

<http://www.geneacaux.net/spip/spip.php?article424>



Les postillons, maître de poste et relais de poste

- Comprendre ... - Histoire cauchoise - Métiers -



Date de mise en ligne : jeudi 28 juin 2018

Copyright © Cercle Généalogique du Pays de Caux - Seine-Maritime - Tous
droits réservés

Le postillon

Le postillon est surtout connu comme un homme chargé de mener une voiture hippomobile, tout comme le cocher. Toutefois, alors que le cocher conduit l'attelage depuis la voiture, assis sur un siège, le postillon lui monte le cheval, ou l'un des chevaux (toujours, dans le cas où plusieurs chevaux forment l'attelage, le cheval de gauche) qui tirent le véhicule, et que l'on appelle le porteur. Dans le cas précis des voitures de poste qu'on appelait chaises de poste et qui n'avaient pas de place pour un cocher, le postillon était seul conducteur de l'attelage.



Ses conditions de travail sont assez rudes, puisqu'il doit passer de longues heures à cheval, par tous les temps, sur des chemins difficiles, sans protection contre les intempéries. Il met ses pieds dans de grandes bottes de cuir bouilli, avec lesquelles il lui serait impossible de marcher, mais qui sont fixées sur les flancs du cheval et qui constituent une protection en cas de chute de la monture, les bottes étant suffisamment rigides pour supporter le poids du cheval



Le travail du postillon de relais est d'accompagner les voyageurs entre deux relais, soit environ deux lieues (8 km), et

Les postillons, maître de poste et relais de poste

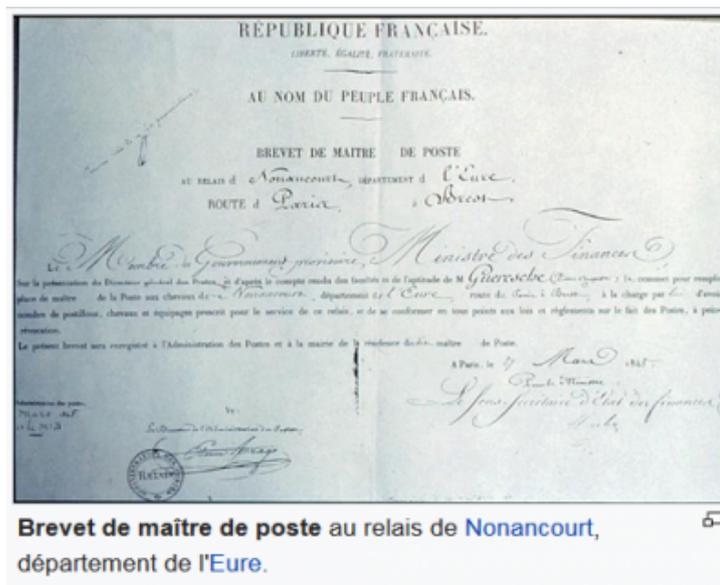
vie quotidienne ! Les inventaires après décès recensent rarement, voire jamais, l'habit du maître du relais.



Changement de chevaux au relais de poste - Œuvre de Heinrich Bürkel (1802-1869)

De fait, le maître de poste jouit d'une certaine aisance, que lui procurent l'exploitation agricole et des privilèges professionnels et fiscaux. En effet, lui seul à le pouvoir de faire galoper ses chevaux alors que les entrepreneurs de voitures publiques ne peuvent faire aller leurs chevaux qu'au pas ou au trot. Ce privilège de la vitesse est augmenté de privilèges fiscaux. Le maître de poste est exempté du logement des gens de guerre et surtout de l'impôt foncier (la taille) sur un certain nombre d'arpents. Gros fermier et gros propriétaire terrien, ce privilège n'est pas négligeable. Depuis 1786, ce titre de maître de poste s'obtenait par l'achat de la charge qui donnait lieu à un brevet.

<https://www.laposte.fr/chp/mediasPdf/PMarchand.pdf>



Brevet de maître de poste au relais de Nonancourt, département de l'Eure.

A Tôtes, se trouvait une brigade de la marée chaussée. Nicolas Néel y est mentionné comme ancien cavalier de la maréchaussée pour la brigade de la poste en 1777. Claude Delamare y est brigadier en 1781. Les brigades sont toutes composées de cinq hommes : un commandant de brigade, exempt ou brigadier, et quatre cavaliers.

Les relais de poste

Afin d'acheminer le courrier royal, Louis XI créa les relais de poste en 1464. Ces établissements installés tous les 20 à 28 km, sur une grande partie des routes, étaient tenus par le tenant poste, puis par le maître des postes. Dans les temps anciens, les chemins étaient bien souvent épouvantables, des haltes étaient nécessaires pour changer les chevaux, se restaurer et se reposer.



En 1500, Louis XII, mit les relais des postes à la disposition des voyageurs.

La ferme générale des Postes, créée en 1672, apportera au roi des revenus réguliers et augmentés à chaque renouvellement du bail. La direction réelle de la Poste aux lettres, aux mains de quelques familles de riches financiers, permettra une réorganisation progressive du transport public et un nouveau partage du domaine.

La ferme générale des Postes s'appropriait le transport exclusif des lettres et ne laissait aux messagers que le transport des personnes et des petits paquets. Les quelques 800 bureaux de Poste aux lettres (à ne pas confondre avec les Postes aux chevaux) qui existaient au début du XVIII^{ème} siècle seront, à partir de 1720, gérés par des directeurs appointés par la ferme générale des Postes et non plus affermés.

Au XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècle, les relais faisaient fonction d'auberges, assurant aussi le service des diligences, et on en comptait environ 1400 à la fin de ce siècle. Selon la réglementation royale, seules les auberges peuvent accueillir les voyageurs et faire également office de relais de poste.



