresse de Poste le 23 janvier 1854 :

« Ses biens de 9.500 livres de valeurs mobilières et 3.200 livres d'immeubles étant jugés suffisants ; elle est propriétaire du 8 et 9 Route inférieure. »

Le 8 Août 1854, Jean Julien Jambu (il a 24 ans) remplace la veuve Léchelard démissionnaire. Il conserve le relais en la « Maison Rouge », où des extraits de délibérations municipales et des pièces particulières nous le montrent encore en 1859.

Après 1864, la « Maison Rouge » (immeuble Castex) devient caserne de gendarmerie...



1779

208

LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD

CHATELAUDREN

1715		LE HURE Pierre	1739-1740	Hôtel du Croissant
		LE MEHAUTE François	1740-1742	
		CLERIQUE Antoine	1742-1749	
		SUANT Paul dit La FORET	1749-1757	
	LOUIS XV	BERNARD Jean	1757-1770	
		FRANQUET Père	(1770)-1772	
		FRANQUET Fils (Pascal)	1772-	
		TOUSSAINT	(1772)	
		RAULT Louis	(1773)	Hôtel de l'Écu
1774				
	LOUIS XVI			
1789				
	RÉVOLUTION			
1800		CHAUFFRAY Jean-Baptiste	1811-1814	
	1 ^{er} EMPIRE	SIMON Jean	1814-1836	Auberge Gde Maison 33, place de la République à l'angle nord-est, rue de la Cascade
1830		LECHELARD Jean-Louis	1836-1853	Maison Rouge rue du Lingouet
1848				
	RÉPUBLIQUE			
1851		Vve LECHELARD	1853-1854	Maison Rouge (immeuble Castex)
	2 ^e EMPIRE	JAMBU Jean Julien	1854	puis caserne de gendarmerie
1870				

209

GUINGAMP : Il y a du « penn-baz » dans l'air

« ... Au milieu de vastes et belles prairies, entourée de murailles, la ville de Guingamp se situe sur le Trieux. La grande rue la traverse d'un bout à l'autre, passant devant de fort belles maisons, hautes et une jolie fontaine... »

La première liaison Saint-Brieuc-Guingamp remonte à 1592 mais ce n'est qu'un siècle plus tard en 1690 que l'on trouve trace d'un Maître de Poste, Toussaint Pétot de Vaucelle, sur le site même de la ville¹⁸². Mention de ce dernier est retrouvée dans le compte rendu d'un procès le condamnant pour avoir employé un postillon « âgé de quatre-vingt-deux ans et épris de vin » lors d'une affaire de valise volée. Mais, est-ce la maladie du siècle ? Procès et procédures nous permettent de retrouver Guillaume Utinel dès 1737. Celui-ci, accessoirement aubergiste, obtient cette année là son diplôme de Maître de Poste, avec 2 postillons, 12 chevaux et 450 livres de gages.

Comme Hoste du Croissant, Utinel possède de belles écuries, 6 à 7 bons chevaux et loge les messageries. Mais il a par ailleurs « une maison à côté de son auberge et une écurie de 60 chevaux à l'extrémité opposée de la ville ». A peine nommé, il se plaint que la noblesse et la bourgeoisie « ne cherchent qu'à le troubler dans ses fonctions ». Enquête... pas de suite... plainte non fondée¹⁸³. C'est ensuite une succession de plaintes et jugements sur la mauvaise qualité du Chemin de Guingamp-Belle-Isle... « de cette maudite Poste de Guingamp ». Déjà, en 1741, il manifeste un esprit de chicane concernant la poste de Châtelaudren en demandant 150 livres de plus¹³⁰. De nouveau, il porte plainte pour concurrence en 1751 contre Camerand, soi-disant fermier de la Messagerie, qui prétend faire son travail sur les routes de traverse. Le jugement sera rendu en faveur d'Utinel : « le particulier ne doit pas troubler le Maître de Poste dans son travail ».

Notre chicaneur, bien qu'exempt du logement des gens de guerre, doit en 1754, « loger 20 chevaux du régiment de

AUGUSTE ROBERT DE POMEREU

Conseiller d'Etat ordinaire, & Commissaire du Roy, pour l'exécution de ses Ordres en Bretagne.

VEU par Nous, les informations interrogatoires, & autres procédures faites par le Sénéchal de Guingamp, touchant la Valise du Courier ordinaire de Brest, prétendu cy-devant avoir été volée. Veu aussi l'ordre du Roy à Nous adressé par Monsieur le Marquis de Louvois, pour raison de ce.

NOUS ORDONNONS au Sénéchal de Guingamp de faire, & continuer pour raison dudit vol, telles poursuites & procédures qu'il avisera, en suivant, sur ce, les Ordonnances : & avons dès-à-présent, en vertu du pouvoir à Nous donné par Sa Majesté, condamné le nommé Tronchot, Maître de la Poste depuis Saint Brieuc jusqu'à Guingamp, à aumôner à l'Hôpital General & à l'Hôtel-Dieu de Rennes la somme de cent livres par moitié, pour s'estre servy du nommé la Balle âgé de quatre-vingts-deux ans pour Postillon de Saint Brieuc à Guingamp, le jour precedent celuy du prétendu vol de ladite Valise. Comme aussi avons condamné le nommé Toussaint Pétot de Vauselle ~~Maître de la Poste sur la route depuis Guingamp jusqu'à Morlaix & Brest, & dont le Bureau est à Guingamp, à aumôner au mesme dit Hôpital & Hotel-Dieu de Rennes la somme de deux cens livres par moitié, pour avoir chargé de ladite Valise prétendu volée ledit la Balle, aussi en qualité de Postillon, quoy qu'agé de quatre-vingts-deux ans, & lors épris de vin, pour porter ladite Valise de Guingamp à Saint Brieuc.~~

ENJOIGNONS tant ausdits Tronchot que Pétot de Vauselle & à tous autres Maîtres des Bureaux des Postes, mesme des Messageries de cette Province, d'employer à l'avenir des Couriers ou Postillons & conducteurs qui soient d'un âge autre que celuy dudit la Balle, & non estant en caducité, ni épris de vin, à peine de tous dépens, dommages & interets, de mil livres d'amende & de plus grande, s'il y echoit. Et sera nostre presente Ordonnance executée nonobstant oppositions ou appellations quelconques. Ordonnons au Sénéchal de Guingamp, & aux autres Sénéchaux & Juges Royaux d'y tenir la main & de Nous donner avis des contraventions, pour en rendre compte à Sa Majesté. Fait à Rennes le quatorzième Aoust mil six cens quatre-vingts-dix.

Signé, DE POMEREU.

PAR MONSIEUR

Bocheres

Condamnation des Maîtres de Poste de Saint-Brieuc et Guingamp.

Dampierre ». Plainte, procès : jugement à ses dépens « il est bien dispensé du logement de la troupe pour son établissement situé en ville mais pas pour son écurie de 60 chevaux ».

S'il sait utiliser la justice pour ses affaires, Utinel est parfois l'objet de plaintes de la part de voyageurs. Il peut alors être de mauvaise foi. Ainsi M. Kergilles se plaint et demande indemnité pour un violon déposé dans la caisse de la voiture et cassé par la ruade d'un cheval ; s'il l'avait mis à l'intérieur il n'aurait pas été cassé, fut la réponse du Maître de Poste.

De ce dernier on ne sait pas grand chose, sinon que sa mise en place ne fut pas de tout repos puisque bourgeoisie et noblesse réunies se liguent contre l'établissement d'une nouvelle Poste aux chevaux à Guingamp. On attire le nouveau Maître de Poste dans des maisons particulières où « on le bat ». Le subdélégué constate : « cet homme a donc terreur panique, et il en convient », on comprend...¹⁸⁴

Utinel, chicaneur, peut-être !... mais, bon gestionnaire, il utilise toutes les failles administratives pour bien développer son affaire. Aussi, lorsqu'il meurt en 1777, la veuve Utinel qui obtient de lui succéder est responsable d'une place enviable et lucrative. Utinel a fait du Maître de Poste un personnage avec qui il faut compter et qui impose son autorité.

Voici un petit fait qui le montre une fois de plus : vers la fin de 1782, le comte de Kergariou, conseiller à la Grande Chambre du Parlement de Bretagne, quitte Lannion pour se rendre à Rennes. Il a attelé des chevaux de ferme à sa voiture. A son entrée à Guingamp, un postillon de la Poste se précipite et l'amène de force à la Poste. Titres et qualités de M. de Kergariou n'impressionnent personne. Il se morfond 3/4 d'heure dans la rue... Apparaît Mlle Le Deuc, la fille du Maître de Poste. Elle vient de consulter son père infirme et elle déclare au comte qu'il n'ira pas plus loin « avec des menaces les plus indécentes »...¹⁸⁵

Quand il peut repartir, le postillon de la malle-poste le précède en le narguant jusqu'à Châtelaudren et en gênant sa marche.

L'intendant Gaze de la Bove, saisi de cet incident, fera remarquer au magistrat qu'il aurait dû être muni d'une autorisation des Messageries avant de prendre ses chevaux faute d'en trouver à la Poste de Lannion.

La veuve Le Deuc, qui a pratiquement assuré la fonction de Maître de Poste durant les nombreuses années de l'infirmité de son mari, sollicite, dans une lettre magnifiquement calligraphiée (mais la signature témoigne qu'elle savait à peine écrire) l'obtention du brevet de Maîtresse de Poste.

Ceci « lui est indispensable pour élever ses huit enfants ». Bien sûr, elle a subi de nombreuses pertes en chevaux, la poste de Belle-Isle étant mal équipée ; il lui faut bien souvent assurer la liaison jusqu'au Ponthou, mais ses ressources sont suffisantes pour tenir la fonction. Le brevet lui est accordé, en 1783.

Survient la Révolution, la veuve Le Deuc est « complètement ruinée et incapable d'assurer le service », les privilèges ayant été supprimés. Pour que le relais continue à fonctionner, les chevaux restants et le matériel sont évalués puis réquisitionnés, et le 4 mars 1795, Gilles Bonte qui assure également la poste aux lettres, régit le relais. Il réside à l'hôtel du Commerce qui porte bien son nom : la ville fabriquant des toiles, cuirs, chapeaux, fait aussi le commerce des grains, des vins, de l'eau de vie. Cet hôtel se serait appelé avant la Révolution « Hôtel du Cheval Blanc » (de la couleur du fier cheval d'attelage de la malle) auquel aurait été adjoint « et de l'Empereur » à la suite d'une halte faite par le futur empereur d'Autriche venu voir sa sœur (Marie-Antoinette) en 1777 et ayant de surcroît voulu visiter Brest. C'est vers la fin de 1798 en novembre que Gilles Bonte veut se démettre... Il assure encore quelques mois « ce trafic qui est nul » ; il « ne peut même pas payer son postillon » (la municipalité propose de payer le salaire).

Nous retrouvons en 1817 Jean Simon qui réside à Châtelaudren à l'auberge de la Grande Maison avec son fils Vincent. Rappelons que celui-ci semble moins revendicatif qu'Utinel au siècle précédent. Sans doute essaie-t-il d'assurer au mieux son service lorsque la malle-poste heurte un fourgon cellulaire dans la rue Saint-Yves, si étroite. Maître Toudic, commissaire de police, lui enjoint de « marcher au pas et en cas de non observation de cette injonction, d'être traduit devant le tribunal ». Son directeur le défendra mais il démissionne, reprend sa parole, démissionne à nouveau etc... En 1831 nouvelle démission et cette fois c'est la bonne !

Il sera remplacé par Nicolas Tanguy qui a été 10 ans postillon et possède à la limite de Guingamp une ferme lui

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

assurant 3.000 unités de foin. Il a 42 ans, vit avec son épouse et ses deux fils, Jean-Marie 15 ans, postillon, Jacques, 11 ans, que nous retrouverons plus tard, garde national, ce qui le situe socialement. Nicolas Tanguy développe son « affaire », sa « maison » s'agrandit ; il emploie toute sa famille : ses fils, ses neveux, sa femme tiennent les rôles de postillons, garçons d'écurie, lingère, repasseuse, ménagère. Il a deux domestiques, en tout 16 personnes participent à la prospérité de l'affaire...

Toujours quelques ennuis : accrochages, derapages, et même excès de vitesse. Vingt ans après (1851) l'hôtel est toujours prospère sous la direction de Marie-Louise Le Coq, veuve Tanguy¹⁸⁶.

En 1863, c'est l'inauguration de la gare de Guingamp, Marie-Louise prépare sa reconversion ; elle transfère son domicile de la rue Notre-Dame au 22 rue Poste de Rennes : la maisonnée n'est plus que de 8 personnes ; il reste deux postillons de 70 et 40 ans et un garçon d'écurie. Le plus jeune de ses fils est charron rue du Château et les deux autres Jean et Jacques, tiennent successivement la Poste de Belle-Isle-en-Terre.

On peut y voir un ré déploiement en cours à la veille de la mort d'une profession.

A noter que lors de son passage à Guingamp l'été 1843, le prince de Joinville, accompagné du prince de Cobourg et de la princesse Clémentine, laissera aux pauvres la somme de cinq cents francs.

LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD

GUINGAMP

1643	LOUIS XIV	Création	1666	
		PETOT DE VAUCELLE Toussaint	1690	
1715	LOUIS XV			
		UTINEL Guillaume	1737-1777	Le Croissant
1774	LOUIS XVI			
		Vve UTINEL LE DEUC	1777-1780 1780-1783	
1789	RÉVOLUTION	Vve LE DEUC	1783-1795	Hôtel du Cheval Blanc et de l'Empereur
		BONTE Gilles	1795-1817	Hôtel du Commerce
1800	1 ^{er} EMPIRE			
		SIMON Jean	1817-1831	
1830	RESTAURATION			
		TANGUY Nicolas	1831-(1851)	Hôtel du Commerce rue Notre-Dame
1848	RÉPUBLIQUE			
		Vve TANGUY Née Le Coq Marie-Louise	(1851)	
1851	2 ^e EMPIRE			
		Inauguration de la Gare	1863	
1870				

BELLE-ISLE-EN-TERRE : C'est le bouquet !

« ... On sort de Guingamp par le faubourg Saint-Michel où l'on passe le Trieux. Après plusieurs montées et descentes on arrive au relais de Belle-Isle-en-Terre où l'on traverse le Guer : manufacture de papier, forges et hauts fourneaux et plusieurs mines de plomb aux environs... »

Par le brevet en date du 13 août 1730, la veuve Gueldron, marchande de draps, devient le premier Maître de Poste connu pour le relais de Belle-Isle-en-Terre.

Son fils, Gabriel Gueldron de Kermarquer, lui aurait succédé en 1738¹⁸⁷. Il est aux prises avec les loueurs de chevaux qui parlent de l'assommer. Sa veuve qui prend sa suite a des ennuis avec le régiment de Dampierre qui lui impose le logement de ses chevaux. Elle porte plainte contre le major qui n'a payé que trois livres et dix sols pour les conduire à cheval lui et son valet, au Ponthou.

La nuit blanche de Gouzouguet

Le maire ayant autorisé un officier à loger dans la poste ses deux juments « très avenantes », Gouzouguet et ses deux postillons s'emploient toute la nuit à maîtriser les chevaux mâles de son écurie¹⁸⁸... Le Maître de Poste se plaint ; l'Intendant rabroue le maire de Belle-Isle, mais, pas plus chanceux que ses prédécesseurs, Gouzouguet perd :

3 chevaux en 1779

20 chevaux en 1780.

28 chevaux en 1781.

Le métier n'est pas de tout repos, et, Guingamp, faute de chevaux à Belle-Isle, doit « pousser » jusqu'au relais suivant dans le Finistère.

Quand passe le fils du Tsar

30 juin 1782, Gouzouguet est toujours là. Le comte et la comtesse du Nord reviennent de Brest où ils ont assisté à un

simulacre de combat entre deux vaisseaux de ligne. Ce comte du Nord n'est autre que le fils du tsar de Russie Pierre II et de Catherine, « la Sémiramis du Nord ».

L'Intendant de Rennes a donné des ordres stricts : il faut « dans chaque relais 32 chevaux d'ordonnance avec les harnais et les bricoles de volées ; sans ce secours, il est impossible de pouvoir remplir les ordres du Roy qui veut que le service de ce Prince soit fait avec soin »...

Malgré ce déploiement d'attention, la baronne d'Oberkirch qui les accompagne nous décrit dans ses Mémoires cette basse Bretagne comme « un pays affreux, où l'on y parle un langage incompréhensible qu'on m'assure n'être pas un patois, mais seulement une corruption du celtique primitif. Ce qui me le fait croire, c'est que cette même langue, légèrement modifiée, existe, dit-on, chez les montagnards du pays de Galles. Quoi qu'il en soit, le bas-breton est mille fois plus éloigné du français que ne l'est du pur saxon notre pauvre allemand alsacien si dédaigné. Mais on trouve de tout à manger dans ce pays : à Broons, petit village, on nous donna des œufs sous toutes les formes ; mais c'est si mal apprêté, tout y est si sale, qu'on ne mange point. Ces hommes habillés de peaux rappellent au comte du Nord ses Tartares »¹⁸⁹.

Le bouquet du duc de Joinville

Qui dit prêtre, pour le Breton, dit science, « sapientia, autorité ». C'est ainsi que Belle-Isle-en-Terre garde le souvenir d'un redoutable vieillard, brusque, fantasque, au demeurant le meilleur homme du monde qui s'était institué le commissaire de police de sa paroisse. Dans les disputes des ménages, l'abbé Le Roux (c'était son nom) accourait avec sa matraque et les besognait jusqu'à ce que mari et femme implorant la faveur de se raccomoder. La danse était-elle trop bruyante, ou se prolongeait-elle trop avant dans la nuit, il surgissait au milieu des danseurs qu'il apostrophait, houspillait de si belle manière, qu'on les voyait fuir de tous côtés. Il appelait cela : distribuer des bouquets, et les bouquets de l'abbé Le Roux étaient plus redoutés encore que son bâton. Il lui arriva un jour, et avec un visiteur de marque, une aventure. Depuis longtemps, il réclamait un vicairie¹⁹⁰. Sa lettre écrite directement au roi Louis-Philippe était restée dans les cartons.

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR



Hôtel « An Tri Roue », Belle-Isle-en-Terre, vers 1900 et 1991

LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD

Comme il se préparait à en écrire une seconde, on vint lui dire que le prince de Joinville, qui arrivait de Brest, s'était arrêté à Belle-Isle pour y séjourner. L'abbé court à l'hôtel, lui tape sur l'épaule « Bonjour mon fils, comment vas-tu ? ».

Le prince interloqué salue le vieux pasteur. Celui-ci se retirant un peu, le charge d'une commission pour « Monsieur son père » et ajoute : « s'il ne m'accorde pas le traitement d'un vicaire, c'est tant pis pour lui, je lui enverrai un bouquet ». Ceci se passait dans ce qui était à cette époque, l'Hôtel des Trois Rois sans doute du nom du mystère vannetais « Buhe en tri Roue », le mystère des trois Rois où l'on voyait, entre autres la Vierge accoucher sur la scène. Ce relais figure au recto de la couverture du livre.

Les séjours sont souvent de courte durée à Belle-Isle. On y est pressé, il ne faut pas traîner à table mais y rester juste le temps nécessaire d'où le dicton :

« Evel kezeg Benac'h,
boued ha beaj. »

« Commé les chevaux de Belle-Isle,
on mange et on prend la route ! »

Et maintenant, direction le Finistère :

... au-delà de la rivière, se présente une chaîne de montagnes dont le village de Plounévez-Moëdec qui occupe le sommet, pont, hameau de Kéramenach, Kornalan, Lanbihan, une belle route bien alignée conduit à Plounérin ; on côtoie Saint-Lissan, étang, pont, pente rapide de la Clairie où l'on descend dans un vallon dont la vue est assez étendue, hameau de Kergoat, côte, Penanen, pont, Trogolven, après, la route se dirige à travers des plaines de bruyère et l'on voit, à gauche Le Ponthou, relais du Finistère.

BELLE-ISLE-EN-TERRE

1715	LOUIS XV	Vve GUELDRON	1730-1738	
		GUELDRON de KERMAQUER Gabriel	1738-1755	
		Vve GUELDRON	1755-1769	
1774		GOUZOUGUET	1769-1798	
1789	LOUIS XVI			
1800	RÉVOLUTION			
1830	1 ^{er} EMPIRE	Vve JAMET	1836	Hôtel des 3 Rois
1848	RESTAURATION	TUELLAN	1836	9, rue Eudon et
		Vve TUELLAN	1848	Pors ty-Don
1851	RÉPUBLIQUE			
1870	2 ^e EMPIRE	TANGUY Jean-Baptiste	1853	
		TANGUY Jean-Marie	1856	

LANNION : Le fils du gondolier

« ... On côtoie Graces, pont et rivière à Saint-Antoine, pont et rivière à Péder nec... Guénézan, on longe Bégar, petit bois à cotoyer à Cavan, Caouennec pont et rivière. De Buhulien on va à Lannion, petite ville sur le Guer, navigable par la marée, dans un riche pays, qui a des eaux minérales assez en réputation. du reste son commerce consiste en beurre salé, cidre, vins de Bordeaux. »

Une petite ville bâtie à la diable, des rues étroites et escarpées. Lannion, au XVIII^e siècle, n'est pas d'un accès facile. Isolée à la corne du Trégor, elle laisse la route de poste Paris-Brest filer droit vers le grand port de guerre sans daigner lui accorder un détour. Il faudra la guerre de Sept Ans contre les Anglais pour que le duc d'Aiguillon, soucieux de meilleures communications militaires, « désenclave » comme on dit aujourd'hui, la cité trégorroise. En 1759, une bretelle Guingamp-Morlaix via Plestin fait de Lannion un relais de poste aux chevaux.

On ne se bouscule guère pour occuper l'emploi. Premier titulaire en 1760 : Jacques Le Bel. On le connaît mal : un loueur de chevaux, patron de messagerie, à ce qu'il semble. Il aurait exercé sa charge à l'enseigne du Pélican qui existe toujours dans l'actuelle rue Jeanne d'Arc. L'homme n'est pas à la hauteur de sa tâche. En 1765, il fait vingt-quatre heures de prison. En 1769, il est contraint de démissionner pour poste mal tenue et nombreuses plaintes d'usagers.

Venise et Bretagne

Après François Bernard successeur sans histoire (1770-1783), Jean-Baptiste Juste devient le troisième Maître de Poste de Lannion, le 9 juillet 1784¹⁹¹. Un personnage assez étonnant. Il est peu banal, en effet, d'être né dans le parc du château de Versailles, au hameau de la petite Venise, d'un père « gondolier du Roy en son canal »¹⁹² ! Explication : au

naitre chez sa mère la maraichère Françoise
 dedit épouse de Claude Bechet delinqueur chez la
 Graine, qui et signe avec le pere le premier edictaire
 ne l'ancien s'ignat de son nom petit Lannion jete
 L'au mil le 10^{me} Couq qui nait le 20^{me} Janvier Jean Baptiste ne Olivier
 fils de maître Juste gendarme de Roy en son Canal et de Gabrielle laonde, par
 le pousse a été baptisé par nous maître l'oultre qui fait les fonctions Curier
 L'ancien a été Jean Baptiste Olivier officier de son surs Lannion de genre
 L'ancien a été aganté par cy mure du par un qui ont signe d'ancien
 de l'ancien ne pour signe J. B. Juste et Olivier
 Juste
 L'ancien le 10^{me} Couq qui nait le 20^{me} Janvier de son surs Lannion de genre
 ne l'ancien s'ignat de son nom petit Lannion jete

Acte de Baptême de J.-B. Juste. 1746. (A. M. Versailles.)

siècle de Louis XIV, la cité des Doges brille de tout son éclat. Ne reculant devant aucune splendeur pour Versailles, le Roi Soleil fait creuser en 1668 une pièce d'eau de 1560 m de long sur 120 de large.

Hommage à la République Sérénissime que de nombreux gentilhommes sont allés soutenir dans sa lutte contre les Turcs. Pour faire manœuvrer la flottille qui promènera en musique le roi et ses invités, on fait appel dès 1674 à d'authentiques gondoliers vénitiens¹⁹³ (1)

Dans cette petite caste privilégiée (voir encadré « Les gondoliers ») au proche service du roi, on était par tradition gondolier de père en fils, à condition d'avoir fait son service dans la Royale. Mais Jean-Baptiste ne sera ni matelot ni gondolier. Ce beau gaillard de 1 m 85 préfère entrer dans le régiment des gardes-françaises. En 1770, il a l'honneur de faire escorte de la frontière à Versailles à Marie-Antoinette d'Autriche qui vient épouser le futur roi Louis XVI.

Pierre-André, gondolier, a épousé à Versailles en 1728 Gabrielle Allard, fille d'un autre gondolier qui passera 53 ans de sa vie au service du roi et de ce mariage naît le 1^{er} février 1746 un fils Jean-Baptiste que l'on retrouvera Maître de Poste à Lannion.

La Fayette cherche « Du Canal »

Devenu Maître de Poste à 38 ans, en 1784, Jean-Baptiste Juste voit l'Histoire le rejoindre à Lannion. En janvier 1785, le général La Fayette débarque à Brest après avoir brillamment participé à la guerre d'indépendance américaine. Le voici bientôt à Lannion. Il possède de grands biens en Trégor, ce qui suffirait à expliquer sa présence. Mais pourquoi se présente-t-il « tout de go » au relais de l'auberge de la Porte de France, rue des Capucins (aujourd'hui rue Savidan) pour demander l'aubergiste « Du Canal » ? Il a du mal à

(1) Barthélémi Pantalonio, Nicolas Ridotti, Vincent Minetti, Mathieu Sedeà et un certain Bartoloméo Guisti, vite francisé sous le nom de Barthélemy Juste seront les premiers arrivés. Ce dernier aura deux fils : Pierre-André et Pierre-Marie et deux filles qui seront, elles, attachées au service de la reine. Dans la famille Juste, on disait d'elles qu'elles avaient le « tabouret », honneur insigne réservé aux dames possédant plusieurs quartiers de noblesse, mais peut-être le disait-on par dérision ou moquerie.

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR



Hameau de la Petite Venise à Versailles.

faire comprendre à la femme de l'aubergiste que « Du Canal », qu'il cherche à rencontrer, n'est autre que son mari.

Or Juste est momentanément absent, ayant été appelé à effectuer une course express à Perros-Guirec¹⁹⁴.

Jean-Baptiste Juste était-il donc aux côtés de La Fayette à la fameuse bataille de Yorktown en 1781 ? Partant en Amérique sous le nom de « Chavagnac », La Fayette aurait-il emmené avec lui le fils du gondolier se cachant lui-même sous le sobriquet de « Du Canal » ? Où l'a-t-il connu dans quelque loge maçonnique ? Ou encore l'a-t-il rencontré en faisant appel à la gondole, comme toute la jeune noblesse versaillaise ? Cette noblesse qui se montrait « républicaine » pour ce qui regardait l'Amérique, mais, à la Cour était royaliste, attachée à ses privilèges. Ou, pourquoi pas, ne serait-il pas embarqué à bord de la « Sensible », frégate commandée par celui que l'on appelait le marquis de Kergariou, né le 1^{er} juillet 1736 au château de Coatilliau en Ploubezre et qui était gouverneur de la ville et du château de Lannion, pour porter secours aux révoltés d'Amérique ? On ne sait...¹⁹⁵

Jean-Baptiste Juste qui a épousé en 1780 à Lannion Marie-Louise Roignant, traverse sans encombre les temps troublés de la Révolution. Il acquiert une position sociale en vue. Les registres municipaux font état de diverses missions confiées à ce notable. Il figure aussi parmi les contribuables les plus imposés.

Marie devant l'échafaud

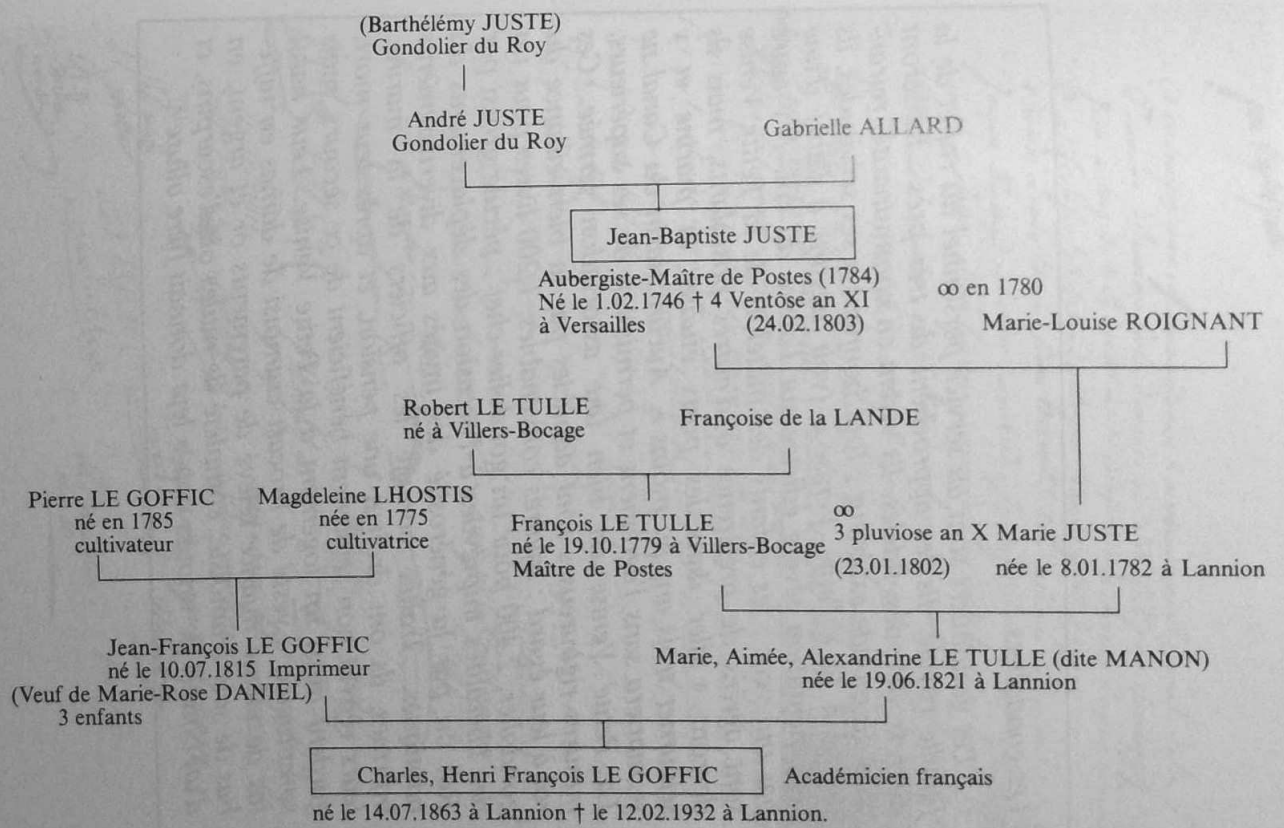
En 1794, alors que la Terreur se déchaîne, Marie, la fille de Jean-Baptiste, âgée de 12 ans, est le témoin bouleversé de l'exécution sur la place de la Liberté (Le Marc'hallac'h) des prêtres réfractaires Le Gall et Lageat arrêtés à Tréguier chez Mme Taupin (1). Au cimetière, l'adolescente aura le courage de rapprocher chaque tête du corps des suppliciés.

(1) Mme Taupin était la femme de l'ancien valet de chambre de Mgr Le Mintier, évêque de Tréguier, qu'il avait suivi en exil à Jersey. Les deux prêtres arrêtés chez elle sur dénonciation, furent jugés à Lannion sans l'assistance d'avocats et exécutés le jour-même. Mme Taupin, mère de cinq enfants, condamnée à mort le même jour, fut ramenée à Tréguier et guillotinée le lendemain.

Marie épouse en 1802 le tanneur François Le Tulle qui prendra un an après, à la mort de Jean-Baptiste, la charge de Maître de Poste. Associé à son beau-père, il fournit des fourrages à l'armée, il a le transport des prisonniers, et ses beaux chevaux gris pommelés, tous pareils, desservent avec ceux de ses cousins qui font en d'autres points même métier, toutes les routes de Rennes à Brest. Une librairie-imprimerie, comme aujourd'hui encore, fait face à l'auberge. Veuf avec 3 enfants mais encore jeune, l'imprimeur Jean-François Le Goffic épousera Manon Le Tulle, fille de François, qui lui donnera onze enfants.

Le dernier, né le 14 juillet 1863, deviendra la gloire de sa famille et de sa ville, Charles Le Goffic, poète et romancier de la Bretagne, élu à l'Académie française en 1930. L'année suivant sa naissance, il perd son père. Manon, femme respectable entre toutes, que toute la ville entoure de la plus vive estime, assure la direction de la « maison » et son neveu Guillaume Théophile Le Tulle continuera jusqu'à l'arrivée du chemin de fer à Lannion en 1881, d'exploiter le relais de poste, devenu aujourd'hui l'Hôtel de la Porte de France situé au 5 de la rue Jean Savidan.

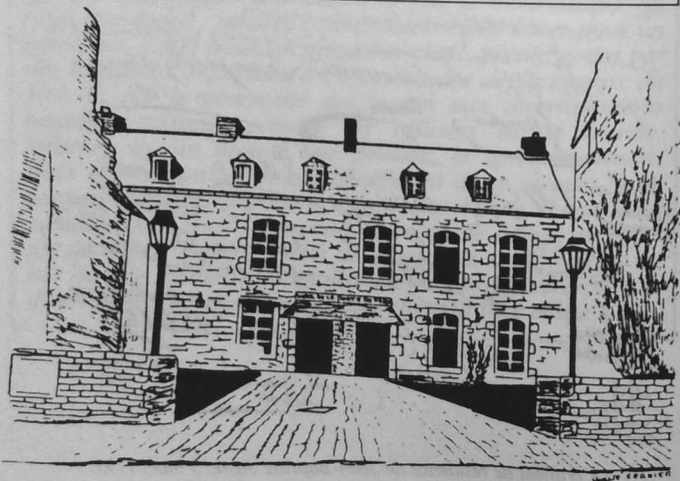
En ses dernières années d'activité, le relais a vu passer des célébrités de l'époque. Telle George Sand qui fit une certaine sensation, raconte Charles Le Goffic, en descendant de voiture habillée en homme, coiffée d'un bérêt de velours noir. C'était le 27 juin 1841. G. Sand avait accompagné le sculpteur David d'Angers à Carhaix pour l'inauguration de la statue de la Tour d'Auvergne. On peut regretter que vers 1956 on ait démoli la maison avec sa belle porte cochère qui formait la cour.



LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

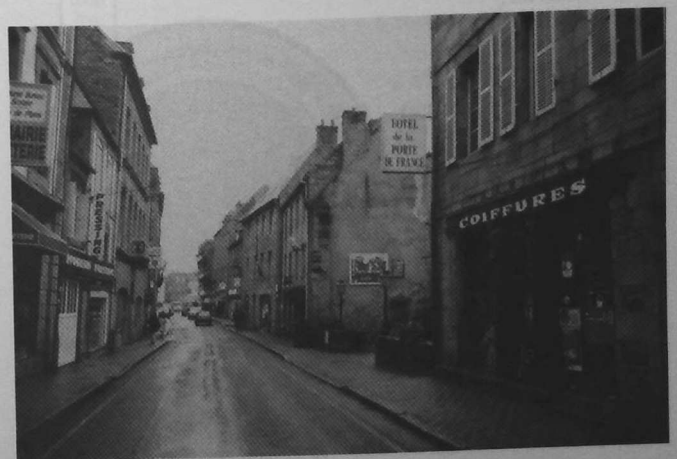
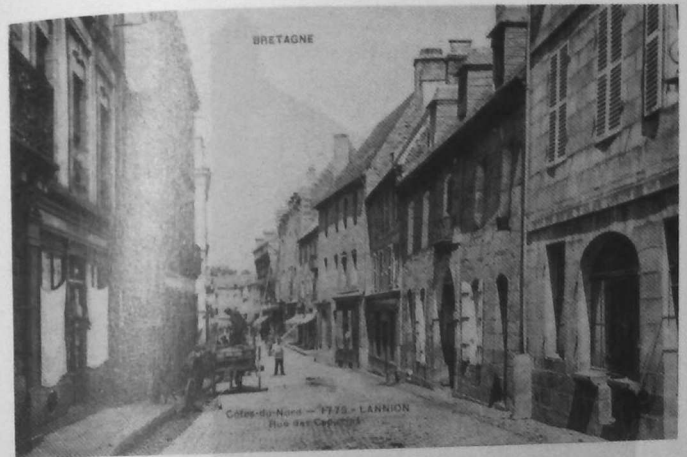
Certificat de résidence - Portrait de Jean-Baptiste Juste -
3 mars 1793

« Sur la demande qui a été faite par Jean-Baptiste Juste, aubergiste et ci-devant Maître de la Poste aux chevaux, ci-après nommé, certifions sur l'attestation des citoyens Jean-Baptiste du Quay, Thomas Monnier, libraire, Pierre Toussaint Le Clerc, capitaine des Douanes, Jacques Marie Le Boudier, marchand, Jacques Pirriou, chirurgien, Louis Petit, pâtissier, Alain Le Judec, perruquier, tous domiciliés dans la ville et canton de Lannion qui est celui dans l'arrondissement duquel est la résidence du certifié Jean-Baptiste Juste aubergiste et ci-devant Maître de la Poste aux chevaux, âgé d'environ quarante six années, taille cinq pieds huit pouces, cheveux et sourcils châtain, yeux bleu foncé, nez bien fait, bouche moyenne, menton rond, demeurant en la dite ville de Lannion, paroisse de Saint-Jean du Baly, rue des Capucins, en une maison à lui appartenant et qu'il y réside depuis plus d'un an sans interruption jusqu'à ce jour, en foi de quoi nous avons délivré ce présent certificat... »¹⁹⁶

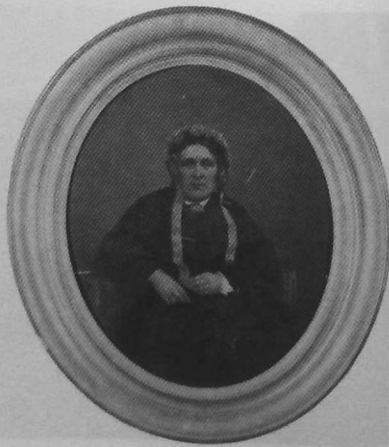
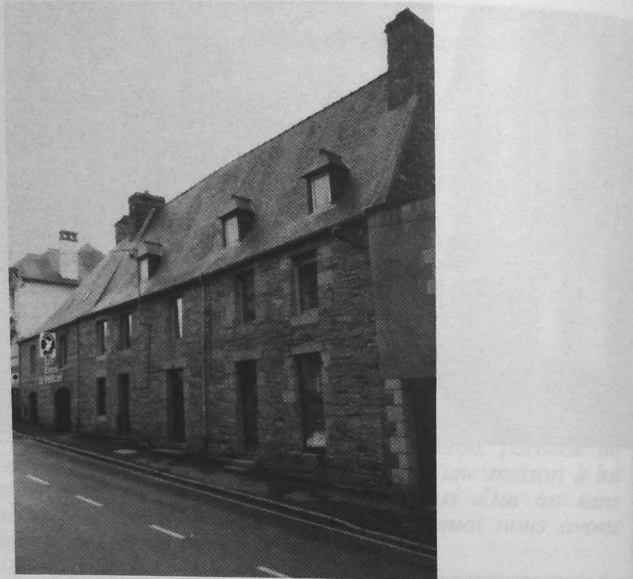


Relais de la Porte de France. Lannion

LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD



Relais de la Porte de France. Lannion.



Relais Le Pélican. Manon Le Tulle. Lannion (Coll. Le Goffic).

LANNION

1715			
	LOUIS XV	Fondation	1759
		LE BEL Jacques	1760-1770 Le Pélican 8, rue Jeanne d'Arc
		BERNARD François	1770-1803
1774	LOUIS XVI	JUSTE Jean-Baptiste	1784-1803 Hôtel de France 5, rue Jean Savidan
1789	RÉVOLUTION		
1800	1 ^{er} EMPIRE	LE TULLE François	1803-1848
1830	RESTAURATION		
1848	RÉPUBLIQUE	Vve LE TULLE Marie	1848-1856
1851	2 ^e EMPIRE	LE TULLE Guillaume	1856
1870		Arrivée du chemin de fer	1881

PLESTIN-LES-GRÈVES : C'est l'hôpital

... On passe le Guer, double montée, Saint-Patrice, chapelle. Entre Ker-Vrenguen, hameau à droite et Saint-Herbot, chapelle à gauche, un peu après Kerjean, hameau. Contrée sauvage. Boulgne, chapelle. A gauche, plaine parsemée de hameaux. Saint-Jean-Brezehan, hameau. La Villeneuve, hameau, Saint-Michel-en-Grève, vaste perspective. A ce point, on voit un chemin dans le sable qui abrège beaucoup : la route fait un grand coude pour éviter ce sable, en passant plusieurs ruisseaux et cotoyant plusieurs falaises. Saint-Efflam, chapelle. Goargnuy, hameau, vue sur la mer et à gauche Coat-Carle, hameau, le Penguer, hameau et l'Hospital...

1708 ! Le « trentième d'août, Jacques Grenard, originaire du diocèse de Cornouaille et sa femme Suzanne Le Goareguer de la ville de Tréguier, retournent de Tréguier à Brest. Ils logent à « l'Hostellerie de l'Hospital ».

Dans la nuit, Suzanne met au monde un fils. « Il sera dûment baptisé à la maison de crainte de péril de mort ». Il portera le nom de Philippe comme son parrain Philippe Auffret qui n'est autre que l'hôte !

Philippe Grenard est né dans ce qui deviendra le relais de Poste de Plestin. Cette hostellerie de l'Hospital est fort animée ; son nom vient d'un de ces établissements charitables du « Tro Breiz » où les pèlerins faisaient étape entre la cathédrale de Tréguier et celle de Saint-Pol.

A cette époque, pour aller de Lannion à Morlaix, la vieille côte escarpée descend sur Saint-Michel-en-Grève pour déboucher sur la grève même, grève découverte entre les marées, seule route jusqu'à Saint-Efflam. Route dangereuse, jalonnée en son milieu par une croix de granit, « Kroaz Hanter Lew », la croix de Mi-Lieue et, surgissant au même moment sur ce parcours, le promontoire impressionnant du Grand Rocher.

La route, pour éviter les obstacles et les embûches du littoral se dirigeait en droite ligne à travers la Lieue de Grève.

9 Janvier 1793. Le 9 Janvier 1793. quatre vingt trois jours
 1793. de la République. Française le jour neuf
 premier hivern. Les neuf heures du matin
 Mairie municipale & procureur de la Commune
 Plestin nous sommes honorés jusqu'à la
 demeure du Citoyen Fabien Adam maire des postes
 du Chevaux du Relais de Plestin, à peu près de
 Costator le nombre des Chevaux employés au dit
 Relais, ainsi que de vérifier leurs état, le tout
 conformément aux ordres du ministre de l'Intérieur
 dont copie de sa Lettre du vingt deux novembre
 dernier nous a été envoyée de la part des Citoyens
 administrateurs du District de Lannion de deux &
 janvier présent mois; du dit avis nous avons
 le dit Citoyen Adam auquel nous avons fait part
 des ordres & Lettres cy dessus d'aller, en conséquence
 le dit Fabien Adam nous a conduit dans un local
 d'ant au Collé au couchant de laire dudit lieu de
 l'Hospital. Et tant l'ant nous avons trouvés le
 nombre de Sept Chevaux à tres bonne état de servir
 le dit Relais ce que nous certifions ainsi qu'il se
 verra par le Copy du Canton de Plestin qui nous a ainsi

Inventaire des chevaux du relais de Plestin, 1793 (A.D. St-B. 6L75).

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

La chaussée romaine devait passer par les dunes car les cartes anciennes la notent en pointillé ; seuls, piétons et cavaliers pouvaient s'y engager à marée basse.

Au Peulven, c'est-à-dire aux Quatre Chemins, au lieu de passer comme la route actuelle par Plestin, la route filait par l'Hospital jusqu'au Pont Ménou, actuelle limite des Côtes-d'Armor et du Finistère. En ce point, elle se dédoublait jusqu'à l'Hospital, passant d'une part par Kerforniou, d'autre part par Poulfanc.

C'est donc ici que se situe le relais, actuellement restauré et habité par un antiquaire, M. Bruno Levron, neveu et filleul de M. Jacques Levron, ancien archiviste du département de Seine-et-Oise.

En façade, une pierre porte la date de 1702.

Des pierres de schiste, très spéciales et percées ont été insérées lors de la construction des écuries (elles sont encore visibles).

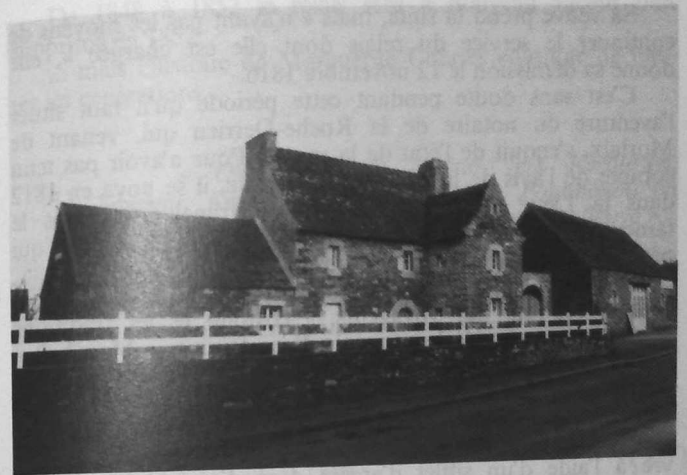
En 1762, un certain Jean Catto est soumissionnaire pour le relais de Plestin. Sera-t-il retenu ? Nous ne pouvons l'affirmer. En 1767 Le Teurnier y est nommé. En 1770 la bretelle de Lannion est en place et le subdélégué cherche avec difficulté quelqu'un pour tenir le relais « à mi-chemin entre Lannion et Morlaix ». La langue bretonne pratiquée dans la région ne facilite pas les candidatures. En 1776 « le nommé Cotte donne sa démission en suppliant qu'on agrée à sa place François Torqueau auquel il a affermé son bien à l'hôpital de Plestin »¹⁹⁸.

Mais, le 9 janvier 1793 à 9 heures du matin, le maire, les municipaux et le procureur de la commune de Plestin débarquent chez le citoyen Fabien Adam pour vérifier, conformément aux ordres du ministre de l'Intérieur, le nombre et l'état des chevaux. L'écurie se situait au « cote, au couchant de l'aire du dit-lieu de l'Hospital ». « Sept chevaux en très bon état de servir s'y trouvent ». L'inspection se termine à 10 h 30¹⁹⁹.

Quelques mots sur ce Fabien Adam : « il est né à Tréguier en 1748 et a pour épouse Elisabeth Le Gonidec, il est aubergiste. Appartenant à une famille noble, mais déclassée sous Colbert, il n'était pas assez riche pour suivre les « affaires ». A la Révolution — par dépit sans doute — il fut un révolutionnaire acharné.

1804 ! le 19 février, 3 heures du matin, il meurt chez lui à 56 ans. Son voisin, maréchal-ferrand, fait la déclaration de décès à Jacques L'Hénoret, maire.

LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD



Relais de Plestin-les-Grèves et attache des Chevaux.

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

Sa veuve prend la suite, mais « n'ayant pas les moyens de continuer le service du relais dont elle est chargée », elle donne sa démission le 12 novembre 1816.

C'est sans doute pendant cette période qu'il faut situer l'aventure du notaire de la Roche-Derrien qui, venant de Morlaix, s'enquit de l'état de la marée. Pour n'avoir pas tenu compte de l'avis de la Maîtresse de Poste, il se noya en 1812 dans la Lieue de Grève, n'ayant pu franchir à temps le fameux gué ; on ne retrouva le lendemain que son cheval qui pâturait à Toul ar Vilin en Trédrez.

La Lieue de Grève, « Lann ar Consorted », était un endroit redouté des voyageurs. L'Histoire et les traditions populaires ont gardé le souvenir d'une femme. « Marchait » ou Marguerite Charlès, laquelle rançonnait et assassinait les voyageurs, à la tête d'une bande de voleurs. Ses deux principaux lieutenants, les frères Rannou, assommaient les gens à coups de « penn-baz » (bâtons). Elle commandait la manœuvre à l'aide d'un sifflet d'argent doré. Ses victimes étaient enfouies dans le sable de la Lieue de Grève, sables mouvants où il n'était pas commode de les retrouver, nous dit Luzel.

Elle sera pendue à Morlaix. Charles Le Goffic raconte encore « qu'un de ses grands-oncles, officier de santé, qui se rendait à Morlaix par la Lieue de Grève, à cheval, son porte-manteau en croupe contenant 5 à 6.000 F fut trouvé au matin couché sur le dos, un énorme rocher sur la poitrine, sa sacoche vide et ses pistolets près de lui, qu'il avait déchargés sur les brigands ».

Le relais est vacant quelques années.

1835 ! « le 25 avril, le sieur Jean-François Philippe offre de remonter le relais connu actuellement vacant ». — « Il est traiteur, tient une bonne maison, une auberge sur la grande route au passage de l'Hôpital ». Il vante sa fortune : « son mobilier a nécessité une grande dépense. Son auberge est très recherchée par les voyageurs et il fait du bénéfice assez considérable qui le met à même de remonter le relais... il a quatre chevaux de trait et il lui sera facile de s'en procurer un plus grand nombre pour le service dont il désire se charger »¹²⁷.

Sa plaidoirie est efficace puisqu'il sera nommé le 27 juin 1835 et trois jours après, le sous-préfet invite le maire à « le protéger dans son exploitation ».

Pendant ce temps, la route de la Lieue de Grève se construit. Elle sera livrée à la circulation publique le 1^{er} juillet 1838.

LES RELAIS DE POSTE DES CÔTES-DU-NORD

De 1848 à 1852 le relais sera à nouveau vacant puis supprimé en 1852.

... mais l'histoire de Marguerite Charlès continue de hanter les générations.

« On ressort de Plestin vers Kerourien, hameau, Kerampont, hameau et le Poulménou en Finistère séparé du précédent par le Douron, fleuve ».



Schiste percé : attache de cheval.

PLESTIN-LES-GRÈVES

1715	LOUIS XV	CATTO Jean (1762)	
		LE TEURNIER (1767)	
1774	LOUIS XVI	COTTE TORQUEAU François	-1776 1776
1789	RÉVOLUTION	ADAM Fabien	(1793)-1804
1800	1 ^{er} EMPIRE	Vve ADAM	1804-1816
1830		Vacant	1826
1848	RESTAURATION	PHILIPPE Jean-François	1835-1848
	RÉPUBLIQUE	Vacant	1848
1851	2 ^e EMPIRE	Suppression	1852
1870			

L'ARRIVÉE DU CHEMIN DE FER

1859 :

Les relais fonctionnent à plein, les auberges se multiplient. Les Maîtres de Poste demeurent et prospèrent en cette moitié du XIX^e siècle. Ils sont les Maîtres du transport noble, celui des lettres et des personnes et chacun d'eux constitue un des maillons essentiels de la communication et du développement du pays. Ils occupent dans la société bourgeoise de l'époque une place enviable. Si un prince grand voyageur, Charles Joseph de Ligne, brosse du Maître de Poste ce portrait quelque peu ironique : « Il faut un peu de travail, un peu d'autorité, très peu de dépendance et assez de fortune pour vivre à son aise », il semblerait qu'il n'ait pas traversé notre département. Il y aurait vu des faillites ou des fermetures et entendu les nombreuses réclamations, suppliques et récriminations. Quoiqu'il en soit, il aurait trouvé aussi de bons notables, jouissant d'une prospérité qui ne les prédisposait pas toujours à être attentifs à cette légère fumée qui s'élevait dans le ciel, présage de l'arrivée du chemin de fer. La ligne Paris-Brest mise à l'étude en 1843 voit le jour... Un décret du 11 juin 1859 charge l'Etat d'acquérir des terrains et de construire terrassements et ouvrages d'art du chemin de fer de Rennes à Brest qui va traverser tout notre département.

1864 :

6.000 ouvriers « attaquent » les travaux sur un grand nombre de points. La ligne Rennes-Guingamp est achevée le 7 septembre 1863 et Brest est atteint en 1864. Le cheval noir, le « marc'h du » comme les Bretons appellent la locomotive,



Hôtel Marguerite de Dinan. L'arrivée des voyageurs. (Collection Castel.)

va pouvoir s'ébrouer aux rives de l'Iroise. (Voir encadré « le cheval noir ».) Les chemins de fer transportent bientôt les voyageurs jusqu'au cœur des villes où l'on construit de nouveaux hôtels sans écurie, sans vaste cour, sans hennissements de chevaux ni cris de postillons !...

Ce nouveau moyen de transport a deux atouts majeurs : la vitesse et la capacité de transport. La route est délaissée, et, avec elle, tous ceux qui en vivaient : Maîtres de Poste, postillons etc...

Le rapide succès du chemin de fer met les propriétaires en difficulté. Ceux-ci luttent avec acharnement contre ce nouveau mode de transport ; ils protestent, envoient au Ministère des Finances, à la Chambre, des requêtes concernant le tarif des distances parcourues. L'opinion publique s'en mêle.

Voici dans toute sa sécheresse les étapes de ce naufrage :

1838 : Institution d'une commission parlementaire pour étudier le statut des Maîtres de Poste. Il n'en sortira rien.

1841 : Nouvelle commission qui conclut au maintien des relais en cas d'installation d'une ligne ferroviaire mais sans droit acquis.

1843 : Les Chambres votent un crédit spécial de 137.000 F pour dédommagement des Maîtres ruinés, somme non reconduite en 1844.

1845 : Echec du dépôt de loi en faveur des Maîtres de Poste.

1847 : Une loi reconnaît les droits d'indemnisation pour les relais situés sur les lignes ferroviaires.

1863 : Autorisation d'utiliser les chevaux de la Poste à autre chose.

1870 : Une circulaire prescrit la fermeture des relais. C'est Sedan !²⁰⁰

Au dire de B. Lizet « beaucoup d'économistes, d'hommes politiques et d'avocats prennent le parti du système traditionnel de transport... La Poste existe depuis 300 ans. Autour d'elle s'est mis en place un ordre économique et social ; en 1838 plus de 1.500 relais jalonnent les routes de France où circulent 20.000 chevaux conduits par 5.000 postillons. Les exploitations agricoles liées aux relais représentent 152.000 hectares. La fin d'une telle institution signifie un changement si profond, que bien des esprits avertis ne peuvent se résoudre à l'imaginer, allant même jusqu'à prétendre qu'une concu-

rence est possible sur des lignes parallèles à celles des chemins de fer »²⁰¹.

Il n'aura pas fallu plus de cinquante ans pour faire disparaître une institution plus que centenaire. Désormais la route sera délaissée par la Poste au profit du rail, les chevaux remplacés par des locomotives, les diligences par des wagons, les relais par des gares et les Maîtres de poste par des chefs de gare.

Grandeur et décadence !

Mais dans notre région reculée, l'agonie de ce mode de transport sera longue.

Si à Lamballe, la veuve Ferron cède son relais dès le 28 avril 1854 à un certain Guillouet, correspondant du chemin de fer, le maire écrit aussitôt au préfet qu'il « croit à l'opportunité de maintenir le relais de poste à Lamballe parce que les routes N 168 et 176 qui viennent y aboutir amènent encore un certain nombre de voyageurs... » En janvier 1869, le sous-préfet demande la suppression des relais de Broons, Jugon et Langouhède. Il écrit « En prononçant la suppression immédiate de ces relais, on donnera une légitime satisfaction aux vœux des populations qu'ils desservaient avant l'arrivée de la ligne ferrée de Paris à Brest. »

Que deviennent tous les autres relais des Côtes-d'Armor ? C'est un autre sujet de recherche... La nôtre s'arrête ici, avec l'apparition de l'automobile qui donne vie nouvelle à ces routes qui changent de profil, de tracé.

La « quatre voies » remplace la route bordée de pommiers et de peupliers, les gaz d'échappement remplacent l'odeur de crottin, le vrombissement du moteur, le hennissement des chevaux et les coups de fouet du postillon.

Chemins de fer et voitures automobiles sont les enfants du progrès. La vie entraîne des changements perpétuels. Les relais hertziens remplacent les relais de Poste.

Les immenses paraboles de notre station de Pleumeur-Bodou, transmission des images et sons par satellites, ne sont-elles pas le symbole de la **Communication** du XX^e siècle ?

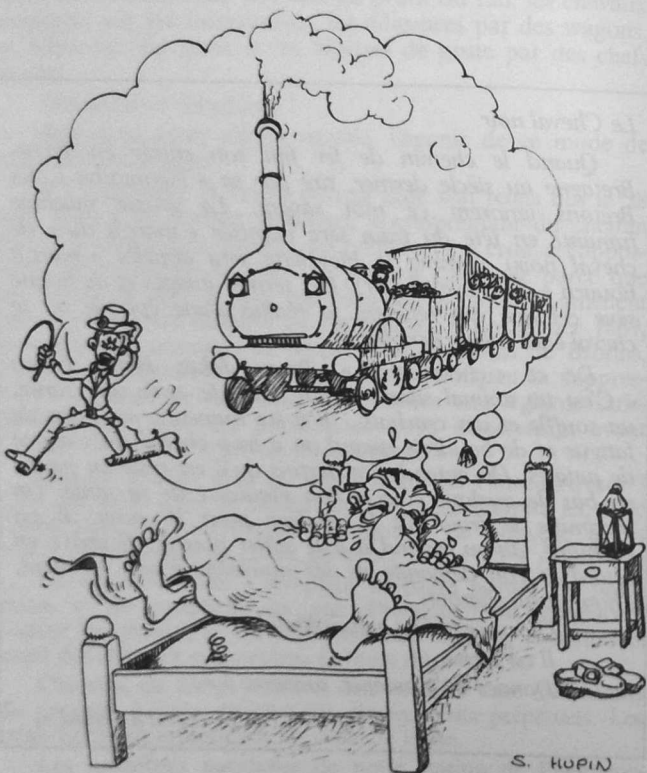
Le Cheval noir

Quand le chemin de fer fait son entrée en Basse-Bretagne au siècle dernier, tiré par sa « locomotive », les Bretons ignorent ce mot savant. La grosse machine fumante en tête du train sera baptisée « marc'h du » (le cheval noir), comme la bicyclette sera appelée « marc'h houarn » (le cheval de fer). Des termes imagés et de bonne sève celtique qui reflètent la réalité d'une époque où le cheval était roi en Armorique.

De ce « cheval noir », Pierre Jakez Hélias écrit : « C'est un animal suant, vivant, humide, avec une panse, un souffle et des crachats... Il a ses humeurs, ses jours de fatigue et de bouderie quand on a trop chargé ses wagons de patates. On entend dire parfois qu'il est resté en panne au bas de quelque côte et l'on s'inquiète de sa santé. On incrimine le froid ou la chaleur pour l'excuser. Il est enrhumé, dit-on, quand il a le sifflet poussif. Il arrive en retard et l'on demande de ses nouvelles à son serviteur, l'homme au charbon :

- Qu'est-ce qu'il a aujourd'hui ?
- Il est fâché.
- Donnez-lui à manger, tonnerre ! »

(« Le cheval d'orgueil »)



Cauchemar du Maître de Poste.

QUELQUES DATES... BONHEURS ET MALHEURS

1576 — Un édit crée les messagers locaux et une ligne régulière une fois par semaine de Rennes à Brest, avec relais à Saint-Brieuc.

1598 — 14 enfants sont dévorés par les loups dans la seule paroisse de Meslin.

6.07.1640 — Tremblement de terre à Lamballe.

1701 — Violente tempête à Loudéac, le dôme de la tour de l'église est renversé.

Hiver 1709 — La Manche gèle.

1710 — A Moncontour, le pont du Pissot (devenu pont du Point du Jour à l'origine de la route de Saint-Brieuc) est emporté par une inondation. Il sera reconstruit en 1733.

1720 — Quatre sœurs mettent 22 jours pour aller de Guingamp de Paris.

27.02.1738 — La marée s'est répandue jusqu'à Languieux et Yffiniac.

13.10.1738 — La « Commission intermédiaire délibère sur la demande des marchands de Lyon, Touraine, et Normandie qui veulent voir réparer le chemin absolument impraticable de Pontivy à Carhaix pour les foires.

10.03.1739 — Cas de « morve » au régiment de cavalerie Condé à Guingamp. Epidémie ?

30.01.1741 — La fonte des neiges amène une avalanche d'eau à Lamballe. Les habitants abandonnent leurs maisons, bestiaux, meubles, cuirs et parchemins sont entraînés par les eaux ou ensevelis dans la vase.

1741 — Les Maîtres de Poste demandent de faire payer 30 sols par cheval. Les fourrages ont augmenté de 1/3.

16.03.1751 — Un cyclone enlève tous les toits de Moncontour.

1764 — Pour aller à Rennes, Dinan, Saint-Brieuc, Lamballe, Guingamp, Lannion, Belle-Isle, Châtelaudren, Broons, Saint-Jouan... un carrosse part tous les lundis, près les Grands Augustins rue Pavée à l'hôtel Saint-François à Paris à 5 h du matin et arrive à Rennes les jeudis au soir. A Rennes, on donne des chaises et berlines tous les jours pour la Bretagne.

De Paris à Rennes, par place au carrosse = 40 livres.

Novembre 1765 — Un « courrier de cabinet » apporte à Lamballe la nouvelle de l'incarcération de La Chalotais et de son fils au château du Taureau à Morlaix. Ils seront transférés à la Bastille en 1766.

1769 — Guillaume Coz, courrier de Morlaix à Guingamp, est tombé dans une douve remplie d'eau.

1770 — Le Marquis de Goyon se voit refuser le transport de Broons à Lamballe avec les commentaires... appropriés.

1770 — Création de l'établissement des Eaux à Dinan.

août 1775 — Beaucoup d'étrangers sont venus à Saint-Brieuc prendre les eaux minérales qui sont très bonnes.

Hiver 1776 — Trois journaliers sont morts de froid sur la route de Dinan à Saint-Malo. La Rance est prise dans les glaces.

15.06.1782 — Les dames de Saint-Brieuc admirent les toilettes (montrées, en cachette par la fenêtre,) de la comtesse du Nord.

1782 — Cinq chevaux sont pris dans la glace dans la côte Saint-Barthélémy à Saint-Brieuc !

1786 — La Poste de Matignon est transférée à Plancoët, le dangereux passage du Guildo est ainsi évité.

1788 — Pour le Royaume :

Dépenses des Postes aux chevaux	= 169500 livres
Office des Maîtres de Poste	= 269053 livres

1790 — Le salaire moyen national est de 1 livre 6 deniers. Un journalier célibataire travaillant tous les jours ouvrables a besoin du quart de son salaire pour payer son pain de seigle uniquement.

24.06.1791 — 7 h du matin à Quimper : la fuite de Varennes est connue (elle se situait le 22 juin 1791).

04.12.1793 — Mort du gendarme Boudice venant escorter la malle sur la route de Rennes. On le trouve sous son cheval. Un assignat attaché à la queue du cheval porte écrit : « Nous nous foutons de tes assignats et de tes chevaux, nous n'en voulons qu'à la vie des hommes !... »

09.07.1794 — Robespierre est guillotiné. La nouvelle sera connue à Lamballe plus tôt que dans d'autres villes. Le postillon bavard laisse entendre que le pli dont il est chargé est très important. On lui fait boire force bouteilles et sa langue se délie...

août 1794 — Passage à Moncontour de 10 députés girondins proscrits venant de Jugon par des rues détournées : Saint-Michel, l'Abbaye, jusqu'à Haut Quétel en Gausson.

1795 — Incarcération de Joséphine de Kercadio (fiancée de Boishardy) dans la prison de Loudéac.

30.04.1796 — A Lannion, pour la fête des jeunes et des époux, il y aura des bâts, des courses à pied et à cheval ; ils seront admis à tirer à la cible. Attribution de prix au meilleur tireur et coureur.

7.02.1798 — A Lannion, lecture au conseil municipal de « L'arrêté du Directoire relatif à la chasse aux loups et aux animaux nuisibles ».

1801 — Mercier La Vendée est tué d'une balle en plein cœur en lisière de la forêt de Loudéac.

1803 — Grande sécheresse, grave incendie à Loudéac dans la nuit du 5^e complémentaire (79 maisons détruites, plus le château, rue de Moncontour).

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

1813 — Un cétacé de 6 m 79 de long sur 3 m 248 de circonférence, pensant 2500 kg s'échoue sur la côte de Ploubazlanec.

1817 — Paris-Rennes et Rennes-Paris en 4 jours de route, départ tous les jours.

1824 — Courses de chevaux à Cesson et Languieux. « Merhique », cheval de Simon, Maître de Poste à Châtelaudren gagne le 1^{er} prix : 900 F.

1832 — Le choléra sévit à Saint-Brieuc.

6.02.1833 — Le Préfet Thioullen signale une prime d'encouragement du Conseil général de 800 F pour le développement et l'amélioration de la race des bidets bretons.

1833 — La passerelle sur le Guindy à Tréguier remplace le passe-cheval. Le péage est fixé à 8 centimes pour un cheval et son cavalier. Les courriers de poste sont exemptés du péage.

10.06.1840 — Le pont de Lézardrieux est béni par l'évêque de Saint-Brieuc. La recette du péage du jour : 148 F 55 est donnée aux indigents.

1840 — Disette de fourrages. Dans les Côtes-du-Nord les 500 kilos coûtent 50 F.

18.05.1843 — La princesse Clémentine (fille de Louis-Philippe) et son mari, le prince de Saxe vont à Brest. Le postillon fait si bien claquer son fouet qu'il tombe deux fois à terre. La seconde fois les roues de la voiture lui passent sur les jambes. Le prince lui fait prodiguer des soins et l'assiste durant deux heures à l'hospice de Lamballe.

2.05.1845 — La veuve de Robert Surcouf, propriétaire demeurant à Saint-Malo, s'engage à céder à la ville de Lamballe, l'ancien « Hôtel du Commerce », relais de Poste aux chevaux. L'autorisation d'acheter est refusée par le Ministre.

7.09.1863 — La ligne de chemin de fer Rennes — Guingamp est achevée...

DE PAR LE ROI.

EXTRAITS DES REGLEMENTS SUR LE FAIT DES POSTES.

PASSEPORTS.

Il est défendu aux Maîtres des Postes de Paris; à ceux qui sont placés dans les lieux où le Roi fait sa résidence & à douze lieues à la ronde, de donner des chevaux de Postes aux Couriers venants de ladite Ville de Paris, ou des lieux où le Roi fait son séjour, sans un ordre. (Ordonnances des 3 Février 1700, 5 Mars 1716, 28 Janvier 1722 & 13 Mars 1724).

Poids & chargemens de Malles, Valises, Balots & Porte-manteaux.

Les Voitures montées sur deux roues ayant brancard; celles montées sur quatre à un seul fond, ayant limonière, ne peuvent être chargées sur le derrière de plus de cent livres, & sur le devant de plus de quarante.

Tout Courier courant à franc-étrier, ne peut faire porter au cheval qu'il monte, que ce que peuvent contenir les poches de la selle.

Les Couriers en Guides ne peuvent transporter avec eux aucune Malle de bois, mais seulement un Porte-manteau de cinquante livres au plus; encore doit-il être porté en croupe par le Postillon. (Ordonnance du 28 Novembre 1756).

Quantité de Chevaux & Postillons nécessaires aux Couriers.

Tout Courier à franc-étrier qui n'accompagnera pas une Voiture, doit avoir un Postillon monté pour lui servir de Guide.

Un Postillon peut conduire cinq Couriers à franc-étrier; s'il y en avoit six, il faudroit un second Postillon. (Ordonnance du 28 Novembre 1756).

Il doit être payé autant de chevaux qu'il y a de personnes dans les Voitures, derrière, ou dessus le siège, & de Postillons employés à les conduire, soit que les chevaux puissent y être attelés, ou que cela ne soit pas possible, comme il est détaillé ci-après, à moins qu'ils ne puissent être fournis par le Maître de Poste. (Ordonnance du 28 Novembre 1756).

Les Voitures montées sur deux roues ayant Brancard.

CHARGÉES d'une personne, seront conduites par un Postillon, attelées de deux chevaux.

Il est dit dans la Liste des Postes, les distances & le temps, dans lesquels les Maîtres des Postes sont autorisés à se faire payer un troisième cheval sur les dites chaises simples à une personne seulement; ce tiers dans tous les cas que de deux chevaux, qui chargés d'une seule personne ne doivent être attelés le troisième cheval est accordé aux Maîtres de Poste, commencent au premier Novembre, & finissent au premier Mai de chacune année.

Lesd. Voitures chargées de deux personnes, seront conduites par un Postillon, attelées de trois chevaux.

POSTES ROYALES.

A l'entrée & à la sortie des Villes de Paris, Versailles & Lyon, même pendant l'absence du Roi, & à la sortie de celle de Rouen seulement, la première Poste se paye double, en observant cependant qu'il n'est payé que trois Postes de Paris à Versailles, comme de Versailles à Paris.

A l'entrée & à la sortie des lieux où le Roi fait son séjour momentanément, la première Poste se paye double; mais à compter seulement de l'heure de minuit qui suit le jour où le Roi est arrivé, & jusqu'à minuit après le jour qu'il en est parti. (Ordonnance du 25 Juillet 1739).

Guides des Postillons.

Les Postillons seuls peuvent conduire les chevaux de Poste, nul Courier ne peut les remplacer par ses gens. (Ordonnance du 8 Décembre 1738).

Les anciens Guides sont de cinq sols par Poste pour chaque Postillon, il est d'usage de leur payer cinq sols de plus; mais cette augmentation nécessaire n'est que de pure générosité, & elle doit dépendre du bon & raisonnable service qu'ils font.

Outre les Guides ci-dessus spécifiés dus aux Postillons, l'usage a prévalu de payer vingt sols de plus à la Poste de Paris conduisant à Versailles, & de Versailles à Paris.

Et quinze sols de Paris & Versailles, à toutes les Postes où elles conduisent, ainsi qu'aux Postes des lieux, où le Roi fait son séjour momentanément.

Couriers de Dépêches.

Les Couriers munis d'un ordre particulier du Ministre qui les charge de ses Dépêches, jouissent des prérogatives de Courier du Cabinet, en représentant l'ordre dont ils seront porteurs aux Maîtres des Postes; en conséquence ils ne payeront que trente sols par Poste, pour leur cheval & celui du Postillon qui les accompagnera, indépendamment des Guides. (Ordonnances des 8 Décembre 1738 & 17 Septembre 1761).

Traverse.

Il est défendu aux Maîtres de Postes de conduire les Couriers plus de quatre lieues dans la traverse, & ils ne sont autorisés à conduire dans cette distance, qu'autant que le service de la grande route ne pourra en souffrir. (Ordonnances des 5 Février 1742 & 15 Octobre 1764).

Postes frontières.

Les Maîtres de Postes frontières, ne conduiront aux Postes Etrangères, qu'en se faisant payer d'avance & en monnoies Etrangères. (Ordonnances des 29 Février 1740, premier Juillet 1758, 18 Juin 1758 & 27 Février 1762).

le Sieur, & de Postillons employés à les conduire, soit que les chevaux puissent y être attelés, ou que cela ne soit pas possible, comme il est détaillé ci-après, à moins qu'ils ne puissent être fournis par le Maître de Poste. (Ordonnance du 28 Novembre 1756).

Les Voitures montées sur deux roues ayant Brancard.

Chargées d'une personne, seront conduites par un Postillon, attelés de deux chevaux. Il est dit dans la Lettre des Postes, les distances & le temps, dans lesquels les Maîtres des Postes sont autorisés à se faire payer un troisième cheval sur lesdites charrettes à une personne seulement; ce qui ne doit pas s'entendre pour les Cabriolets, qui chargés d'une seule personne ne doivent être attelés dans tous les cas que de deux chevaux, conduits par un Postillon. Les six mois pendant lesquels le troisième cheval est accordé aux Maîtres de Poste, commencent au premier Novembre, & finissent au premier Mai de chaque année.

Les Voitures chargées de deux personnes, seront conduites par un Postillon, attelés de trois chevaux, & en fera payé quatre.

Chargées de quatre personnes, seront conduites par un Postillon, attelés de trois chevaux, & en fera payé cinq. (Ordonnance du 28 Novembre 1756).

Les Voitures montées sur quatre roues ayant Timon.

Chargées d'une ou deux personnes, seront conduites par deux Postillons, attelés de quatre chevaux, & en fera payé cinq.

Chargées de quatre personnes, seront conduites par deux Postillons, attelés de six chevaux, & en fera payé sept.

Chargées de cinq personnes, seront conduites par deux Postillons, attelés de six chevaux, & en fera payé neuf. (Ordonnance du 28 Novembre 1756).

Les Voitures montées sur quatre roues ayant un seul Fond & Limonière.

Chargées d'une seule personne ou bien de deux sans Malle, seront conduites par un Postillon, attelés de trois chevaux.

Chargées de deux personnes, avec Malle & Porte-manteau, seront conduites par deux Postillons, attelés de quatre chevaux.

Chargées de trois personnes, seront conduites par deux Postillons, attelés de cinq chevaux.

Chargées de quatre personnes, seront conduites par deux Postillons, attelés de six chevaux. (Ordonnance du 28 Novembre 1756).

Prix des Chevaux de Postes.

Il doit être payé dans toute l'étendue du Royaume, avant de partir de la Poste, par toutes personnes de quelque qualité & condition qu'elles soient, vingt-cinq sols par Poste pour chaque cheval, de quelque manière qu'il soit employé, indépendamment des Guides. (Ordonnance du 28 Novembre 1756).

CALCUL Proportionnel de ce qui doit être payé par les Couriers aux Maîtres des Postes.

DISTANCES.	Nombre des Chevaux & le Prix conséquent.									
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Deux Postes.	12 0	18 0	24 0	30 0	36 0	42 0	48 0	54 0	60 0	66 0
Trois Postes.	17 5	26 2	34 5	43 0	51 5	60 0	68 5	77 0	85 5	94 0
Quatre Postes.	24 0	36 0	48 0	60 0	72 0	84 0	96 0	108 0	120 0	132 0
Cinq Postes.	30 0	45 0	60 0	75 0	90 0	105 0	120 0	135 0	150 0	165 0
Six Postes.	36 0	54 0	72 0	90 0	108 0	126 0	144 0	162 0	180 0	198 0
Sept Postes.	42 0	63 0	84 0	105 0	126 0	147 0	168 0	189 0	210 0	231 0
Huit Postes.	48 0	72 0	96 0	120 0	144 0	168 0	192 0	216 0	240 0	264 0
Neuf Postes.	54 0	81 0	108 0	135 0	162 0	189 0	216 0	243 0	270 0	297 0
Dix Postes.	60 0	90 0	120 0	150 0	180 0	210 0	240 0	270 0	300 0	330 0

L. F. DELATOUR, Imprimeur de la Poste générale & Surintendance des Postes. 1771.

252

des Postes; en conséquence ils ne payeront que trente sols par Poste, pour leur cheval & celui du Postillon qui les accompagnera, indépendamment des Guides. (Ordonnances des 8 Décembre 1738 & 17 Septembre 1761).

Traverse.

Il est défendu aux Maîtres de Postes de conduire les Couriers plus de quatre lieues dans la traverse, & ils ne sont autorisés à conduire dans cette distance, qu'autant que le service de la grande route ne pourra en souffrir. (Ordonnances des 5 Février 1742 & 15 Octobre 1764).

Postes frontières.

Les Maîtres de Postes frontières, ne conduisent aux Postes Etrangères; qu'en se faisant payer d'avance & en monnoies Etrangères. (Ordonnances des 29 Février 1740, premier Juillet 1746, 18 Juin 1758 & 27 Février 1762).

Embarquements.

Lorsque des Couriers arrivés en Poste, la quitteront pour s'embarquer sur les rivières, le Fecmier des Coches & Diligences d'eau, ou le Batelier des Villes où ces Postes sont situées, ne pourra embarquer lesdits Couriers, qu'en payant aux Maîtres de Postes trois livres par chacune personne, soit Maître ou Domestique.

Ceux-là sont réputés Couriers qui embarquent Berline, ou Chaise, ou Selle, ou Botte. (Ordonnances des 19 Août 1735 & 15 Avril 1746).

Chevaux de Malle ou de Service.

Il est défendu à tous Couriers d'enlever par ruse ou par violence les chevaux destinés au service de la Malle, ou bien ceux que les Maîtres de Postes auroient ordre de réserver. (Ordonnance du 6 Décembre 1756).

Police.

Les Couriers à franc étrier ne peuvent se servir de Brides à eux appartenantes. (Ordonnance de 1771).

Ils ne doivent pas, quand ils sont en Guide, passer devant le Postillon; & il est défendu à tous Maîtres de Postes, de donner des chevaux aux Couriers en Guides qui arriveront à leur Poste, si le Postillon qui doit les conduire n'est arrivé, n'a reconnu le cheval en état, & n'a déclaré la Courte & les Guides payés. (Ordonnance du 8 Décembre 1738).

S'ils accompagnent une Voiture, ils ne peuvent la précéder que d'une Poste; & il leur est défendu de partir avant que la Voiture qu'ils auront précédé, soit arrivée au Relais. (Ordonnance du 28 Novembre 1756).

Il est défendu à tous Couriers de frapper, ni souffrir que leurs Domestiques frappent aucuns Postillons, ni de fouetter, ou faire fouetter les chevaux, de les forcer, ou maltraiter, & en général de commettre aucune violence dans les Postes, sous peine de déshabitude aux ordres du Roi, & de répondre en leur propre & privé nom des dommages qu'ils auront causés. (Ordonnances des 29 Janvier 1676, 10 Juillet 1720, 8 Octobre 1738, & 28 Novembre 1756).

Les Maîtres de Postes ne peuvent être contraints à fournir des chevaux pour être attelés à une Voiture avec d'autres chevaux, que ceux employés pour le service de la Poste.

Les Couriers ne peuvent forcer les Postillons à passer qu'un Relais, encore est-ce dans le cas où il n'y auroit pas les chevaux nécessaires à la Poste, & après que ceux qui doivent passer, auroient rafraîchi.

Dans le cas où les Postillons ne trouvent à la première Poste où ils amènent un Courier, qu'une partie des chevaux nécessaires pour le relayer, ils doivent, après avoir fait rafraîchir ceux de leurs chevaux qui sont en état de passer, les faire courir avec ceux qu'ils auront trouvés, & chaque cheval fera conduit par ses Postillons.

Dans les moments où le nombre des Couriers excède celui des chevaux destinés à les servir, il est permis aux Postillons, lorsqu'ils se rencontrent à moitié de leur course, de changer les chevaux.

Les Couriers doivent être servis dans les Postes consécutivement à la date de leur arrivée, ou de celle de leur Avant-Courier, quand ils en ont un qui les précède.

Dans le cas où les chevaux d'une Poste suffisamment fournis, sont en course, le Maître de Poste n'est pas obligé d'en louer pour faire le service des Couriers qui arriveront; & ces derniers doivent attendre que les chevaux soient de retour, & aient rafraîchi.

Annexe 2

de la Poste, en conséquence de sa position qui...
Postes.
Les Chevaux de Poste...
L'Etat défend...

Les Chevaux de Poste...
L'Etat défend...
Les Chevaux de Poste...

Les Chevaux de Poste...
L'Etat défend...
Les Chevaux de Poste...

Les Chevaux de Poste...
L'Etat défend...
Les Chevaux de Poste...

Les Chevaux de Poste...
L'Etat défend...
Les Chevaux de Poste...

Les Chevaux de Poste...
L'Etat défend...
Les Chevaux de Poste...

Table with columns: Chevaux de Poste, Chevaux de Poste, Chevaux de Poste, Chevaux de Poste, Chevaux de Poste, Chevaux de Poste.

L. E. DELATOUR, Imprimeur de la Poste Générale & Succursale des Postes. 1771.

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR
List of locations: Rochebernard, Vannes, Hennebont, Quimper, etc.

DEPART DES COURIERS de la Ville de Rennes.
I.e Courrier pour Paris, Rouen, Alençon, Laval, Vitre, Fougères, etc.

Le Courier pour Saint Malo, Dinan, Bercé, Evran, Couteaucul, Avranches, Ville Dieu, Caen, Coutance, Mortain & Baie-Normandie, part tous les lundis, mer. & vendredis, à quatre heures, après-midi, & arrive les mardis & samedis à 7 h. du mat. & le mercredi à 5 h. & demie du soir.

PAYS ÉTRANGERS.

Il faut franchir jusqu'à Paris, le port des Lettres pour toutes les Villes d'Angleterre, d'Écosse & d'Irlande.
Les Lettres pour Chambery, Auney, Montmélan, Pignerol, Turin, Verceil & autres Villes de Savoie & Piémont, seront franchies jusqu'au Pô. . . de Beauvoisin.
Les Lettres pour Milan, Casal, Mantoue, Parme, Plaisance, Modène, Côme, Boulogne, Bergame, Aegio, Venise, Brescia, Veronne & autres lieux de la même route, seront franchies jusqu'à . . . Turin.
Les Lettres pour Gènes, Luques, Pise, Florence, Sienne, seront franchies jusqu'à . . . Rome.
Les Lettres pour Naples, Messine, Palerme & autres Villes de Sicile, seront franchies jusqu'à . . . Rome.

DÉPART des voitures & Messageries de Rennes pour Paris, Laval, la Flèche, Tours, Orléans, S. Malo & pour la Province de Normandie, à l'ancien Hôtel d'Anis, rue aux Toulous.

La Messagerie pour Paris, qui se dessert par un Fourgon à la suite duquel on donne des chevaux, part tous les lundis, mer. & vendredis à 10 heures du matin, & arrive à Rennes le mercredi au soir. Elle se charge de toutes Voitures pour Abbaye, Beauvais, Chartres, &c. & pour Rouen seulement de toutes les marchandises qui ne peuvent être portées à dos de Cheval.
Le Carrosse pour Paris & route, part tous les jeudis à quatre heures précises du matin, & arrive tous les lundis au soir.

Ceux qui voudront aller à S. Malo, Argentan, Falaise, par la voie du Carrosse, passeront à Alençon un Carrosse qui passera pour les Villes à l'arrivée du Carrosse de Rouen, & reviendra à Alençon le même jour que le Carrosse de Paris pour Rennes, & on trouvera des places.

On fait des compositions pour le transport des voitures, aux personnes qui auront de grosses parties à envoyer, soit à Laval, Alençon, Paris, Rouen & autres Villes de Normandie, & pour la Province de Picardie, le Mans, la Flèche, Tours & Orléans, part le jeudi matin à quatre heures précises, & arrive le lundi au soir à Rennes. Il part aussi le Dimanche à la même heure, & charge des Voitures pour Laval, Châteaugontier, le Mans, &c. & non pas pour la Flèche & route: il arrive à Rennes le mercredi.

On ne fournit les bidets de Rennes pour Laval, que les lundis & samedis matin, & il faut les arrêter la veille.

Le Carrosse de Rennes pour S. Malo, part tous les jeudis à 4 heures du matin, & arrive le Dimanche matin.

Le Messager pour Avranches, Caen, Rouen & autres Villes de Normandie, part les samedis à dix heures du matin: il faut charger la veille: on ne fournit des chevaux aux Cavaliers que le jour du départ.

Le Public est averti de porter au Bureau des Voitures, la veille du départ, avant cinq heures d'après-midi, de faire des déclarations exactement détaillées, de la qualité & du poids de chaque chose sujette aux Droits de Douane, & de faire attacher les clefs aux malles & porte-manteaux, qui autrement resteroient aux Bureaux de Douanes.

Pendant le Carême, on doit apporter au Bureau, le Beurre destiné pour Paris, le mardi & le samedi, pour Versailles, le mercredi & le samedi, pour Caen, Rouen & route, le samedi

Le Messager pour Fougères, chez Belcomte, place Ste. Anne, part tous les Mardis & Vendredis, à 4 h. du matin, & arrive le Dinan au soir & le Vendredi à 11 h. du mat.
Le Messager de la Guerche part tous les samedis à midi, & arrive les vendredis au soir, à l'Image St. Pierre, rue Valicot.
Le Messager de Dol part tous les mardis & vendredis, & arrive les mer. & Dim. chez l'Ecuyer, à la Descente de Normandie, Rue de la Reverdiats.

Les Messageries de Basse-Bretagne, rue de la Reverdiats.

Le Carrosse pour Brest, passant par Bedde, Montauban, Broons, Lamballe, Saint-Brieuc, Châteaulaudren, Guingamp, Belle-Ile-en-Terre, Morlaix, Landivivau & Lan-derneau, part de Rennes tous les mardis à quatre heures du matin, arrive à Brest les quatre heures du matin, & les lundis mardis à midi, en part les lundis mardis à midi, & arrive à Rennes tous les sam. à midi.
Le Carrosse pour Vannes, Hennebont & Quimper, part tous les mardis à 4 h. du matin, & arrive à Lorient les mardis à midi, & est de retour à Rennes les mercredis à midi.

Il partira de Lorient tous les Dimanches matin une Chaise pour Brest, passant par Quimper, Rosperden, Quimper, Lorient, & arrivera à Lorient les sam. au soir.
Le Messager pour Lorient, passant par Pontivy, Baud, Hennebont, part par Fourgon tous les Dimanches matin à 4 h. arrive à Lorient le mardi au soir, en part le mercredi au matin, & arrive à Rennes le vendredi au soir; ce Fourgon se charge, tant pour aller que pour le retour, de places & de voitures lourdes, à bonne composition.

Le Messager pour Dinan part tous les vendredis à 4 h. du matin, en part les Dimanches après-midi, & arrive à Rennes les lundis à midi.
Le Messager de S. Malo & Dinan pour Brest

de Lorient part les sam. à midi, arrive à Lorient les mardis au soir, d'où il part les mercredis matin au coup de canon, & arrive à S. Malo les samedis à midi.

Le Carrosse pour Nantes, chez M. Jolly, rue Reverdiats, part tous les jeudis à 10 heures, repart de Nantes le Lundi, & arrive à Rennes le Mercredi. Le Public est averti d'envoyer tous les ballots de marchandises & autres effets, au Bureau le Mercredi, veille du départ: ceux qui n'y seront pas portés que le jeudi, & qui ne seront pas portés par les chevaux de Messagerie, ne partiront que par le Carrosse suivant.

Le Messager part de Rennes tous les Dimanches à 6 heures du matin, & arrive à Nantes le Lundi au soir, d'où il part le Jeudi à 6 heures du matin, & arrive à Rennes le Vendredi. Les malles & ballots qu'il peut porter, ne doivent pas excéder le poids de 220 liv. On doit également les remettre au Bureau la veille du départ, avant 6 h. du s.

Le Messager de Guernand, passant par Lohac, Redon, la Rochebornard, part les samedis à 3 h. du soir, & arrive le même jour à midi à la Trompette. Il ne porte pour Guernand que tous les 15 jours.
Le Messager d'Algers, rue S. Germain, part les mer. à midi, & arrive les mar. à midi.



POSTES EN BRETAGNE.
 Par Arrêt du Con. eil du premier Juillet 1738 il a été établi en Bretagne des Maltes des Postes pour l'utilité publique.

ROUTES DES POSTES DE BRETAGNE.
 De Rennes à Brest 26 Postes.
 De Rennes à Pacé poste. 3.
 De Pacé à Bédée poste & demie. 3.
 De Bédée à Montauban poste.
 De Montauban à S. Jovan, poste & demie.
 De S. Jovan à Broons, poste.
 De Broons à Langouedre, poste & demie. 3.
 De Langouedre à Lamballe, poste & demie.
 De Lamballe à St. Brieux, 2 postes.
 De St. Brieux à Châteaulaudren 2. postes.
 De Châteaulaudren à Guingamp p. & demie.
 De Guingamp à Bellefleur, 2 postes.
 De Bellefleur au Ponthou, 2 postes.
 Du Ponthou à Morlaix, deux postes.
 De Morlaix à Landivisiau, 2 postes. 3.
 De Landivisiau à Landerneau, p. & d. 3.
 De Landerneau à Brest, 2 postes. 3.

De Rennes à Lorient par Vannes, 21 Postes.
 De Rennes à Mortelles, deux postes. 3.
 De Mortelles à Pielau, deux postes & demie.
 De Pielau à Campenac, deux postes. 3.
 De Campenac à Plozmel, poste.
 De Plozmel à Ros-Saint-André, poste. 2.
 De Ros-S-André à Elven, deux postes. 3.
 D'Elven à Vannes, poste & demie. 2.
 De Vannes à Auray, deux postes.
 D'Auray à Landevant, deux postes.
 De Landevant à Henneboud, poste & demie.
 De Henneboud à Lorient, poste.
 De Lorient à Quimper, deux postes & demie.
De Rennes à S. Mello 7 Postes & demie.
 De Rennes à la Mezière, poste & demie. 3.
 De la Mezière à Hédé, poste. 3.
 De Hédé à S. Domineu, poste. 3.
 De S. Domineu à S. Pier. de Plegueu post. 3.

De Plegueu à Châteauneuf poste & demie.
 De Châteauneuf à S. Malo, poste & demie. 3.
De Rennes à Nantes 12 Postes.
 De Rennes à Boutelandes, deux postes.
 De Boutelandes à Roudun, poste.
 De Roudun à Derval, deux postes & demie.
 De Derval à Nozay, poste & demie.
 De Nozay à la Croix blanche, deux postes.
 De la Croix blanche à Gevres, poste & demie.
 De Gevres à Nantes, poste & demie. 3.
De S. Malo à Brest, par Dinan.
 De S. Malo à Châteauneuf, poste & d. 3.
 De Châteauneuf à Dinan, deux postes. 3.
 De Dinan à Jugon, deux postes & d. 3.
 De Jugon à Lamballe, deux postes & d. 3.
De S. Malo à Avranches, 7 postes & demie.
 De S. Malo à Dol, trois postes. 3.
 De Dol à Pontorion, deux postes 3.
 De Pontorion à Avranches, deux p. & d. 3.
De Rennes à Paris, 41 Postes & demie.
 De Rennes à Noyal, poste & demie. 3.
 De Noyal à Châteaubourg, poste.
 De Châteaubourg à Vitre, deux postes. 3.
 De Vitre à la Gravelle, deux postes. 3.
 De la Gravelle à Laval, 2 postes & demie. 3.
 De Laval à Martigné, deux postes.
 De Martigné à Mayenne, deux postes.
 De Mayenne au Ribay, deux postes.
 Du Ribay à Préampal, deux postes.
 De Préampal à S. Denis, poste & demie.
 De S. Denis à Alençon, poste & demie.
 D'Alençon à Menil-Brou, poste & demie.
 De Menil-Brou au Melle, poste.
 Du Melle à Mortagne, deux postes.
 De Mortagne à S. Maurice, 2. p. & d. 3.
 De S. Maurice à Verneuil, deux postes. 1.
 De Verneuil à Nonancourt, deux postes. 2.
 De Nonancourt à Dreux, poste & demie. 2.
 De Dreux à Houdan, deux postes.
 D'Houdan à la Queue, poste & demie.
 De la Queue à Pontchartrain, poste.
 De Pontchartrain à Versailles, deux postes.
 De Versailles à Paris, deux postes.

Partitions des Intérêts en Bretagne.
 Le Denier 16 a duré 78 ans 3 mois, depuis le 23 Juillet 1601, jusqu'au 22 Octobre 1679.
 Le Denier 12 a duré 40 ans 6 mois, depuis le 23 Oct. 1679, jusqu'au 22 Av. 1720.
 Le Denier 10 a eu cours pendant 4 ans 3 mois 25 jours, depuis le 23 Av. 1720, jusqu'au 17 Juillet 1724.
 Le Denier 30 a eu cours pendant 11 mois 25 jours, depuis le 17 Juillet 1724, jusqu'au 12 Juillet 1725.
 Le denier 20 a duré 40 ans 11 mois 26 jours, du 12 Juillet 1725 au 8 Juillet 1766.
 Le Denier 25 a eu cours pendant 3 ans, 8 mois, 18 jours, depuis le 8 Juillet 1766, jusqu'au 26 Mars 1770.
 Le Denier 30 a recommencé à avoir lieu le 26 Mars 1770.
Etablissement du 100 & du 200 en Bret.
 Le Dixième a commencé le 1 Octobre 1710, & a duré jusqu'au 31 Décembre 1717.
 Le Cinquantième a commencé le 1 Août 1725, & finit le 31 Décembre 1727.
 Le Dixième, pour la seconde fois, depuis le 1 Octobre 1733, jusqu'au 31 Déc. 1736.
 La Levée des deux fois pour livre du Dixième a commencé le 1 Jan. 1759.
 Le Vingtième a commencé le 1 Oct. 1756.
 Le second Vingtième, le 1. f. pour l. en sus, a commencé le 1 Octobre 1759, & finit le 31 Décembre 1763. Les Etats le payeront par emprunt.
 Par l'Article VI de l'Edit du Roi, du mois d'Octobre 1738, dans les paiements de quatre cens livres & au-dessous, on ne peut obliger de prendre plus de dix livres en Especes de Bilon, & au-dessus de quatre cens livres, plus du quarantième en ces mêmes Especes.

AVIS AU PUBLIC.
 ON trouve chez la Veuve Jouanet Yatar, Imprimeur du Roi, du Parlement & du Droit, tous les Livres qui peuvent concerner la Jurisprudence, tous les Edits, Déclarations & Ordonnances de nos Rois, tous les Arrêts, tant du Conseil que du Parlement.
 On y trouve particulièrement, & chez elle seule, tous les Ouvrages de M. du Parc Poulain, Chevalier de l'Ordre du Roi, ancien Bâtonnier de MM. les Avocats, Professeur-Royal en Droit François des Facultés de Rennes;
SAVOIR :
 La Coutume de Bretagne, en 3 vol. in-4°.
 La Coutume de la même Province, en 1 vol. in-douze.
 Les Observations sur Perchambault, en 1 vol. in-douze.
 Les Principes du Droit François, en 12 vol. in-douze.
 Le Journal des Audiences & Arrêts du Parlement de Bretagne, en 4 vol. in-4°.
 Le Style du Palais, 1 vol. in-12.
 Questions Pédoales, 1 vol. in-4°.
 Consultations d'Hevin, 1 vol. in-4°.
 Arrêts des Paroisses, 1 Vol. in 8°.
 Recueil d'Arrêts rendus au Parlement de Bretagne, depuis la Saint Martin 1767, jusqu'au mois de Mai 1770, sur plusieurs Questions de Droit & de Coutume, Matières Criminelles, Bénéficiales & de Gracrie, par M. Potier de Germondaye, Avocat au Parlement, Substitut de M. le Procureur-Général du Roi, & Docteur en Droit des Facultés de Rennes, in-12, Tome premier.

Annexe 3

SOUSSION.

JE

Habitant de

Route de

Generalité de

me soumetts envers le Roy & Monseigneur le Grand Maître & Sur-Intendant general des Courriers, Postes & Relais de France, de monter la Poste audit lieu d

& d'y entretenir à mes risques, périls & fortunes, un nombre suffisant de bons Chevaux, Postillons, harnois, fourrages & équipages, pour y faire le service du Roy, & celui du

Public pour lequel je promets tenir ordon ainsien six bons chevaux sans de charge que bidets et de servir d'auantage si l'on me donne, moyennant le somme de trois cent livres par an sein deux cent livres de gage, essein livres de gratification annuelle pour m'indemnisier des impots, billos, fouages & esquisse pourvoy de l'exemption de tutelle, faculté, et d'administration logement de gers de guerre Corvée, et autres charges de villes et de privilèges, exemptions & franchises accordées par le Roy

& attribuées à ladite Poste; m'obligeant en outre comme pour les propres affaires de Sa Majesté, de ne point quitter ledit service que six mois après en avoir fait ma démission, ou qu'il n'y ait esté pourvu d'un Sujet agréé par mondit Seigneur; le tout en cas qu'il lui plaise de m'en accorder le Brevet. Fait à le

mil sept cens trente

Annexe 4

Administration
de
MESSAGERIES GÉNÉRALES
de France.

Service
...
RELAIS.

Route
de Paris
à Brest

Relais
de
à

Traité

Pour la Conduite des Diligences.

Je soussigné Jean-Marie Le Brisson, maître de poste, demeurant à Saint-Brieuc, département des Côtes-du-Nord, me soumetts et m'engage envers l'Administration des Messageries générales de France, sous la raison LAFFITTE, CAILLARD ET C^{ie}, aux conditions suivantes:

ART. I^{er}.

Je ferai le service des diligences de l'Administration, de St Brieuc à Lamballe à St Brieuc, distance de cinq lieues de lieues de poste, moyennant la somme de trente-un franc pour l'aller et le retour, guides compris; lesdites diligences au nombre de une par jour, savoir: montante et l'autre le lendemain descendante; laquelle somme me sera payée cumulatiquement par le conducteur portant de somme chaque course de chemin, le cours d'un mois de chaque mois, de la date du retour au...

ART. II.

Je m'oblige, comme convention expresse, à faire conduire les voitures, avec le nombre nécessaire de postillons et de chevaux, en me conformant à l'ordonnance du Roi du 16 juillet 1698, et à parcourir le trajet ci-dessus en deux heures de temps, y compris le temps de relayer, sous peine d'une réduction dans le prix de la course d'un franc par chaque dix minutes de retard, et de la retenue entière de ladite course, si mes postillons se laissent dépasser volontairement par le ralentissement de la marche, ou par des haltes inutiles.

Ce cas et les retards d'où résulteraient les amendes seront suffisamment constatés par une simple attestation signée du conducteur et de deux voyageurs.

(2)

ART. III.

Je ne pourrai employer que des postillons prudents, expérimentés et honnêtes; ils devront monter en uniforme ou très-proprement vêtus; s'ils donnent lieu à des plaintes, dans leur service, les conducteurs pourront leur retenir le pour-boire, les inspecteurs leur imposer une mise-à-pied, et l'administration ordonner leur renvoi. Et dans le cas où je ne ferais pas subir à cesdits postillons, et sans délai, la punition à eux infligée par l'administration ou par ses agents, j'encourrai de plein droit, et sans qu'il soit besoin d'aucune demande judiciaire, une amende de cinq francs au profit de l'administration, par chaque jour de retard. S'il survient quelque accident par la faute de mes postillons, les frais et dommages-intérêts demeureront à ma charge.

ART. IV.

La conduite que j'entreprends aura lieu de jour ou de nuit, à la volonté de l'administration, dès que les diligences arriveront sur mon parcours, avec leur chargement quel qu'il soit et sans leur faire éprouver le moindre retard, sous peine de la retenue mentionnée à l'article 2.

Je ferai prendre et mener les voitures à l'endroit qui me sera indiqué par l'administration, soit au bureau, soit à l'hôtel, soit chez l'entrepreneur qui relèvera mon service.

Les chevaux que j'attellerai sur les diligences, seront solidement et proprement harnachés; ils auront la force et l'agilité convenables pour le travail auquel ils seront destinés, et si par leur nature, plus de six chevaux devenaient nécessaires pour la marche active des voitures, les droits de poste de l'excédant resteraient à ma charge.

Pour éviter les retards et interruptions qui pourraient survenir dans le service, je m'oblige à faire, sans indemnité, les croisières accidentellement nécessaires sur mon parcours; mais si, par un changement de marche, il s'en établissait une journalière, et qu'il me fût absolument impossible de disposer mes relais, sans les augmenter, de manière à l'assurer, j'aurai droit dans ce cas à une indemnité qui sera fixée entre l'administration et moi, et si nous ne tombions pas d'accord sur son importance, le présent traité sera résilié au choix des parties, sans indemnité de part ni d'autre.

Je ferai les hauts-le-pied et fournirai des chevaux sans indemnité, soit pour

(5)

rétablir la marche par suite d'accidents ou de retards extraordinaires, soit pour conduire sur mon trajet les voitures vides que l'administration enverrait d'un point sur un autre, pour l'établissement d'un service.

ART. V.

Je ne pourrai recevoir chez moi, entreprendre ou relayer directement ou indirectement, aucun service de Messageries, en concurrence avec l'administration des Messageries générales de France, ni céder mes droits et obligations au présent, sans son autorisation par écrit.

ART. VI.

Si pendant la durée du présent, l'administration juge à propos de substituer des diligences, ou des roues d'une forme ou d'une dimension différentes à celles qui existeront à l'époque où commencera l'exécution du présent traité, il lui sera libre de le faire, sans aucune indemnité, et sans me prévenir d'avance.

Elle pourra aussi faire partir, chaque fois qu'elle le voudra, un fourgon au lieu d'une diligence; dans ce cas, le pour-boire de mes postillons leur sera payé comme pour six voyageurs. #

ART. VII.

Le présent traité est fait pour trois années # qui commenceront le quinze août prochain ou plus tôt si l'administration en exige. #

Cependant, si le service venait à manquer par ma faute, ou même était fait avec une négligence préjudiciable aux intérêts de l'administration, et constatée comme il est dit à l'art. 2, elle pourrait y pourvoir à mes frais, risques et périls; dans ce cas, le présent traité serait résilié de plein droit.

Comme aussi, dans le cas où des événements de force majeure, occasionneraient une interruption provisoire dans la marche, je renonce à rien répéter pour les jours où je n'aurais pas fait le service.

Enfin, si le service venait à être supprimé, ou que l'administration fût dans la nécessité ou la volonté de ne plus continuer le présent traité, il deviendrait nul, sans indemnité, pour le tems qui en resterait à courir, mais en m'avertissant un mois d'avance.

(4)

ART. VIII.

La connaissance des contestations auxquelles pourraient donner lieu l'interprétation ou l'exécution du présent traité, sera exclusivement attribuée au tribunal de commerce de la Seine, à la juridiction duquel je me sou mets.

Et moi fondé de pouvoirs de
l'administration des Messageries générales de France, accepte le présent traité avec les obligations qu'il comporte, sauf l'approbation de ladite administration. *Des mots imprimés rayés, et deux mots manuscrits au-dessous, nuls.*

Fait double à Saint-Brieuc, le vingt-neuf juin mil huit cent vingt-neuf.

L'administration des Messageries générales de France accepte et ratifie le traité qui précède, aux clauses et conditions y énoncées, et promet, en ce qui la concerne, de l'exécuter suivant sa forme et teneur.

Fait double à Paris, le

Annexe 5



ORDONNANCE
DU ROI,

CONCERNANT l'Uniforme que SA MAJESTÉ a
jugé à propos de régler pour les Visiteurs Généraux,
Visiteurs Ordinaires, Sous-Visiteurs, Maîtres de
P^{te} & Postillons.

Du dix-sept Août mil sept cent quatre-vingt-six.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ ayant reconnu qu'il seroit utile au service des Postes aux chevaux, de donner un Uniforme aux Visiteurs Généraux, Visiteurs Ordinaires, Sous-Visiteurs, Maîtres de Poste & Postillons, a ordonné & ordonne ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

LES Visiteurs Généraux porteront l'habit uniforme à la Française, de drap bleu de Roi, collet écarlate rabattu & arrondi ; les paremens de la même couleur que l'habit seront fermés en botte, & auront cinq pouces & demi de hauteur

2

apparente, la doublure de voile foulé écarlate, passe-poil de même couleur, veste à la Française de drap couleur écarlate, & la culotte de même couleur que la veste.

L'habit sera bordé d'une broderie or & argent, de douze lignes de large, conforme au dessin gravé planche 1^{re}.

Et la broderie de la veste sera réduite à la moitié de celle de l'habit, mais du même dessin.

Les paremens & les poches seront garnis de deux rangs de broderie comme celle de l'habit.

Le collet sera bordé de la même broderie.

Le devant de l'habit sera garni d'un seul côté jusqu'à la poche, de douze gros boutons de métal doré aux armes du Roi, en or & argent, conformément au dessin gravé planche 2^e.

Il y en aura trois sur chaque manche, & trois sur chaque poche; le derrière de l'habit sera croisé.

Le petit Uniforme des Visiteurs Généraux fera un frac des mêmes couleurs ci-dessus réglées, le collet écarlate, rabattu & arrondi, & la broderie sera réduite à la moitié de la largeur prescrite pour le grand Uniforme, avec un double rang sur les paremens, veste unie à la Française, de drap écarlate, ainsi que la culotte, gros & petits boutons, comme au grand Uniforme.

Ils auront une redingotte à l'écuyère de même couleur que l'habit, croisée par devant avec un collet droit de drap couleur écarlate, un grand collet bleu rabattu & brodé comme le dessin du grand Uniforme, passe-poil écarlate, & gros boutons conformes au dessin.

I I.

Le grand & petit Uniforme des Visiteurs Ordinaires seront des mêmes couleurs & formes que ceux des Visiteurs Généraux,

3

réglé par l'article ci-dessus, excepté qu'il n'y aura qu'un rang de broderie sur les poches & les paremens.

I I I.

L'HABIT des Sous-Visiteurs sera des mêmes forme & couleur que le grand Uniforme des Visiteurs Généraux & Ordinaires; mais la broderie ne sera que de huit ou neuf lignes de large sur l'habit, & de cinq à six lignes sur la veste.

La redingotte comme celle des Visiteurs, mais sans broderie sur le collet.

I V.

LES Maîtres de Poste porteront un surtout à la Française de drap bleu de Roi, collet écarlate rabattu & arrondi, paremens bleu comme le surtout, doublure d'étoffe de laine écarlate, passe-poil de même couleur, avec un bordé d'argent large de six à sept lignes sur le collet & les paremens, veste unie à la Française, de drap couleur écarlate, culotte de la même couleur que la veste, gros & petits boutons blancs aux armes du Roi.

Pourront lesdits Maîtres de Poste porter sur les devants & les poches dudit surtout, le même bordé large de six à sept lignes, prescrit ci-dessus pour le collet & les paremens, ce qui composera alors leur grand Uniforme.

V.

LES vestes des Postillons seront à l'avenir de drap bleu de Roi, doublure d'étoffe de laine couleur écarlate, collet rabattu & arrondi, de drap écarlate, ainsi que les revers & les paremens, petits boutons blancs, comme ceux des Maîtres de Poste; ils porteront sur le bras gauche l'écusson aux armes de SA MAJESTÉ, lequel écusson, que l'Administration veut bien leur fournir pour cette fois, & dont

4

ils seront chargés de s'entretenir à l'avenir, fera monter sur un bracelet de cuir où sera imprimé le nom de la Poste à laquelle ils seront attachés, ainsi que le numéro de leur rang dans chaque Poste.

V I.

DÉFEND expressément SA MAJESTÉ aux Visiteurs Généraux, Visiteurs Ordinaires, & Sous-Visiteurs des Postes aux chevaux, de faire, sous tel prétexte que ce puisse être, aucuns changemens aux Uniformes réglés pour leur grade; & leur enjoint SA MAJESTÉ, de veiller à ce que les Maîtres de Poste & Postillons se conforment exactement à ce qui est prescrit pour les Uniformes par les articles IV & V ci-dessus.

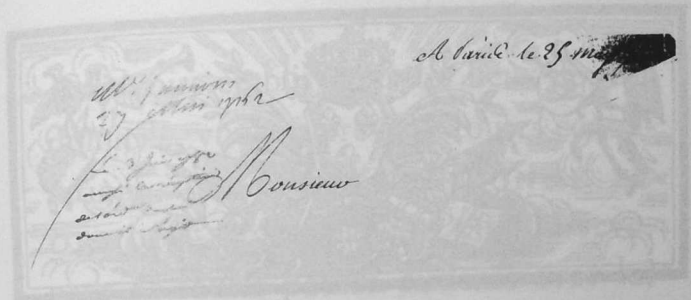
V I I.

DÉFEND également SA MAJESTÉ à toutes personnes, de quelque état & qualité qu'elles puissent être, de porter ou faire porter l'Uniforme réglé par les articles I, II, III, IV & V de la présente Ordonnance: & à tous les Loueurs de chevaux, Conducteurs de pataches, Valers d'auberges, & généralement à tous Postillons conduisant des Voyageurs, de porter des vestes des mêmes forme & couleur, que celles réglées pour les vestes des Postillons des Postes aux chevaux, à peine contre les contrevenans d'être punis exemplairement. A Versailles, le dix-sept Août mil sept cent quatre-vingt-six. Signé LOUIS. Et plus bas: LE BARON DE BRETEUIL.

A P A R I S,

De l'Imprimerie de P. H. D. PIERRES, Premier Imprimeur Ordinaire du Roi, des Postes de France, &c. rue S. Jacques, 1786.

Annexe 6



Les Maîtres de Poste de plusieurs endroits du Royaume ayant éprouvé des difficultés de la part des officiers de Police sur la fixation du nombre de chevaux qu'ils peuvent faire conduire par chaque Postillon soit en revenant de Course soit en les conduisant aux abreuvoirs, Sa Majesté a bien voulu rendre une ordonnance qui fixe le nombre. J'ai l'honneur de vous en adresser un exemplaire, afin que vous puissiez faire rendre justice aux Maîtres de Poste lorsqu'il s'éleva de nouvelles difficultés.

Je vous prie d'être persuadé de l'assurance et respectueux attachement avec lequel j'ai l'honneur d'être.

Monsieur
 Votre très humble et très obéissant serviteur.
 Le Baron de Breteuil

Annexe 7



ORDONNANCE DU ROI,

QUI fixe le nombre de Chevaux que chaque Postillon de Poste pourra conduire tant à l'abreuvoir qu'en revenant de course.

Du vingt-huit Avril mil sept cent quatre-vingt-deux.

SA MAJESTÉ étant informée des difficultés que quelques Maîtres de Poste éprouvent dans la fixation du nombre de chevaux qu'ils peuvent faire conduire par chaque Postillon, soit en revenant de course, soit en les conduisant aux

2

abreuvoirs établis dans les lieux de leur domicile, voulant prévenir toutes contestations à cet égard, A ORDONNÉ ET ORDONNE que chaque Postillon revenant de course pourra ramener avec lui six chevaux, ainsi qu'il est fixé par l'Ordonnance du 28 Novembre 1756. Ordonne en outre SA MAJESTÉ que les Maîtres de Poste ne pourront à leurs stations de Postes faire conduire à l'abreuvoir par un seul Postillon plus de quatre chevaux, à peine de punition. MANDE ET ORDONNE SA MAJESTÉ à tous Gouverneurs & Lieutenans-Généraux en ses Provinces, Gouverneurs particuliers & Commandans de ses Villes & Places, Intendans & Commissaires départis esdites Provinces, de tenir la main chacun en droit de foi, & de donner les ordres nécessaires

3

pour l'exacte observation de la présente Ordonnance, qui sera publiée & affichée par-tout & ainsi qu'il appartiendra, à ce que personne n'en prétende cause d'ignorance. Fait à Versailles le vingt-huit Avril 1782. Signé LOUIS. Et plus bas, AMELOT.

De l'Imprimerie de PHILIPPE-DENYS PIERRES,
Imprimeur Ordinaire du Roi & des Postes. 1782.

Annexe 8

N.° 10,773. — ORDONNANCE DU ROI qui modifie le Tarif de la Poste aux chevaux.

Au château des Tuileries, le 1.^{er} Mars 1829.

CHARLES, par la grâce de Dieu, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE, à tous ceux qui ces présentes verront, SALUT.

Considérant que certaines dispositions du tarif de la poste aux chevaux paraissent onéreuses aux voyageurs et donnent souvent matière à des contestations,

Qu'il importe de faciliter autant qu'il est possible le service des relais et de faire jouir le public de tous les avantages compatibles avec l'intérêt bien entendu des maîtres de poste;

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état des finances,

NOUS AVONS ORDONNÉ et ORDONNONS ce qui suit :

ART. 1.^{er} A compter du 1.^{er} mai prochain, le prix d'un franc cinquante centimes par cheval et par poste, fixé par les anciens réglemens, ne se paiera plus que pour les chevaux réellement employés tant dans les localités ordinaires que dans celles où l'usage du cheval de renfort est prescrit.

Il sera payé un franc par poste en sus du prix des chevaux pour chaque personne excédant le nombre que comportent le genre et l'attelage des voitures, conformément au tableau annexé à la présente ordonnance.

2. Un enfant âgé de plus de dix ans sera compté pour une personne ;

Un enfant de dix ans et au-dessous ne sera point compté dans le prix de la course;

Deux enfans de dix ans et au-dessous compteront pour une personne.

Il sera payé en sus cinquante centimes par poste pour chaque enfant de dix ans et au-dessous excédant le nombre de deux.

Dans aucun cas, les enfans du premier âge, c'est-à-dire âgés de moins de trois ans, ne seront comptés dans le prix de la course.

3. L'ancien tarif et les anciens réglemens seront exécutés dans tous les points auxquels il n'est point dérogé par les présentes.

4. Notre ministre secrétaire d'état des finances est chargé de l'exécution de la présente ordonnance.

Donné en notre château des Tuileries, le 1.^{er} Mars de l'an de grâce 1829, et de notre règne le cinquième.

Signé CHARLES.

Par le Roi : le Ministre Secrétaire d'état des finances,
Signé ROY.

TARIF de la Poste aux Chevaux.

	NOMBRE de personnes.	NOMBRE de chevaux.	PRIX à payer pour chaque cheval.	PRIX total des chevaux par poste.	NOMBRE de postillons.
1.^{re} DIVISION.					
Chaises ou cabriolets . . .	1, 2.	2.	1 ^f 50 ^c	3 ^f 00 ^c	1.
Petites calèches à un seul fond avec timon	3.	3.	1. 50.	4. 50.	1.
	2.	2.	1. 50.	3. 00.	1.
S'il se trouve une troisième personne, il sera payé 1 franc par poste en sus du prix des chevaux.					
S'il y a plus de trois personnes, la calèche sera considérée comme berline et suivra les réglemens de la 3. ^e division.					
2.^e DIVISION.					
<i>Limonières.</i>					
Voitures fermées et coupées, et calèches avec brancard	1, 2, 3.	3.	1. 50.	4. 50.	1.
Il sera payé 1 franc par poste en sus pour chaque personne excédant le nombre de trois.					
3.^e DIVISION.					
<i>Berlines.</i>					
Voitures fermées ou non à deux fonds égaux et calèches à deux fonds avec timon	1, 2, 3, 4.	4.	1. 50.	6. 00.	2.
S'il y a une cinquième personne, il sera payé 1 franc par poste en sus.					
Les mêmes voitures . . .	6.	6.	1. 50.	9. 00.	2.
Il sera payé 1 franc par poste en sus pour chaque personne excédant le nombre de six.					

Vu pour être annexé à l'ordonnance du 1.^{er} Mars 1829.
Le Ministre des finances, signé ROY.

Annexe 9



NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

1. Arch. Dép. Saint-Brieuc, sous-série 6 P-Répertoire numérique. Introduction.
2. San Gerotéo et Bernadas. Histoire Postale de la capitale de la Bretagne.
3. Arch. Dép. Rennes C 3483. Lettre du 2 déc. 1777 de M. Rigoley d'Oigny à M. de la Bourdonnaye, syndic des Etats de Bretagne I.
4. Arch. Dép. Rennes C 3483 - Mémoire de 1774 des députés de Bretagne.
5. Duval Michel. La Poste aux chevaux au XVIII^e s. Tome LXII, 1985.
6. Arch. Dép. Rennes C 1986. Lettre à l'Intendant de Rennes en date du 16 juillet 1785.
7. Décrets de l'Assemblée Nationale de 1790 - Art. 1,3,6 et 7.
8. Fonds ancien de la Bibliothèque de Lamballe. Bulletin des lois. Textes de 1814, 1823 sur la Poste aux chevaux.
9. Arch. Dép. Rennes C 1984. Etat des nouvelles postes demandées par le duc d'Aiguillon.
- 10 et 11. Bareau-Loisel F. Les Postes aux chevaux en Bretagne du XVIII^e siècle. 7 juillet 1972 p. 30-34.
12. Arch. Dép. Rennes C 1983. Courrier de M. Rabeault, subdélégué de Guingamp le 22 octobre 1763.
13. Wismes de A. La vie quotidienne des ports bretons aux XVII^e et XVIII^e siècles. 1973.
14. Arch. Dép. Rennes C 1980. Extraits du travail du Sieur Guichon.
15. Arch. Dép. Rennes C 1986. Correspondance à propos du troisième cheval.
16. Arch. Dép. Rennes C 1986. Lettre de M. Tranchevent du 17 juillet 1767.
17. Arch. Dép. Rennes C 1986. Recueil des actes administratifs : correspondance.
18. Arch. Dép. Rennes C 1981. Lettre à M. le duc d'Aiguillon du 22 juin 1764.

NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

19. Arch. Dép. Rennes C 3804. Délibérations de la Commission Intermédiaire.
20. Arch. Dép. Saint-Brieuc. Série G. Fonds des paroisses.
21. Arch. Dép. Rennes C 1999. Subdélégation de Lamballe : lettre à M. Pontcarré de Viarmes.
22. Arch. Dép. Rennes C 3802. Commission Intermédiaire : mémoire sur les grands chemins de Bretagne présenté par Mgr l'Evêque de Rennes, 1737.
23. Arch. Dép. Rennes C 3801. Délibérations de la Commission Intermédiaire.
24. Arch. Dép. Rennes C 1980. Lettre à M. du Fort, fermier général des Postes du 12 octobre 1740.
25. Arch. Dép. Rennes C 1983. Lettre de M. Rouillé à Versailles à M. Le Bret, Intendant le 22 octobre 1758.
26. Botrel A. Annales de Bretagne Tome XXVI : Le canton de Lamballe pendant l'insurrection de 1799.
27. Arch. Dép. Rennes C 2709. Délibération des Etats : Chemins.
28. Arch. Dép. Rennes C 1979. Lettre de M. de Molleville de septembre 1785.
29. Arch. Dép. Rennes C 1984. Lettre de M. d'Oigny, Paris le 16 mai 1773.
30. Jolivet B. Histoire et géographie des Côtes-du-Nord. Edit. 1854.
31. Braudel F. L'identité de la France : Les hommes et les choses. Tome II Edit. 1987.
32. Arch. Dép. Rennes. Almanachs de Bretagne : Horaires.
33. Arch. Munic. Lamballe série 12. Police administrative.
34. Arch. Dép. Rennes C 1984. Appointements et gratifications.
35. Arch. Dép. Rennes C 1984. Réponse de l'Intendant à la lettre du duc de Polignac en date du 10 avril 1787.
36. Arch. Dép. Rennes C 3483. Déclaration du Roy portant confirmation des privilèges et exemptions accordées aux Maîtres de Poste du Royaume.
37. Arch. Dép. Rennes C 1984. Appointements et gratifications annuelles accordées par les Etats : Extrait du registre du conseil d'Etat du 1^{er} juillet 1738.
38. Arch. Dép. Rennes C 1984. Lettre de M. Pajot de Villers à M. Pontcarré de Viarmes le 28 juin 1738.
39. Braudel et Labrousse. Histoire économique et sociale de la France p. 491 et 672.
40. Lamare J. Histoire de la ville de Saint-Brieuc.
41. Bibliothèque de Lannion. Recueil des Actes administratifs n° 5 p. 21.
42. Arch. Dép. Rennes C 1984. Instructions du duc de Polignac.
43. Bulletin des lois de la République française du 19 frimaire an VII art. XXIII.
44. Arch. Dép. Rennes C 1999. Courrier de Messire F. Conen, chevalier de Prépéan à M. Pontcarré de Viarmes, 1741.

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

45. Loi n° 2252 sur la Poste aux chevaux : 19 frimaire an VII.
46. Arch. Dép. Rennes C 1975.
47. Arch. Dép. Rennes C 2015. Courrier d'août, septembre et octobre 1779 au subdélégué de Saint-Brieuc.
48. Arch. Dép. Rennes C 1979. Correspondance relative au service des courriers et de la malle.
49. Arch. Dép. Rennes C 1994. Intendance de la Poste aux chevaux.
50. Arch. Mairie Lamballe série 12. Passeports.
51. Duval M. Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne. Tome 62. 1985.
52. Fonds ancien de la Bibliothèque de Lamballe. Les annuaires des Côtes-du-Nord.
53. Arch. Dép. Rennes C 1985. Situation des Maîtres de Poste.
54. Arch. Dép. Rennes C 1980. Etat des affaires concernant les Postes de Bretagne : Lettre du 20 février 1747.
55. Arch. Mairie de Lamballe série F1. Recensement.
56. Frouin E. Le cheval breton. Imprimerie moderne. 1927.
57. Magne J.-H. Races chevalines ; E.N.S.A. Rennes 4833.
58. Société hippique de Corlay. Le cheval de selle de Corlay. Imprimerie Prud'homme. Saint-Brieuc. 1928.
59. Fonds ancien de la Bibliothèque de Lamballe. Recueil des Actes administratifs : Primes accordées 1833-1836.
60. Frouin E. Le cheval breton. Imprimerie moderne. 1927.
61. Chevaux de montagne n° 6 de Skol Vreizh - Morlaix.
62. Magne J.-H. Races chevalines Paris, Garnier Frères, 3^e édition, p. 172-173.
63. Arch. Dép. Rennes C 3803 - Délibérations de la Commission Intermédiaire.
64. Arch. Mairie de Lamballe série 13 - Epizooties.
65. Arch. Dép. Rennes C 1983. Recueil des Actes Administratifs.
66. Arch. Dép. Rennes C 1983. Lettre de réclamation du Maître de Poste de Saint-Malo.
67. Guérinière (de la). Ecole de cavalerie. 1769. P. 52-64-167.
68. Arch. Dép. Rennes C 1987.
69. Arch. Dép. Rennes C 1987. Lettre de M. Quérangal de la Hautière le 4 juillet 1758.
70. Arch. Dép. Rennes C 1999. Soumission de Le Hérisse le 5 décembre 1758.
71. Arch. Dép. Rennes C 1987. Lettre du subdélégué de Lamballe le 26 novembre 1758.
72. Arch. Dép. Rennes C 1987. Etat des courriers dépêchés par le duc d'Aiguillon.
73. Fonds ancien de la bibliothèque de Lamballe. Recueil des Actes administratifs.
74. Homet J.-M. Les Enseignes. Edition Ch. Massin. 2 rue de l'Echelle. Paris.

NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

75. Arch. Dép. Rennes C 1984. Instruction du duc de Polignac. Paris le 30 décembre 1785.
76. Arch. Dép. Rennes C 2015. Courrier de novembre 1779.
77. Arch. Dép. Rennes C 2015. Courriers du 21 janvier 1783.
78. Arch. Dép. Saint-Brieuc 3L6. Enregistrement des avis concernant les Postes.
79. Arch. Municip. Lamballe. Opérations journalières.
80. Méhauté (Le) A. Sté Emulation des Côtes-du-Nord, Tome LXII, p. 166.
81. Méhauté (Le) A. Sté Emulation des Côtes-du-Nord, Tome LXXVI, p. 55.
82. Arch. Municip. Lannion. Registre des arrêtés et délibérations An II p. 86.
83. Bibliothèque de Lannion. Registre des arrêtés et délibérations An II p. 86.
84. Arch. Dép. Rennes C 1984. Réclamation des Maîtres de Poste du Royaume.
85. Bareau-Loisel. Les postes aux chevaux au XVIII^e siècle, p. 116.
86. Arch. Dép. Rennes C 1984. A propos de la cherté des vivres.
87. Arch. Dép. Rennes C 1984. Réponse de Rennes à une lettre de Versailles du 4 octobre 1751.
88. Arch. Dép. Rennes C 1999. Courriers à l'Intendant.
89. Bulletin municipal de Caulnes n° 32 mars 1989.
90. Bois (du) Villerabel (de la) A. A travers le vieux Saint-Brieuc.
91. Arch. Dép. Rennes C 1987. Ordonnance pour les voyages des princes.
92. Arch. Dép. Rennes C 1987. Ordre de route pour les voyages des princes.
93. Motte Rouge (de la). Vieilles demeures, vieilles gens, vieux logis.
94. D'Oberkirch. Mémoires de la baronne d'Oberkirch. Le temps retrouvé XXI Mercure de France, p. 121.
95. Jobé J. Au temps des cochers. Edita Lazarus, p. 91.
96. Arch. Dép. Rennes C 1987. Lettre de d'Oigny. Paris le 15 juin 1782.
97. Fonds ancien de la Bibliothèque de Lamballe. Les Annuaires des Côtes-du-Nord.
98. Arch. Dép. Rennes C 1987. Ordre de route à l'occasion des mouvements de la flotte anglaise.
99. Lamare J. Histoire de la ville de Saint-Brieuc.
100. Guillou A. Essai historique sur Tréguier. Imprimerie Guyon, Saint-Brieuc, 1913.
101. Audiat G. Charles Le Goffic, p. 12.
102. Motte Rouge (de la). Annales.
103. Sallier Dupin (de) G. Le Penthièvre au fil des événements sous la Révolution.
104. Arch. Dép. Saint-Brieuc 6L73.

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

105. Arch. Dép. Rennes C1986. Lettre de M. Micault de Souleville à M. le Bret le 10 mars 1757.
106. Arch. Municip. Lamballe G2. Contributions.
107. Bibliothèque de Lannion. Registre des délibérations municipales. Tome I, p. 178.
108. Bibliothèque de Lannion. Registre des arrêtés et délibérations. An II.
109. Bibliothèque de Lannion. Registre des délibérations municipales, n° 18.
110. Bibliothèque municipale de Lannion. Recueil des actes administratifs, n° 5 p. 14.
111. Arch. Dép. Rennes C 1986. Correspondances.
112. Jobé J. Au temps des cochers ; Edita Lazarus.
113. Arch. Dép. Rennes C 1994. Lettre de F. Martin du 2 décembre 1760.
114. Arch. Dép. Rennes C 1994. Procès-verbal de Dame Martin.
115. Arch. Mairie Dinan. Registre actes de décès.
116. Arch. Dép. Saint-Brieuc 6P.
117. Bibliothèque de Dinan. Lettre d'une bisaïeule.
118. Tilly (de). Mémoires du Comte. Imprimerie du Roi. Tome I, Paris 1828, p. 217.
119. Arch. Dép. Rennes C 1999.
120. Arch. Dép. Rennes C 1983. Echanges de lettres entre Le Chevalier ingénieur à Saint-Brieuc et Rouillé Intendant à Rennes.
121. Arch. Dép. Rennes C 1999. Lettre du duc de Choiseul.
122. Arch. Dép. Rennes C 1999. Courrier du 22 octobre 1756.
123. Arch. Dép. Rennes C 1983. Rapport des Visiteurs. Nouveaux courriers.
124. Arch. Dép. Rennes C 1999. Nombreux courriers.
125. Arch. Dép. Rennes C 1984. Lettre du 30 octobre 1760 à M. Le Bret, Intendant à Rennes.
126. Arch. Dép. Rennes C 1999. Subdélégation de Lamballe.
127. Arch. Dép. Saint-Brieuc 6P.
128. Motte Rouge (de la). Vieux logis, vieux écrits du duché de Penthièvre.
129. Arch. Dép. Rennes C 3483. Mémoires des députés de Bretagne.
130. Arch. Dép. Rennes C 1980.
131. Arch. Dép. Rennes C 1987. Réponse du subdélégué de la Hamelinaye J. de Montauban le 9 octobre 1758.
132. Arch. Dép. Rennes C 1987. Lettre à l'Intendant de Bretagne.
133. Arch. Dép. Rennes C 3483. Lettre de Versailles du duc de Polignac le 21 juillet 1786.
134. Arch. Dép. Rennes C 1984. Lettre de Pontcarré de Viarmes le 3 mai 1777.
135. Arch. Dép. Rennes C 1984. Modèle des quittances.
136. Arch. Dép. Rennes C 1984.
137. Arch. Dép. Rennes C 1984. Lettre du 16 août 1738.

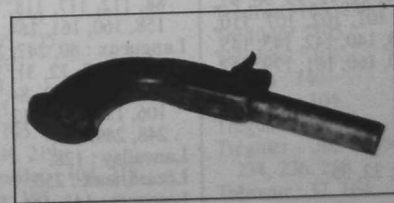
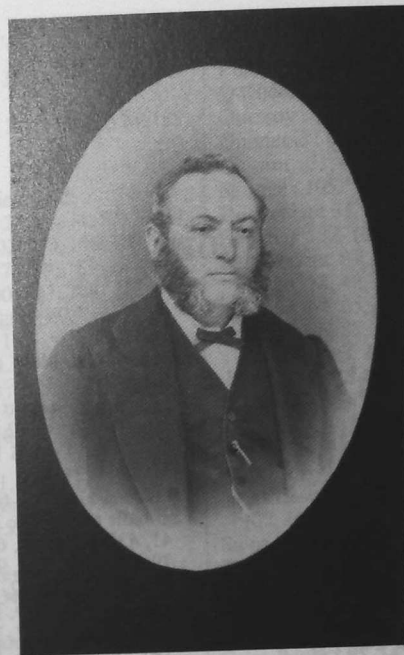
NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

138. Arch. Dép. Rennes C 1980. Lettre au subdélégué de Montauban.
139. Arch. Dép. Rennes C 1999. Subdélégation de Lamballe.
140. Arch. Dép. Rennes C 1986. Lettre de M. Le Bret du 7 mars 1757.
141. Arch. Dép. Rennes C 1999.
142. Arch. Dép. Rennes C 1987. Ordre de route pour les voyages des princes.
143. Arch. Dép. Rennes C 1983. Lettre à M. Le Bret.
144. Arch. Dép. Rennes C 1986. Lettre du 12 septembre 1768.
145. Arch. Dép. Rennes C 1986/1999. Lettre de M. Rouillé à M. Le Bret le 7 juin 1757.
146. Arch. Dép. Rennes C 1999. Nombreuses suppliques des Maîtres de Poste et réponses de Paris.
147. Arch. Dép. Rennes C 2682.
148. Annuaire des Côtes-du-Nord de 1832.
149. Bibliothèque de Lamballe. Fonds ancien.
150. Arch. Municip. de Lamballe M2. Biens communaux.
151. Arch. Municip. de Lamballe. Opérations journalières 1792.
152. Arch. Municip. de Lamballe P4.
153. Leroy René. Vieux parchemins, vieilles histoires.
154. Ouvrage collectif. Le Penthièvre et le Méné dans la Révolution, 1989.
155. Mairie de Moncontour. Fonds ancien.
156. Méhauté (le) A. Sté Emulation des Côtes-du-Nord, Tome LXII 1930.
157. Arch. Municip. de Lamballe. Bureau municipal An IV.
158. Arch. Dép. Rennes C 1981.
159. Arch. Dép. Rennes C 1982.
160. Arch. Dép. Rennes C 1982. Lettres du subdélégué de Josselin des 13 juillet et 29 octobre 1769 à l'Intendant.
161. Arch. Dép. Rennes C 1998. Subdélégation de Josselin.
162. Arch. Dép. Rennes C 1998. Lettre de Rigoley d'Oigny à Caze de la Bove, le 7 novembre 1783.
163. Arch. Dép. Saint-Brieuc 6P. Rapport d'un brigadier de gendarmerie concernant le transport des fonds publics.
164. Houssaye A. Moncontour de Bretagne et ses environs. Edition 1900.
165. Arch. Municip. Loudéac. Délibérations du conseil municipal.
166. Arch. Municip. Loudéac. Arrêté du tribunal civil.
167. Arch. Dép. Rennes C 1981. Etablissement de nouvelles Postes en Bretagne.
168. Arch. Dép. Rennes C 2689. Tenue des Etats de Bretagne.
169. Arch. Dép. Rennes C 1975. Arrêté du Commissaire du roi : Pomereu A.
170. Arch. Dép. Rennes C 1980. Un état des affaires concernant les Maîtres de Poste.

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

171. Arch. Dép. Rennes C 2709. Délibération des Etats le 8 janvier 1773.
172. Sté d'Emulation des Côtes-du-Nord, tome XLIX (1991).
173. Arch. Municip. Saint-Brieuc. Douanes 20/204.
174. Méhauté (le) A. Sté Emulation des Côtes-du-Nord, tome LXII p. 166. 1930.
175. Arch. Dép. Rennes C 1987. Voyage du duc de Chaulnes.
176. Arch. Dép. Rennes C 1997.
177. Arch. Dép. Rennes C 1980. Etat des affaires concernant les Postes de Bretagne.
178. Arch. Dép. Rennes C 1985.
179. Arch. Dép. Rennes C 1983. Rapport des Visiteurs. Intendance.
180. Beauregard (de) T. - Sté d'Archéologie d'Ille-et-Vilaine. Tome LXXXII. 1980.
181. Treverdy J. Déluge de Châtelaudren en 1773.
182. Arch. Dép. Rennes C 1975. Arrêté du Commissaire du roi. Pomereu A.
183. Arch. Dép. Rennes C 1980. Lettre du 5 juillet 1738.
184. Meyer (le). Thèse. 1966, p. 1100.
185. Beauregard (de) T. Sté d'Archéologie d'Ille-et-Vilaine ; tome 82. 1980.
186. Arch. Municip. Guingamp. Recensement.
187. Arch. Dép. Rennes C 1980. Lettres des 8 et 30 août 1738.
188. Beauregard (de) T. Sté d'Archéologie d'Ille-et-Vilaine.
189. Oberkirch (d'). Mémoires de la baronne d'Oberkirch sur la cour de Louis XVI. Paris, p. 230-231.
190. Goffic (le) Ch. L'âme bretonne, 1^{re} série, p. 258.
191. Arch. Dép. Rennes C 2001.
192. Audiat G. Charles Le Goffic. 4 mai 1922, p. 8 à 15.
193. Champion H. Versailles royal. 1910, p. 35 à 45.
194. Haye (de la). Histoire de Lannion.
195. Lannion républicain des 8, 15 et 22 décembre 1951.
196. Bibliothèque de Lannion. Registre des délibérations de la nouvelle municipalité le 5 février 1790.
197. Champion H. Versailles royal 1910, p. 45 à 51.
198. Arch. Dép. Rennes C 2004. Lettre de Choiseul à l'Intendant Flesselles.
199. Arch. Dép. Saint-Brieuc 6L75.
200. Bonhomme J.-C. Aujourd'hui que sont devenus les relais de Poste aux chevaux en France ? Décembre 1990 p. 107.
201. Lizet B. Le cheval. Berger-Levrault. Paris, 1982.

NOTES BIBLIOGRAPHIQUES



*Yves-Marie Le Quillec, postillon à Saint-Brieuc et son revolver.
(Collection Le Quillec.)*

INDEX

Bégard : 30, 221.
Belle-Isle-en-Terre : 1, 29, 32, 35, 43, 45, 89, 94, 98, 99, 104, 210, 214, 216, 248.
Broons : 29, 32, 34, 35, 36, 37, 43, 66, 67, 78, 79, 88, 116, 154, 155, 157, 164, 173, 208, 217, 244, 248.
 Canihuel : 70.
 Caouënnec : 105, 221.
 Caulnes : 30, 31, 92, 93, 94.
 Cavan : 31, 105, 221.
Châtaudren : 29, 32, 34, 35, 37, 41, 43, 56, 80, 85, 86, 99, 197, 202, 210, 212, 213, 248, 250.
 Coëtmiex : 112.
 Corlay : 69, 70.
Dinan : 7, 12, 31, 34, 35, 42, 43, 45, 47, 48, 49, 50, 56, 57, 61, 62, 66, 70, 72, 87, 90, 91, 92, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 107, 110, 119, 121, 128, 140, 142, 143, 145, 146, 147, 150, 160, 161, 179, 242, 248.
 Dolo : 37, 164.
 Erquy : 141.
 Gausson : 249.
 Goismormant : 32, 35.
 Grâces : 221.
 Guénézan : 31, 221.
Guingamp : 19, 29, 31, 32, 35, 39, 41, 42, 43, 67, 70, 72, 74, 85, 90, 95, 121, 198, 200, 206, 210, 216, 221, 241, 247, 248, 250.
 Hénanbihen : 140.
 Hénansal : 66, 117.
 Hénon : 103.
Jugon : 29, 30, 35, 42, 63, 87, 92, 98, 110, 112, 143, 145, 161, 165, 177, 179, 244, 249.
 La Roche-Derrien : 66, 238.
Lamballe : 7, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 41, 43, 56, 61, 62, 66, 67, 70, 74, 79, 80, 85, 87, 88, 90, 91, 94, 95, 96, 98, 99, 100, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 140, 141, 142, 145, 146, 150, 154, 157, 159, 160, 164, 165, 166, 169, 177, 178, 183, 185, 186, 195, 197, 206, 208, 244, 247, 248, 249, 250.
Langouhédre : 32, 34, 35, 37, 74, 79, 88, 112, 117, 118, 146, 149, 154, 158, 160, 161, 164, 169, 244.
 Languieux : 80, 247, 250.
Lannion : 7, 12, 31, 34, 42, 43, 56, 66, 69, 70, 72, 84, 89, 102, 105, 106, 121, 122, 212, 221, 234, 236, 248, 249.
 Lanvallay : 128.
 Lézardieux : 250.
 Lescouët : 143, 146, 147.
 Loguivy-Plougras : 104.
 Louannec : 105.
Loudéac : 7, 12, 29, 31, 85, 89, 92, 99, 103, 110, 150, 177, 178, 183, 200, 247, 249.

INDEX

Le Guildo : 31, 140, 141, 142, 248.
 Le Légué : 98, 180, 196, 198.
 Les Etangles : 32, 35, 195.
 Maroué : 91.
Matignon : 30, 31, 34, 140, 174, 183, 248.
 Meslin : 247.
 Minihi-Tréguier : 122.
Moncontour : 29, 31, 34, 57, 74, 88, 91, 92, 99, 102, 103, 106, 109, 110, 112, 173, 177, 179, 183, 184, 185, 186, 188, 200, 247, 248, 249.
 Mûr-de-Bretagne : 69.
 Paimpol : 66, 174.
 Pédervec : 221.
 Perros-Guirec : 105, 180, 225.
Plancoët : 31, 95, 99, 100, 107, 112, 116, 117, 118, 135, 140, 141, 142, 179, 248.
 Plénée : 37, 91, 164, 171, 173.
 Pléneuf-Val-André : 141.
 Pleslan : 95, 159.
 Plestan : 35.
Plestin-les-Grèves : 31, 35, 43, 87, 105, 221, 234.
 Pleubian : 80.
 Pleumeur-Bodou : 105, 244.
 Pleurtuit : 100.
 Plœzal : 35.
 Plouagat : 35.
 Plouaret : 104.
 Ploubalay : 100.
 Ploubazlanec : 250.
 Ploubezre : 105, 225.
 Ploufragan : 103.
 Plougras : 104.
 Ploulec'h : 105.
 Ploumilliau : 105.
 Plounéris : 104, 219.
 Plounevez-Moëdec : 104, 219.
 Plouzélambre : 105.
 Plufur : 105.
 Pluzunet : 105.
 Pommerit-le-Vicomte : 74.
 Pontgand : 30, 184.
 Pontrieux : 30, 36, 63, 66, 69.
 Poulancré : 68.
 Quénécan : 68.
 Quessoy : 177.
 Quintenic : 66.
 Quintin : 31, 43, 193.
 Rospez : 105.
Rostrenen : 31, 43, 70, 177, 193.
 Sévignac : 37, 164.
Saint-Brieuc : 7, 12, 19, 29, 30, 31, 32, 34, 38, 40, 41, 42, 43, 45, 56, 57, 63, 64, 65, 66, 67, 70, 72, 79, 80, 82, 86, 88, 90, 91, 94, 95, 98, 99, 102, 103, 106, 108, 109, 112, 115, 117, 118, 119, 120, 121, 135, 141, 149, 154, 160, 169, 171, 174, 177, 178, 183, 187, 188, 191, 195, 202, 206, 208, 210, 211, 247, 248, 250, 281.
 Saint-Cast : 30, 46, 85, 86, 100, 101, 102, 118, 146, 153, 174, 204.
 Saint-Gueltas : 66, 117, 140.
Saint-Jouan-de-l'Isle : 29, 30, 32, 35, 36, 43, 67, 74, 77, 118, 153, 158, 159, 164, 169, 248, 256.
 Saint-Michel-en-Grève : 105, 234.
 Saint-Potan : 95, 143.
 Saint-Quay-Perros : 105.
 Tonquédec : 105.
 Tramaïn : 37, 117, 164.
 Trébeurden : 105.
 Trédrez : 105, 238.
 Tréduder : 105.
 Trégastel : 105.
 Trégom : 140.
 Tréguier : 104.
 Trégueux : 177.
 Tréguier : 30, 43, 66, 68, 69, 225, 234, 236, 250.
 Trémeur : 37, 164.
 Trémuson : 43.
 Uzel : 31.
 Yffiniac : 15, 79, 195, 247.

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	7
Avant l'oubli	8
Préface	9
Une histoire méconnue	11
Histoire des relais en Bretagne	13
Les coureurs du roi	14
Bretagne bout du monde	16
Une province « réputée étrangère » et un « pays d'Etats »	16
Le roi se fâche	18
Dix ans de galère	20
La Bretagne... aiguillonnée	23
Voyagez en « turgotine »	23
Rien ne va plus !	25
Mais qu'était donc la Poste aux chevaux ?	26
Les routes de Poste en Côtes-du-Nord	29
Les itinéraires	29
On recherche Maîtres de Poste !	32

TABLE DES MATIÈRES

Chemins impraticables	35
Les plaintes des paroisses	36
Détestables corvées	37
Les villes : un parcours d'obstacles	41
Bon voyage en Bretagne !	43
Le relais	47
Le Maître de Poste : un personnage !	47
Comment devient-on Maître de Poste ?	47
Devoirs, droits et privilèges	51
Ses gages	52
Ses autres métiers	56
Son uniforme	56
Son importance	56
Sa succession	57
Le postillon	57
Ses tâches	58
Son habit	58
Sa formation	61
Ses conditions de travail	61
Punitions en cascade	63
Médailles d'honneur	67
Combien de postillons dans chaque relais ?	67
Les chevaux	68
La Bretagne royaume du cheval	68
Le bidet et le postier	69
La production chevaline	70
Une maladie redoutée : la morve	74
Autres maladies	74
Recensement	77
L'attrait des courses	79
La vie du relais	81
L'auberge	81
Son enseigne	82
Les soucis du Maître de Poste	85
Perte des chevaux	85
Indemnités inégales	86
Dangers de la route	87
Non-réquisition des chevaux	89

LA POSTE AUX CHEVAUX EN CÔTES-D'ARMOR

Manque de chevaux	89
Approvisionnement et prix	90
Alimentation des chevaux	90
Le matériel	92
Logement des gens de guerre	94
Supplément de trafic	94
Quand passent des voyageurs célèbres... ..	94
Tenue des Etats de Bretagne, la fièvre monte	99
Bataille de Saint-Cast : les bidets au contact	100
Période révolutionnaire	101
« Vive le Roi ! vive la République ! »	101
Attaque des chouans	102
Transport des lois par piétons	104
Journal de bord de Pierre Revel, Maître de Poste à Lamballe	105
L'ascension sociale des Maîtres de Poste	118
Par la situation géographique	118
Par l'honorabilité	118
Par la fortune	119
Par le patrimoine	121
Par la notoriété	121
Les relais de poste des Côtes-du-Nord	123
Dinan : un carrefour très escarpé	128
Le Pape, père et fils	128
Une maîtresse femme	130
Dinan désenclavée	132
Matignon : Passage de mer/ Plancoët	140
Le point noir du Guildo	141
Jugon : Hingant père ou fils ?	145
Saint-Jouan-de-l'Isle : Mérienne et sa fille	153
Broons : Service mal assuré	157
Langouhède : Quand passe un prince russe	164
Lamballe : Au cœur du Penthièvre	169
Moncontour : Les malheurs de Plantard	177
Loudéac : Tant bien que... Maille	183
Jean-Baptiste Nuée contre Scoursic	184
Dame Veuve Maille et Isidore	185
Dame Robin-Morhéry : les notables	187
Rostrenen : oui ou non ?	193

TABLE DES MATIÈRES

Saint-Brieuc : Relais baladeurs	195
Passerelle au Légué	196
La mort du Grand Vicaire	197
Châtelaudren : Les ennuis du « général »	202
Guingamp : Il y a du « penn-baz » dans l'air	210
Belle-Isle-en-Terre : C'est le bouquet !	216
La nuit blanche de Gouzouguet	216
Quand passe le fils du Tsar	216
Le bouquet du duc de Joinville	217
Lannion : Le fils du gondolier	221
Venise et Bretagne	221
La Fayette cherche « du Canal »	223
Marie devant l'échafaud	225
Plestin-les-Grèves : C'est l'hôpital !	234
L'arrivée du chemin de fer	241
Quelques dates... bonheurs et malheurs	247
ANNEXE 1 : Extraits des règlements sur le fait des Postes, 1773	251
ANNEXE 2 : Horaires des Postes en 1771	253
ANNEXE 3 : Modèle de soumission	258
ANNEXE 4 : Traité pour la conduite des diligences, 1829	259
ANNEXE 5 : Uniformes des Maîtres de Poste et Postillons, 1786	263
ANNEXE 6 : Fixation du nombre de chevaux que peut conduire un postillon, 1782	267
ANNEXE 7 : Ordonnance du Roi sur le nombre de chevaux, 1782	268
ANNEXE 8 : Ordonnance royale modifiant les tarifs, 1829	271
ANNEXE 9 : Carte de la Poste aux lettres, 1810	273
Notes bibliographiques	274
Index	282
<i>Crédit photographique :</i>	
M. Enaud, p. 190, 191.	
M. Guilcher, p. 84, 114, 175, 205, 218, 231, 237, 239.	
Mme Jouan, p. 114, 170, 181.	
Mme Le Roux, p. 181.	

●

**IMPRIMERIE
LES PRESSES BRETONNES
SAINT-BRIEUC**

N° d'impression : 2321

Dépôt légal : octobre 1991

●

« **La Poste aux chevaux en Côtes-d'Armor** », sujet d'une étude historique inédite et passionnante, nous emmène à travers trois siècles, au bout du monde « européen » et nous fait revivre la vie quotidienne des hommes et bêtes du courrier avant l'arrivée du chemin de fer.

Présents l'odeur du crottin, l'âcreté de la sueur des chevaux fourbus, les cliquetis de boucle et claquements de lanières des changements de harnais, les piaffements des chevaux frais, les cris et sifflets des postillons, l'animation du relais à chaque heure du jour et de la nuit, l'œil du Maître de Poste veillant à tout.

Travail de quatre années d'un groupe d'une dizaine de chercheurs des Universités du Temps Libre des Côtes-d'Armor, voici reconstitué, avec toute la rigueur possible, un puzzle dont les éléments n'ont encore jamais été publiés.

Histoire d'une Poste d'antan, ancêtre cependant pas très lointaine du Chronopost et du Minitel, enracinée dans son tissu rural breton, elle empêchera que tombe dans l'oubli, un maillon important de la chaîne de la **communication** entre les hommes.

