

ASSOCIATION
DU MUSÉE POSTAL
DES ANCIENS AMBULANTS
DE TOULOUSE



La Poste aux chevaux

Alain
le Pestipon



La Poste

aux

Catalogue de l'exposition, 2006

chevaux

Réalisation :
Alain Le Pestipon

APRÈS la suppression des derniers ambulants postaux ferroviaires de Toulouse et la création de l'association du musée postal des anciens ambulants de Toulouse (320 membres adhérents), les anciens ambulants de La Poste ont formé le projet de créer un musée de La Poste ambulante dans cinq wagons-poste désaffectés (un PA 26 mètres - un PA 21 mètres - un PE 21 mètres - un PE 18 mètres et 1 PA de 21 m de couleur bordeaux) qui ont été récupérés officiellement lors du démantèlement des services ambulants.

Ces cinq wagons, (bientôt sept ouverts au public avec l'arrivée de la dernière rame automotrice postale encore existante) sont installés sur le site ferroviaire à Toulouse : 70, rue Pierre-Cazeneuve, en gare de Toulouse-Raynal.

Ce musée, ouvert aux scolaires et à toute la population, permet de faire connaître un métier, vieux de plus de cent-cinquante ans et disparu à Toulouse depuis le 6 Novembre 1994 ; il retrace la vie des ambulants avec du matériel et des expositions photographiques et perpétue le souvenir de ces bureaux mobiles qui pendant près de cent-cinquante ans ont sillonné le réseau ferré régional et national.



Ce musée n'a qu'un seul but : ne pas laisser tomber dans l'oubli l'ancien métier d'ambulant qui a profondément marqué l'histoire de La Poste et des transports ferroviaires.

Le musée de Toulouse a été officiellement inauguré le jeudi 28 septembre 1995, en présence de nombreuses personnalités, de La Poste, de la SNCF et du monde politique local et régional.

Depuis nous avons reçu de très nombreuses visites lors d'expositions temporaires : Journées du Patrimoine, Madame de Sévigné et La Poste, « Le postier ambulant-céramiste » Félix Mathieu, l'histoire de l'Aéropostale, cent ans de calendriers, 1930 projet de tri dans un avion, la poste maritime, la mission Latécoère en Amérique du Sud (pour ses

quatre-vingt ans : 14 Janvier 1925), et tous les ans le courrier au Père Noël pour les enfants des écoles maternelles, etc...

Il est régulièrement visité, reconnu et aidé par les représentants des différentes directions de La Poste et de la SNCF, par les élus de la mairie de Toulouse, du conseil général de la Haute-Garonne et du conseil régional Midi-Pyrénées, ainsi que par de nombreuses personnalités locales et nationales.

L'Amicale des cheminots pour la préservation de la vapeur (ACPR), utilisant la locomotive à vapeur Mikado 141 R 1126, construite en 1946, nous autorise à incorporer deux de nos wagons musée dans leur train spécial de voyageurs lors des voyages touristiques qu'elle organise.

Ainsi, ce musée se déplace sur le réseau ferré national où l'image du transport ferroviaire postal et de ses métiers peut être appréciée par de très nombreux visiteurs ; en particulier lors des différents voyages (deux voyages par an dans le Grand Sud-Ouest : régulièrement nous allons à Bordeaux - Brive - Limoges - Sète - Cerbère - Tarbes...).

Lors de nos voyages, deux de nos cinq wagons-musée présentant notre histoire et nos réalisations peuvent être visités par les voyageurs de ce train spécial (près de 400 personnes dans le train) et aux différents arrêts par de nombreux visiteurs. Tous peuvent ainsi apprécier notre musée qui permet de faire connaître l'ancien métier d'ambulancier et l'acheminement du courrier.

Les journaux locaux, les radios et la télévision, et bien entendu les services de la communication de La Poste (Forum et Jourpost) participent à la diffusion de l'information concernant notre passage et nos expositions.





Présentation de l'exposition

Le temps des chevaux

De tout temps, les hommes ont échangé des messages, d'abord oraux puis écrits. Ce fut d'abord par des messagers à pied, ce fut aussi par des messagers à cheval, depuis environ quatre millénaires, dès lors que cet animal fut domestiqué.

Très vite, l'invention de la roue permit l'utilisation de véhicules attelés, donc l'augmentation de la charge.

Mais un piéton ou un cheval ne peuvent aller ni très vite ni très loin en une journée : au maximum une quarantaine de kilomètres. D'où l'idée, apparue il y a environ 2 500 ans, d'équiper les routes principales de relais régulièrement espacés, permettant d'y changer de cheval, donc d'aller plus vite et plus loin avec un animal reposé, et assurant aussi la nourriture et le logement des voyageurs.

Puis vinrent les moyens mécaniques de transport : chemins de fer, puis véhicules routiers automobiles, puis avions. Ce fut alors, au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, la fin de la poste aux chevaux, au grand mécontentement de ceux qui en vivaient.

La poste aux chevaux, au sens strict, et ses clients

A l'âge d'or de l'utilisation des chevaux, du XVII^e siècle au XIX^e siècle, il y avait en France trois sorte de « postes » :

- la poste aux chevaux, au sens strict, entreprise publique dont le rôle était d'équiper les routes principales de relais gérés par des particuliers (les maîtres de poste) pour y louer des chevaux frais à ceux qui en avaient besoin, les faire conduire d'un relais au suivant par des postillons et, accessoirement, nourrir et loger les voyageurs .

- la poste aux lettres, autre entreprise publique, chargée de recevoir, dans ses bureaux, le courrier déposé par les expéditeurs ; de le trier ; de le transporter ou de le faire transporter dans les « malles-poste », en utilisant les chevaux de la première ; enfin de le remettre aux destinataires. Elle bénéficiait de la priorité aux relais et du droit de faire « courir » les chevaux

- les entreprises de messagerie, souvent privées, qui transportaient les voyageurs et les petits paquets, parfois le courrier, en recourant aussi aux services de la poste aux chevaux . D'autres encore étaient clients des relais :

- les messagers personnels du roi, qui bénéficiaient de la priorité ;
- ceux des collectivités locales (politiques, universitaires, économiques, religieuses) ;

- les riches particuliers, voyageurs ou utilisateurs de messagers ;
- les entreprises de roulage, assurant le transport, moins rapide des marchandises volumineuses et pondéreuses.

Contenu et organisation de l'exposition

Il est difficile de parler de l'une des trois entreprises des « postes » sans parler des autres, car elles sont étroitement liées ; de plus elles ont parfois été réunies sous la même autorité, tout en conservant leur organisation propre.

De ce fait, les livres consacrés à La Poste aux Chevaux donnent un sens large à ce terme en parlant des trois.

C'est ce qui sera fait ici, en suivant un ordre chronologique, de l'Antiquité au début du XX^e siècle.



Les origines de la poste aux chevaux (VI^e siècle avant J.-C.)

On ne peut parler de poste aux chevaux qu'à partir du moment où une autorité politique, roi ou empereur, a organisé, le long des principales routes de son territoire, un réseau de relais permettant aux messagers et voyageurs d'y changer de monture et, accessoirement, d'y trouver gîte et couvert.

A l'origine, un tel service était à l'usage exclusif du roi, de son gouvernement et de quelques hauts dignitaires autorisés, et cela devait durer jusqu'au XVII^e siècle ; le grand public n'y avait pas accès et devait se contenter de « La poste des occasions » (voyageurs, pèlerins, commerçants, voire employés soudoyés de la poste royale). Il est vrai que le « peuple » n'en avait guère besoin, étant très majoritairement illettré.

On cite quelques routes équipées de relais espacés d'environ 5 kilomètres en Chine, environ mille ans avant J.-C. : peut-être à l'usage de messagers piétons ?

En Egypte pharaonique, ont existé, le long du Nil, des relais pour messagers sur bateaux .

La Grèce, trop morcelée, ne se prêtait pas à une organisation centralisée : les liaisons d'une cité à l'autre se faisaient en général par la mer.

On considère comme premier créateur d'une poste aux chevaux royale le fondateur de l'empire Perse, Cyrus le Grand, au VI^e siècle avant J.-C.

Il équipa de relais trois routes :

- de Sardes à Suse
- de Suse à Pasargades, sa capitale
- de Pasargades à Ecbatane, mais on n'en sait rien de plus .



La poste aux chevaux de l'empire romain (document 1 et 2) de un siècle avant J.-C. à huit siècles après J.-C.

L'empire romain se dota d'un réseau cohérent de grandes routes, les voies romaines, tout autour de la Méditerranée, avec des pénétrantes vers l'intérieur des provinces .

L'empereur Auguste fit équiper ces routes de relais d'une poste aux chevaux gérée par une administration centrale et réservée à son service et à celui de son gouvernement. Ce réseau nous est connu par divers documents : textes littéraires ou réglementaires, carte dite de Peutinger, gobelets de Vicarelli, bornes milliaires (une est conservée dans l'église de Baziège), fondations de relais dégagées lors de fouilles, etc.



Document 1

En Gaule, les principales voies étaient :

- celle de Rome à Lyon, traversant les Alpes ;
- à partir de Lyon, une étoile vers Mayence,

Treves, Reims, la Manche, l'Atlantique ;

- les voies Aurelia et Domitia de Rome vers l'Espagne, au nord de la Méditerranée, avec des embranchements vers Lyon, Limoges, Toulouse et Bordeaux (voie Aquitaine).

Les relais étaient de deux sortes :

- les « mutationes », espacées d'environ 12 kilomètres, pour seulement changer de chevaux ;

- les « mansiones » espacées d'environ 48 kilomètres, où l'on pouvait aussi trouver nourriture, logement et parfois autres services ou commerces .

Ils abritaient jusqu'à une soixantaine de chevaux et étaient gérés par un « stationnarius » et son équipe, on y contrôlait aussi les passeports (diplomae), obligatoires pour les voyageurs, et donc aussi les déplacements de ceux-ci.

Les « tabellarii » transportaient le courrier postal (écrit sur des tablettes en cire), en utilisant en général un char à deux roues (birotae).

La Poste aux chevaux de l'empire romain disparut progressivement lors de l'effondrement de celui-ci (V^e - VII^e siècles après J.-C.) et totalement après la ruine de l'empire de Charlemagne.

Elle fut remplacée par des organisations locales disparates.



Document 2



Au Moyen-Age avant Louis XI - X^e et XI^e siècles

Après le partage de l'empire de Charlemagne, l'organisation centralisée de la poste romaine disparut complètement.

Divers services de « postes privées » (c'est à dire réservées à leurs organisateurs) furent mis en place par :

- les rois et grands seigneurs ;
- l'église (notamment les ordres monastiques entre leurs établissements) ;
- les universités (entre elles, leurs élèves et leurs familles souvent éloignés) ;
- les municipalités (ce fut le cas de Toulouse) ;
- les corporations de marchands.

Leurs messagers, à pied ou à cheval, utilisaient ce qui restait de la poste romaine : routes plus ou moins bien entretenues, relais-auberges conservés sur initiatives locales.

C'était donc aléatoire et sans organisation d'ensemble cohérente.



Au Moyen-Age à partir de Louis XI (XV^e siècle)

On considère Louis XI comme le créateur de La Poste aux chevaux en France, mais toujours à son usage exclusif, personnel ou gouvernemental.

En effet, il créa un réseau de routes équipées de relais et rayonnant à partir de sa résidence habituelle de Plessis-lès-Tours vers Bordeaux, la Bretagne, Paris et le Nord, la Bourgogne, Lyon et au delà de Lyon, la Provence et le Languedoc (jusqu'à Toulouse) et ses armées

Mais le réseau pouvait être modifié au gré des nécessités politiques.

L'organisation était calquée sur celle de la poste romaine.

Elle était placée sous les ordres de Robert de Paon, "contrôleur" à la fois des relais et des messagers, c'est à dire que la poste aux chevaux et la poste aux lettres étaient regroupées sous la même autorité.



Les prémices de l'ouverture au public - XVI^e siècle

C'est au cours du XVI^e siècle que se manifestèrent les prémices de l'ouverture des services postaux au public :

- ce fut d'abord frauduleusement que les courriers du roi et des collectivités acceptèrent contre rémunération de transporter lettres et petits paquets des particuliers, ce qui était en principe interdit ;

- puis vint la tolérance de cette pratique ;
- et enfin son officialisation progressive ;

Quelques exemples :

- François I^{er} autorisa les maîtres de poste à louer des chevaux et en fixa le tarif à 15 sols par cheval ; il leur en octroya même le monopole contre la gratuité pour les « chevaucheurs du roi » (1527).

- Henri III créa un service royal de messageries pour transporter voyageurs et paquets.

- Henri IV surtout, en 1597 organisa et régla l'ouverture au public : il nomma Sully « grand voyer de France », avec mission de développer et moderniser le réseau routier ; et Fouquet de la Varanne « contrôleur général des Postes » pour multiplier les relais et accélérer les transports .

Mais l'effet de ces décisions de la fin du XVI^e siècle ne se produira pleinement qu'au cours du XVII^e siècle.

Mais déjà, au cours du XVI^e siècle, le réseau des « routes de postes » équipées de relais s'était accru, (voir carte 1584) et le nombre de relais était passé d'environ de 150 à environ 200.

Il faut y ajouter, sur les autres routes, les relais privés.

Les messageries pour le transport des voyageurs et des marchandises s'étaient aussi développées, en utilisant des coches rudimentaires, caisse en osier, sans portières ni suspension.

A noter que c'est au XVI^e siècle que s'introduisit en France l'appellation de « maîtres de poste » pour les dirigeants des relais (venu d'Allemagne, « post-meister »).



XVII^e siècle : véritable ouverture au public de La Poste aux Chevaux et création de La Poste aux Lettres

Tous les principaux ministres du XVII^e siècle veillèrent au développement de la poste aux chevaux et à son ouverture au public, déjà décidés par Henri IV.

Ce fut le cas, par exemple, de Richelieu, de Colbert et surtout de Louvois.

En 1603, le contrôleur général Fouquet de la Varanne créa véritablement La Poste aux Lettres en séparant deux fonctions :

- celles de « maîtres des courriers », qui devaient ouvrir et gérer des bureaux ouverts au public pour le dépôt, le tri et la remise du courrier à l'arrivée ;

- et celles de « courriers », qui devaient assurer le transport en utilisant les relais de la poste aux chevaux.



Document 3

En 1630 furent fixées les nouvelles obligations et les nouveaux privilèges des maîtres de poste du fait qu'ils devaient fournir beaucoup plus de chevaux à tous.

En 1632, il existait environ 700 relais (pour environ 250 à la fin XVI^e siècle).

En 1668, Louvois fut nommé « surintendant général des postes » ; il devait le rester plus de vingt ans, organisant et développant considérablement les services et y faisant régner une discipline de fer.

Les courriers à cheval transportaient les lettres dans un sac posé derrière eux : la malle (*document 3*).

Si le volume était trop important, ils utilisaient deux chevaux dont le second, dit mallier, portait seulement une malle supplémentaire (*document 4*).



Document 4



Document 5

Sur les itinéraires les plus importants, à fort trafic, on mit en service des véhicules attelés sommaires, sortes de charrettes non suspendues appelées « brouettes » pour transporter une grosse malle (*document 5*).

Dans tous les cas, le courrier escortant la malle était précédé d'un postillon chargé de conduire puis de ramener au relais d'attache le cheval (ou les chevaux).

Pour les voyageurs ordinaires, il y avait toujours les « coches », un peu inconfortables : voir *Le coche et la mouche* de La Fontaine.

Pour les riches, il y avait les carrosses : voir ci-après M^{me} de Sévigné.



Madame de Sévigné et La Poste

La marquise de Sévigné fut, pour son époque, une grosse cliente de La Poste aux Lettres.

Elle en parle à plusieurs reprises dans sa correspondance avec sa fille :

- en Juillet 1671 : *Je suis en fantaisie d'admirer l'honnêteté de ces messieurs les postillons, qui sont incessamment sur les chemins pour porter et reporter nos lettres ; enfin, il n'y a*

de jour de la semaine où ils n'en portent quelque'une, à vous ou à moi ; il y en a toujours et à toutes les heures par la campagne.

Les honnêtes gens !... qu'ils sont obligeants !... que c'est une belle invention que la poste !...

- en décembre 1671 : *Vendredi, j'arrivai à Laval ; j'arrêtais à la poste où je devais recevoir un paquet. Pendant que je discourais à la poste, je vois justement arriver cet honnête homme, cet homme si obligeant, crotté jusqu'au cul, qui m'apportait votre lettre ; je pensai l'embrasser ! Je vis défaire la petite malle devant moi ; et, en même temps, frast ! frast ! je démêle [mon paquet] et je trouve enfin, ma bonne, que vous vous portez bien.*

- mais une autre fois, en 1680, à cause d'un retard, elle parle de « maudits facteurs », rien n'est parfait...



XVIII^e siècle : la croissance : routes, relais, bureaux

Au cours du XVIII^e siècle, la poste aux chevaux a connu une forte croissance, rendue nécessaire par le développement de l'économie.

Et rendue possible par l'extension et la modernisation du réseau routier, sous la direction notamment des Trudaine : père (1743-1764) et fils (1764-1777).

Avec la création du service des Ponts et Chaussées fut alors constitué un réseau de grandes routes recherchant la ligne droite, avec une chaussée centrale empierrée ; de part et d'autre, des allées en terre battue et des fossés et plantations d'arbres.

La chaussée centrale (le haut du pavé) était en principe réservée aux courriers du Roi et du gouvernement ainsi qu'à ceux de La Poste aux Lettres, qui étaient seuls à pouvoir faire galoper les chevaux « courir la poste ».

Ce furent nos routes royales, plus tard impériales puis nationales .

Les cartes de l'époque nous montrent le développement des routes de poste équipées de relais : d'abord, vers le milieu du siècle, dans le nord et l'est ; puis, vers la fin du siècle, dans le sud, notamment pour desservir les chefs-lieux des nouveaux départements.

Le nombre des relais a doublé au cours du siècle, atteignant environ 1600 à la fin (plus les établissements privés des loueurs de chevaux sur les routes secondaires).

Les bureaux de La Poste aux Lettres se développèrent dans les mêmes proportions, passant de 770 à 1500.

Parmi les principaux acteurs de la croissance des services postaux, on peut citer le cardinal de Fleury, Choiseul, Turgot, le comte d'Argenson.

À la fin du siècle, le gouvernement révolutionnaire regroupa les différents services postaux en une « administration nationale des postes », rattachée au ministère des finances.



XVIII^e siècle : véhicules et relais

Des courriers à cheval subsistaient, mais les véhicules attelés se sont multipliés et perfectionnés, successivement :

- pour La Poste aux Lettres, on est passé des « brouettes » aux « malles-postes », quelque peu suspendues par des sangles et pouvant transporter surtout du courrier mais aussi deux ou trois riches voyageurs (*document 6 et 7*).

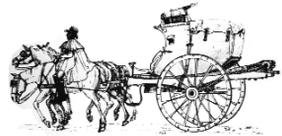
- pour les messageries, transportant surtout voyageurs et paquets, mais aussi du courrier, on est passé des coches inconfortables aux diligences, plus volumineuses, fermées par des portes et bénéficiant d'une suspensio (*document 8*).



Document 8



Document 6



Document 7

Tous utilisaient les chevaux et relais-auberges de La poste aux Chevaux.

Les actes de brigandage étaient fréquents, visant les voyageurs, leur argent et leurs bijoux, et les fonds transportés.

Par exemple, en 1796, des brigands attaquèrent la diligence Paris-Lyon, tuant le postillon et le courrier et emportant une forte somme d'argent (par la

suite, les agresseurs furent pris, condamnés et guillotiné, mais aussi, avec eux, un innocent).



XVIII^e siècle : postillons et courriers

Les postillons, qui conduisaient les chevaux, portaient un uniforme, avec une plaque indiquant leur relais d'attache.

Ils devaient obéir à un règlement strict.

Les courriers, qui accompagnaient les lettres et les fonds transportés, portaient aussi un uniforme avec plaque.

Ils se faisaient souvent annoncer aux bureaux et relais par une trompe ou un cor, d'où l'emblème au cor adopté par plusieurs services postaux hors de France.



Première moitié du XIX^e siècle : l'apogée de La Poste aux Chevaux

La première moitié du XIX^e siècle a connu l'apogée de La poste aux Chevaux, avant sa disparition progressive sous la concurrence des modes de transport mécaniques : chemins de fer et, plus tard, véhicules routiers automobiles et avions .

Sous le Consulat et l'Empire, Napoléon Bonaparte confirma la gestion de l'ensemble des services postaux par une administration d'état, en la militarisant .

Il rétablit de fait le monopole de location des chevaux par les maîtres de poste, qui avait été supprimé sous le Directoire, en obligeant les autres loueurs à leur verser une indemnité de 25 centimes par cheval loué par eux .

Les services postaux poursuivirent leur développement, en passant :

- de 1 600 relais vers 1800 à 2.057 vers 1850 ;
- de 1 630 bureaux de la poste aux lettres à 3.000 ;
- de 3 000 agents à plus de 10.000 ;
- de 30 millions de lettres par an à 180 millions .

La création des mandats-poste en 1817 supprima beaucoup de transports d'argent en espèces, donc diminua les risques d'attaques de brigands .

De nouveaux modèles de malles-poste plus légères, mieux suspendues et donc plus rapides furent affectés au transport du courrier, plus deux ou trois voyageurs.

De même, apparurent de nouveaux modèles de diligences pour le transport des voyageurs et des paquets, de plus en plus confortables et volumineuses (jusqu'à une vingtaine de voyageurs répartis en plusieurs compartiments), mais cependant plus rapides grâce à l'amélioration continue de l'état des routes .



Deuxième moitié du XIX^e siècle et début du XX^e siècle : la fin progressive de La Poste aux Chevaux

Le réseau national des chemins de fer se développa, pour l'essentiel, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, en France comme ailleurs en Europe .

Il s'y ajouta, au début du XX^e siècle, les lignes secondaires à voie étroite des chemins de fer départementaux, aujourd'hui disparus .

Dès leur création, tous les chemins de fer transportèrent le courrier postal, des voyageurs et des marchandises, ce qui entraîna la disparition progressive de la poste aux chevaux sur les mêmes itinéraires, au grand mécontentement des maîtres de poste ruinés et de tous ceux qui en vivaient.

Un combat d'arrière garde fut mené en faisant transporter les caisses des diligences sur des wagons plateformes sur les parties de lignes en construction déjà ouvertes au trafic, la suite du voyage se faisant par la route avec des chevaux (sorte de ferroutage).

Mais cela ne dura que quelques années, le temps de terminer les lignes .

Dès 1845, du personnel postier fut embarqué sur des wagons-poste pour mettre à profit le temps du voyage pour trier le courrier : ce furent les postiers « ambulants ». Cela devait durer jusqu'en 1995.

Il en résulta la disparition des relais sur les principales routes.

Les chevaux ne furent plus utilisés que pour tirer des petites diligences et autres « pataches », en correspondance avec les trains pour les localités non desservies par les chemins de fer, ou pour assurer les liaisons entre les bureaux de poste et les gares .

On peut également citer le transport des facteurs de Paris vers leurs quartiers de distribution par véhicules hippomobiles .

Mais à leur tour ces survivances de la poste aux chevaux disparurent dans les premières années du XX^e siècle sous la concurrence des véhicules routiers automobiles. Ce fut alors vraiment la fin de La Poste aux Chevaux.



A Toulouse et alentour

Avant les Romains

La découverte d'objets très anciens et venant de très loin, à Toulouse et alentour, indique que des courants commerciaux, et donc des formes élémentaires de courrier, y existaient plusieurs siècles avant l'occupation romaine, notamment sur l'axe Atlantique-Méditerranée, mais on ne peut rien en dire de plus.

L'époque gallo-romaine (I^{er} - IV^e siècles après J.-C.)

Toulouse fut un carrefour important de la poste impériale romaine (*document 2*).

La cité était en effet reliée à :

- Narbonne et, par elle, à la Voie allant de Rome en Espagne (Voies appienne et domitienne) et, par un embranchement par la vallée du Rhône, atteignant Lyon et le nord de la Gaule et de l'Europe .

- Bordeaux et la côte atlantique via Auch et Agen.

- Saint-Bertrand-de-Comminges, Dax et l'Espagne occidentale.

- Limoges et Paris et au delà.
- Rodez et Lyon via Cahors ou via les ateliers de céramique de Montans en vallée du Tarn, plus sans doute quelques autres itinéraires secondaires .

Il y avait donc au siècle de l'autorité politique d'alors à Toulouse, le gouverneur romain, un bureau centralisateur du courrier administratif au départ et à l'arrivée .

Il y avait aussi une « mansio », relais-auberge de la poste aux chevaux romaine, mais on ne sait pas où.

Moyen Age et Renaissance (V^e- XVI^e siècles)

Toulouse a connu toutes les formes de « postes privées », c'est à dire non ouvertes au grand public, organisées par les autorités à leur usage exclusif, après disparition de la poste romaine :

- La Poste du Roi, pour s'informer, donner ses ordres et percevoir les impôts, et ceci dès sa création par Louis XI .
- La Poste du Comte, pour administrer ses vastes domaines .
- La Poste de l'Eglise (évêque et ordres monastiques) .
- La Poste de l'Université .
- La Poste des confréries commerciales (par exemple pour le pastel) .
- La Poste de la municipalité, dont les messagers-jurés allaient régulièrement jusqu'à Bordeaux, Paris et Lyon.

Tous ces messagers utilisaient des relais-auberges : d'abord ceux d'entrepreneurs privés puis, sur les grandes routes, ceux de la poste royale aux chevaux, dès qu'ils y eurent progressivement accès à partir du XVI^e siècle .

La première mention d'un relais de la poste royale aux chevaux à Toulouse date de 1537 ; il existait sans doute un peu avant.

Il se trouvait au « logis de la pomme », à l'emplacement de l'actuelle église Saint-Jérôme.

Du XVII^e au XX^e siècle

Ce relais dut céder la place à l'église, en 1622.

Il alla donc ailleurs, mais on ne sait pas où .

On le retrouve, en 1745, « à l'esplanade », à l'extérieur de la porte Montgaillard, sur une partie de l'actuel Jardin Royal ; il y fut tenu par une « dynastie » de maîtres de poste, la famille Mollard .

En 1793, il fut transféré à l'actuel 16, rue des Arts, dirigé dès lors par la « dynastie » Ramel.

Il devait y rester jusqu'en 1865, puis disparaître du fait de la concurrence des chemins de fer (*document 9*).



Document 9

Les emplacements des relais sur les routes alentour de Toulouse ont évolué au fil du temps, en fonction des modifications du réseau routier, des déplacements du trafic, et parfois, tout simplement, des changements de gestionnaires.

Il suffit de comparer les cartes sur trois siècles pour s'en convaincre .

A la fin de la poste aux chevaux, au milieu du XIX^e siècle, toutes les routes

principales rayonnant autour de Toulouse étaient équipées de relais, espacés en moyenne de 14 kilomètres.

Quelques bâtiments ont été conservés, quoique très modifiés : à Lèguevin, à Montastruc la Conseillère, à Verfeil, à Pinsaguel, peut-être ailleurs (*document 10, 11, 12,13*).

Puis vint le chemin de fer, à Toulouse à partir de 1856 : alors ne subsistèrent que les véhicules hippomobiles assurant une desserte locale.

Beaucoup des premières cartes postales les représentent.

Enfin apparurent, au début du XX^e siècle, les véhicules routiers automobiles, tuant définitivement La Poste aux Chevaux, à Toulouse comme ailleurs.



Document 13



Document 10



Document 11



Document 12

Les bureaux de poste aux lettres à Toulouse

- en 1752, rue Croix Baragnon (au 33 actuel ?) .
- en 1785, place Mage .
- en 1795, rue du Languedoc, Hôtel des Pins (n° 45 actuel).
- en 1805, rue Sainte Ursule (n° 13 : une enseigne l'indique encore dans la cour).
- enfin, en 1889, rue de la Poste (aujourd'hui rue J.-F. Kennedy), où il se trouve toujours après avoir été agrandi vers la rue Lafayette.

A partir de 1879, des bureaux de quartier furent créés, au nombre d'une trentaine aujourd'hui (plus ceux des banlieues).

ASSOCIATION DU MUSÉE POSTAL DES ANCIENS AMBULANTS DE TOULOUSE

*Association affiliée à la FNARH
Fédération Nationale des Associations de
Personnel de La Poste et de France Télécom
pour la Recherche Historique
<http://jcb57.club.fr/ambulants/musee.htm>*

70, rue Pierre Cazeneuve - 31200 TOULOUSE
Tél et fax association : 05 61 13 44 46
Tél. domicile Président : 05 61 58 22 53
Tél. mobile : 06 74 55 14 19
musee.ambulants@wanadoo.fr
musee.ambulants@laposte.net

Réalisation : Alain LE PESTIPON

La Poste ANCI-Aquitaine - AH 06/06

