

La poste aux chevaux à Mantes

et

Aperçu Historique sur les messageries

Par Henri CLÉRISSE

Introduction

Antérieurement au règne de Louis VIII, les chemins offraient si peu de sécurité que les grandes familles ne voyageaient en litière qu'accompagnées d'une escorte nombreuse de gens à leur solde et bien armés. La classe moyenne ne chevauchait qu'avec une arme au poing.

Vers cette époque, l'Université de Paris, qui avait obtenu l'autorisation d'établir un service de messagers pour ses étudiants qu'elle transportait sur des chariots, avait divisé ce service en grands et petits messagers.

Les grands messagers, ordinairement recrutés parmi les bourgeois et les notables demeurant à Paris, recevaient l'argent, les paquets et la correspondance que les écoliers venaient retirer. Le transport était réservé aux petits messagers.

Jusqu'au règne de Saint-Louis, le commerce n'avait aucun moyen de s'étendre, le roulage n'existant pas.

Les petits messagers comprirent tout l'intérêt qu'ils pourraient tirer de cette situation en entreprenant des charrois publics. Ils créèrent donc les messageries pour la conduite des personnes et des marchandises. Ce fut la première tentative des entreprises de transports. Des édits de Philippe le Bel et de Louis X les protégèrent. Leur nombre s'accrut si rapidement qu'il devint considérable sous Louis XI.

Les édits de 1297 et de 1315 encourageaient ces établissements, mais ne contenaient dans leurs termes aucun système d'organisation. Chaque entreprise traitait à sa façon, avec ses prix à elle, sans garantie absolue des objets qui lui étaient confiés. Les départs, comme les arrivées, étaient très

Cette communication, proposée sous ce format par le site *Mantes histoire*, fut présentée lors de l'assemblée générale de la Société historique artistique et scientifique de Mantes et du Mantois du 13 juin 1929, puis publiée sous cette référence :

CLÉRISSE (Henri), *La poste aux chevaux à Mantes et Aperçu Historique sur les messageries*. Société historique artistique & scientifique de Mantes et du Mantois – Communications faites à la société (ancienne série). Mantes-Gassicourt, Amédée Beaumont, 1930, p. 37-54.

variables. Les intéressés, commerçants ou voyageurs, n'avaient aucun moyen d'action efficace contre cet état de choses.

Louis XI, par son édit, réduisit le nombre des petits messagers en ordonnant l'établissement des Postes en France. Édit des postes signé dans le beffroi de Lucheux, près de Doullens (Somme) le 19 juin 1464.

Quatre ou cinq chevaux de légère taille propres à courir le galop, furent postés toutes les quatre lieues. Ce fut le début des relais.

L'ordonnance de Saint-Louis, qui autorisait les chevaucheurs porteurs de dépêches de la Cour au droit de réquisition sur les chevaux des particuliers, resta en vigueur.

Un édit de Louis XII déclarait que les chevaucheurs de l'écurie¹ qui tiendraient ostellerie ne jouiraient pas des privilèges accordés aux autres.

Il était interdit à toute personne, autre que les chevaucheurs, de porter sur l'épaule les armes du roi.

Sous François I^{er} il était formellement interdit à toutes autres personnes qu'aux chevaucheurs de fournir des chevaux aux courriers.

Le 10 octobre 1575, Henri III autorisa par lettres patentes, l'établissement de coches par terre et par eau. Cette création porta un préjudice énorme au privilège des messagers de l'Université dont elle tirait un revenu important.

Les premiers grands chemins désignés pour être parcourus par les coches furent ceux de Paris à Troyes, à Rouen, à Orléans, et à Beauvais.

Cette nouvelle organisation était plus officielle que celle des entreprises des messagers, mais le service était aussi défectueux et irrégulier et les routes n'offraient aucune sécurité. On ne voyageait pas facilement surtout en dehors des chemins parcourus par les messageries. Sur les routes secondaires, l'usage était de louer des chevaux à la journée pour conduire voyageurs et bagages d'un endroit à un autre.

En 1595, le nombre de ces entreprises privées était important.

Henri IV réorganisa les postes en créant sur les principales voies royales des relais installés par journées de marche, c'est-à-dire de douze à quinze lieues de distance, et pourvus de chevaux en assez grand nombre pour satisfaire aux besoins des services. Ce fut une concurrence mortelle pour les messagers royaux et ceux de l'Université.

¹ C'est ainsi qu'on appelait les maîtres de poste primitivement.

Les chevaux, considérés comme propriété royale, étaient marqués d'un H sur la cuisse droite surmonté d'une fleur de lys, et, sur la gauche, la lettre initiale du lieu auquel ils appartenaient.

Il était interdit aux voyageurs, sous peine de dix écus d'amende, de les faire courir.

Sous le ministère d'Albert de Luynes les courriers partent à jour fixe.

Richelieu rétablit la poste aux chevaux sur de nouvelles bases. Il la mit notamment à la disposition entière du public et créa en même temps la poste aux lettres. À partir de janvier 1630, les courriers partent de Paris deux fois par semaine pour chaque route des postes. Ils sont tenus de franchir une poste par heure en été et une poste et demie en hiver. Mais cette régularité ne pouvait être observée à la lettre car il fallait aux courriers attendre souvent longtemps à la porte des postes le relayage de leurs attelages, le maître du relais résidant souvent loin de ses écuries. Pour parer à cet inconvénient, un édit de novembre 1635 obligea les maîtres de poste à demeurer au relais même, portant enseigne de «*Maistre tenant les chevaux pour le service du roi*».

En 1664 circulèrent les premières chaises de poste, d'abord appelées chaises roulantes. Elles étaient à deux places. Leur apparition fut très appréciée du public, car c'était le moyen de locomotion le plus rapide, mais elles fatiguaient énormément les chevaux et, le 3 juillet 1680, un arrêt interdit de courir la poste à deux personnes dans la même chaise.

Depuis l'ordonnance du mois d'août 1669 il y avait, à la croisée des chemins avec les grandes routes et les voies royales, des poteaux indicateurs.

En 1706, un arrêt oblige les directeurs de poste de faire annoncer leur nomination au prône pendant trois dimanches. C'était l'époque des lourds carrosses publics voyageant lentement à petites journées.

Le cardinal Fleury, grand maître et surintendant des courriers et postes, publia le 8 décembre 1738 un important règlement dont voici le passage essentiel: «.....Il est enjoint aux maîtres de poste de se pourvoir du nombre de chevaux nécessaires suivant le passage plus ou moins fréquent des courriers ou des voyageurs et d'avoir des postillons en nombre suffisant pour conduire les courriers ordinaires et les grands courriers qui accompagnent les malles renfermant les lettres du roi et du public. Les postillons, une fois arrivés à la poste suivante, doivent changer de chevaux. Le règlement rappelle les défenses antérieures aux maîtres de poste

de fournir des chevaux pour courir en berline ou en chaise, à deux personnes, à moins d'autorisations spéciales signées du roi ou du grand maître, soit du contrôleur général des postes... »

Les voyages en voitures particulières coûtaient très cher et le nombre des places dans les diligences n'était pas toujours en rapport avec celui des voyageurs à transporter. On allait beaucoup à cheval. Ce fut l'époque par excellence des cavaliers célèbres.

Au début du règne de Louis XVI les routes étaient si peu sûres qu'il fut ordonné aux commandants des maréchaussées de faire accompagner les diligences par deux cavaliers lorsqu'elles passeraient la nuit dans les forêts, et même le jour, sur la réquisition de l'administration des messageries.

Les diligences, dont la charge n'excédait pas dix-huit quintaux, étaient traînées par six chevaux. Le nombre des chevaux était porté à sept pour une charge de vingt et un quintaux et à huit pour vingt-quatre quintaux. Jusqu'à dix-sept quintaux, elles étaient conduites par un postillon et, au-delà de dix-huit, par deux postillons; chaque diligence était accompagnée d'un commis-conducteur porteur d'une feuille de route.

Les diligences marchaient à l'allure réglementaire d'une poste par heure.

La Révolution réorganisa définitivement la poste aux chevaux qui, jusque-là, n'avait eu que des règlements incertains.

Au premier nivôse de l'an VI, la régie des messageries nationales cessa toutes ses fonctions pour être abandonnées à l'industrie des citoyens avec le contrôle de l'État. Il fut perçu, au profit du trésor public, un dixième du prix des places dans les voitures exploitées par des particuliers à dater du premier brumaire.

Il était interdit à toute personne autre que les maîtres de poste d'établir des relais.

Sous Napoléon I^{er}, la loi du 6 mars 1805 ordonna que tout entrepreneur de voitures publiques et de messageries, qui ne se servirait pas des chevaux de poste, payerait par poste et par cheval vingt-cinq centimes au maître des relais, sauf pour ceux allant à petites journées avec les mêmes chevaux.

De toutes les voitures ou courriers qui se présentaient à la poste pour le relayer, les courriers de Cabinet devaient être servis les premiers.

L'ordonnance des 25-28 décembre 1839 apporta des modifications au régime de la poste aux chevaux. Des nouveaux tarifs furent appliqués à partir du 1^{er} janvier 1840 et les distances comptées par myriamètres et kilomètres.

*

**

Au temps lointain des rares messagers qui passaient par Mantes, il n'y avait, à cette époque, aucun chevaucheur tenant écurie ouverte dans notre ville.

Les messagers descendaient dans les auberges, nombreuses alors, et y séjournaient à leur gré, sans contrôle de qui que ce fût, ne reprenant le grand chemin que lorsqu'ils y étaient disposés.

Lorsque Louis XI ordonna l'établissement des postes en France, un premier relais fut établi en bas de la place de l'Étape, dans une maison et dépendances, aujourd'hui disparues, de l'ancienne rue du Collège, en bordure de la rue du Fort, entre la maison portant actuellement le n° 2 de la place et l'institution de jeunes filles tenue par M^{me} Tonnenx.

À cette époque et jusqu'à la démolition du vieux pont (septembre 1766), l'accès dans la ville avait lieu par deux entrées principales.

L'une, du côté de Paris, par la porte du Pont que l'on appelait aussi porte aux Images. Elle se trouvait sur l'emplacement de la maison portant de nos jours le n° 4 de la rue de la Piperie, dans le renforcement formé par l'angle de cette rue avec la rue du Fort.

Du côté de Rouen, c'était la porte de Rosny, dont l'intervalle étroit entre les deux tours qui la composaient ne laissait tout juste que passage d'une voiture. Elle était construite à peu près dans l'axe de la rue Gambetta, un peu au devant du monument élevé aux morts de la grande guerre.

Les carrosses, qui devinrent si nombreux vers la fin du règne de Henri IV, les litières et les coches, qui ne disparurent définitivement que sous Louis XV, assurèrent avec les carrioles des messagers, tout le trafic du roulage sur les grands chemins pendant la période qui va de Louis XI à Louis XIII.

Il y avait aussi les cavaliers et les piétons qui animaient sans cesse les grandes routes. Le commerce des auberges et des hôtelleries était particulièrement prospère. Sous Henri IV et jusqu'aux derniers jours du règne de Louis XIV, les Carreau (de vieille souche mantaise) furent, de père en fils,

les messagers de la ville de Mantes à Paris, pour les services de la poste aux lettres et aux paquets.

En 1575, Henri III autorisa l'établissement de coches par terre et par eau. Ces premières diligences, qui faisaient déjà le service entre Paris et Saint-Germain-en-Laye depuis les débuts du règne de Henri II, en passant au Roule, au port de Neuilly, où on franchissait la Seine en bac, ou en passant par Saint-Cloud pour éviter la traversée du fleuve, le port de Chatou, celui du Pecq et Saint-Germain, allèrent jusqu'à Rouen en passant par Poissy, Triel, Meulan, Limay, Mantes, Bonnières, Vernon... Ce fut le premier service officiel de l'État sur cette route. Il n'y avait qu'un aller et un retour par semaine. Le voyage durait deux jours et demi et coûtait dix francs par place. On couchait à Mantes.

Lorsque Henri IV réorganisa les postes en 1597, de nouveaux coches plus confortables furent mis en service. Ils n'eurent pas davantage la vogue sur les anciennes voitures, car le temps du parcours restait le même. Le trajet ne s'effectuait que trop lentement. Les hommes jeunes et vigoureux préféraient aller à cheval.

L'arrêt du Conseil du 7 décembre 1734 ordonnait aux maîtres de poste, à leurs postillons et domestiques conduisant les courriers et les personnes courant la poste en chaise et autres voitures, ou à cheval, de faire payer des droits de péage pour passer sur le pont de Mantes. Ces droits étaient de cinq sols par chaque chaise attelée de deux chevaux, de deux sols par voyageur dans les voitures publiques et de un sol six deniers par cavalier. On acquittait le droit de péage en arrivant au relais. Ce droit cessa à la démolition du pont en 1766.

Partout où la Cour séjournait, les voyageurs payaient un droit de poste variable selon les contrées.

Par l'ordonnance du 25 juillet 1739, maintenue par délibération du Conseil d'administration, approuvée par le ministre des finances le 4 fructidor an XIII, ce droit devint fixe à l'entrée et à la sortie des lieux où le monarque faisait son séjour momentanément. La première poste se payait double, mais à compter seulement de l'heure de minuit qui suivait le jour où Sa Majesté était arrivée et jusqu'à minuit après le jour qu'elle en était partie.

Monseigneur Antoine-Louis Rouillé, comte de Jouy et de Fontaine-Guérin, ministre d'État, commandeur des ordres du roi, grand maître et

surintendant général des courriers, postes et relais de France, renouvela à tous les maîtres de poste du royaume, en 1760, l'ordonnance de 1739.

Lorsque Henri III séjourna à Mantes de mai à juillet 1588, le droit de poste royale fut, pour chaque voyageur ou cavalier traversant la ville, d'un Gros de Nesle valant deux sols six deniers. Les piétons n'étaient pas taxés.

En 1645, lors du voyage de Louis XIV à travers le royaume, la Cour séjourna à Mantes pendant plusieurs jours. Le roi logea rue aux Pois, actuellement rue Baudin, n° 6, Monsieur au n° 8 et Anne d'Autriche au n° 10 de la même rue. Le cardinal Mazarin logea au château².

Le droit de passage dans notre cité, devenue momentanément ville royale, fut d'un lis d'argent valant vingt sols.

À cette époque, le coche public attelé de huit chevaux vigoureux, conduit par deux postillons, contenait huit personnes. Les berlines contenaient généralement quatre places. Quand elles n'en avaient que deux on les nommait des vis-à-vis. Il fallait, pour voyager en berline, une permission spéciale et acquitter une taxe.

En 1613, le premier relais mantais fut transféré chez Robert Lhuistre, hôtelier, place de l'Étape, à l'enseigne de l'Agnus Dei, en face de l'Hôtel-Dieu. Il y resta jusque vers l'année 1650. Nous le retrouvons après cette date installé place de Rosny sur l'emplacement des magasins des Nouvelles Galeries. C'était en même temps une auberge à l'enseigne du Loyal Postillon. Elle disparut, il y a quelques années seulement lors de la construction de ces magasins.

Au temps de la poste, c'était une maison célèbre et le rendez-vous préféré des rouliers et des postillons.

Ses dépendances devenues insuffisantes pour assurer les services des messageries, dont le trafic augmentait sans cesse, obligèrent le maître de poste-aubergiste à céder sa charge. Son successeur, nommé Levasseur, s'établit vers 1700 rue Bourgeoise, presque à l'angle de la place de Rosny, dans la maison portant actuellement le n° 32 de la rue Chanzy. C'était à cet endroit qu'était installé le grand bureau.

Une grande cour dans laquelle étaient construites les écuries et remises s'étendait derrière les maisons portant les numéros 24, 26, 28 et 30 de la même rue. Ces constructions possédaient une toute petite cour que clôturait celle du relais qui allait jusqu'aux remparts et à la tour Haute-Bruyère.

² M. Philippe, ancien premier adjoint, d'après ses recherches personnelles.

Les services du relais et des voitures se faisaient par la grande porte qui existe encore de nos jours au numéro 22 de cette même rue.

Toutes les voitures qui relayaient s'arrêtaient place de Rosny à l'entrée de la rue Chanzy (anciennement rue Bourgeoise) entre le Café Français actuel et le Bazar. C'est là que se faisait la relève des chevaux. Il y resta jusqu'en 1721 et revint s'installer place de l'Étape, dans les dépendances de l'ancien château Poissy, en bordure de la rue de la Juiverie. Les services se faisaient par la rue de Château-Poissy.

Après le percement de la rue Royale, achevé en 1768, ce relais ne se trouvant plus sur le parcours des postes dut, tout en maintenant ses bureaux à cet endroit, installer ses écuries sur la nouvelle voie. Il aménagea à cet effet les bâtiments occupés actuellement par la gendarmerie qui servirent de poste aux chevaux, Les anciennes écuries du Château Poissy furent réservées au logement des troupes de cavalerie de passage.

La place de Rosny s'étendait à cette époque jusqu'à la rue Henri-Rivière. Tout ce pâté de maisons, jusqu'à la Belle jardinière, fut construit plus tard, nous en parlerons plus loin.

Le relais, installé dans les bâtiments qui servent actuellement de gendarmerie, y resta pendant une période de vingt-trois ans (de 1768 à 1791) jusqu'à ce que fût achevée la construction de la nouvelle poste aux chevaux que l'on édifiait hors de l'ancienne porte de Rosny, abattue depuis 1739. Cette propriété porte aujourd'hui le numéro 3 de l'avenue de la République, à l'angle de la rue de Metz. Le relais y fut installé en 1791.

La grande porte qui donne accès dans la vaste cour où étaient construites les écuries et les remises a été supprimée lors de la transformation de cette partie de la façade et remplacée par une croisée. Son emplacement se distingue facilement par la reprise en maçonnerie faite au pourtour de cette fenêtre, la troisième à gauche de la porte d'entrée de l'immeuble sur l'avenue de la République.

Sous la voûte s'ouvrait, à droite en entrant, le grand bureau. Le grand bureau c'était, en province, l'administration des messageries de l'État. C'était la salle publique; on y venait consulter les itinéraires et prendre connaissance des décrets et lois, affichés le long des murailles, celui du prix des courses et des transports, retenir sa place ou commander une chaise.

Un énorme banc permettait aux voyageurs de s'y reposer en attendant l'arrivée des voitures. C'était généralement, avec la table servant de bu-

reau au titulaire du relais et l'image représentant le Monarque régnant, tout l'ameublement de la pièce.

Sous l'ancien régime, lorsque les transports publics ne se faisaient qu'avec lenteur et qu'on stationnait un moment devant la porte des relais, les voyageurs, pour se reposer des fatigues de la voiture, mettaient pied à terre. Les dames entraient dans le grand bureau pour y faire un bout de toilette.

L'hiver, la dame de la poste, c'est ainsi qu'on désignait l'épouse du maître du relais, préparait du charbon de bois pour remplir les chauffe-rettes des voyageuses. La nuit, une lanterne éclairait la maison de poste, et le maître allumait une chandelle pour éclairer le grand bureau, à l'arrivée des voitures et des services rapides. On appelait ainsi les gens fortunés ou pressés qui voyageaient en voiture particulière, sans arrêt, jour et nuit et qui se faisaient précéder par un avant-courrier pour retenir et faire préparer les chevaux qui leur étaient nécessaires. L'usage des avant-courriers était d'une institution très ancienne qui ne disparut qu'avec la poste aux chevaux.

Dans les premiers temps, les écuries de ce relais occupaient une partie du rez-de-chaussée. C'est aujourd'hui un salon, en bordure de la rue de Metz. On y avait accès par la cour.

Le nom du premier titulaire de ce relais ne nous est pas connu, le second fut M. Racine, depuis l'an IX jusqu'après 1820. Il eut pour successeur M. Lebigre, qui tint la poste jusque vers 1835. M. Alix en prit la suite, et sa veuve qui lui avait succédé en était encore titulaire en 1856.

Par arrêté du 25 Vendémiaire an XII, les maîtres de poste devaient porter un habit bleu, aux parements, poches et collet, une baguette or et argent, veste et culotte chamois. Les inspecteurs avaient des uniformes analogues. Les postillons portaient la veste bleue, collet et parements rouges. C'était en somme une variante à l'ordonnance du 17 août 1786. Ils devaient porter un galon d'argent au bout de vingt ans de service et, au bout de trente, le même galon aux parements. Vers la fin du Premier Empire, l'uniforme des postillons se composait d'une veste de drap vert, collet, parements et retroussis couleur écarlate, boutons jaunes aux armes de l'Empire. Chapeau rond en cuir ciré, culotte de peau, bottes fortes ou demi-fortes. Au bras gauche une bande de drap vert bordée de rouge, surmontée d'un écusson blanc aux armes de l'Empire indiquant le nom du relais et le numéro du rang du postillon.

Ces costumes classiques disparurent insensiblement sous Louis-Philippe.

À l'époque du grand siècle les postillons portaient les grandes bottes, un bonnet fourré et sur la poitrine l'écusson de la poste royale.

Les maîtres de poste étaient tenus d'éclairer leurs écuries pendant la nuit et d'y placer un postillon de garde afin de ne point retarder les courriers.

Un postillon pouvait conduire cinq courriers à franc étrier, au-delà, un second postillon était imposé.

De tout temps, il fut interdit à ces derniers de ramener au relais leurs chevaux autrement qu'au pas et sans charge.

Notre aïeule, née à Fontenay-Saint-Père en 1818, décédée centenaire au même lieu, fit son premier voyage à Paris en 1829, par la diligence que dirigeait un important personnage, le conducteur, et que conduisait un postillon portant perruque à queue, jaquette avec boutons aux armes de France, grosses bottes à pompes et chapeau à ballon à larges bords.

On montait en voiture au relais devant le grand bureau. C'était l'immeuble portant actuellement le n° 3 de l'avenue de la République, décrit plus haut. Cette bonne grand'mère aimait spécialement à nous entretenir du passé. Ses souvenirs, très précis, nous permirent de recueillir un grand nombre d'anecdotes historiques et d'événements divers d'un haut intérêt sur Mantes et sa région.

Une autre personne avec laquelle nous eûmes bien souvent des entretiens sur cette époque: M. Hubert, décédé le 3 avril 1919, à Mantes-la-Ville, rue Maurice-Berteaux, âgé de 96 ans, avait connu lui aussi, la poste aux chevaux en pleine activité.

Le grand-père d'un de nos amis, nommé Amaury, natif des Andelys, avait travaillé comme ouvrier charron de 1817 à 1819 chez M. Racine, maître de poste à Mantes. Le certificat qui lui fut délivré par ce dernier au moment de son départ, et que son petit-fils voulut bien nous confier, portait un cachet gras circulaire avec l'inscription: «Relais royal de Mantes» Racine, M^e de Poste.

Avant la rectification de la route de Rouen, sous Louis XV, le grand chemin de Mantes à Rosny, après ce relais, ne présentait pas la ligne droite que nous lui connaissons de nos jours; il formait un coude du côté de Gassicourt. La rue de Gassicourt, depuis l'avenue de la République jus-

qu'à son intersection avec la rue des Clos-Selliers et la rue des Clos-Selliers à la suite, occupent actuellement l'emplacement de cet ancien chemin, réduit de largeur. On passait à côté de fours à chaux et de la chapelle St-Pierre, qui était construite sur l'emplacement de la maison portant le n° 19 de l'avenue de la République. Ce quartier neuf qui déjà, en 1780, comptait beaucoup de maisons nouvellement bâties, était dénommé le faubourg Saint-Pierre, du nom de sa chapelle. En continuant le chemin on arrivait à la demi lune.

Avant le percement de la rue Royale, commencé en 1758, les rues empruntées par les rouliers et les voitures publiques ou privées, dans la traversée de Mantes, étaient après la porte du Pont, la partie de la rue du Fort entre ce point et l'Étape, la place de l'Étape, la rue de la Chaussetterie, la Grande Rue (aujourd'hui rue Thiers), rue de la Madeleine (rue Gambetta actuellement) et la place du Marché aux Porcs ou place de Rosny.

De 1583 jusqu'à la fin du xvii^e siècle on payait de Paris à Rouen et vice-versa, dans les carrosses, douze francs par place et dix francs pour un cheval.

Sous Louis XV, le prix des courses était fixé par ordonnance du cardinal Dubois, ministre et secrétaire d'État, grand maître et surintendant des courriers, postes et relais de France, à trois livres par cheval pour chaque poste royale, trente sous pour les postes simples, les doubles postes et les postes et demi à proportion, le tout non compris les guides.

Pour courir en berlines, trente sols par chaque personne et par poste, trente sols pour chaque domestique qui était sur le devant ou le derrière de la voiture. Trente sols pour chaque postillon et le double aux postes royales, non compris les guides.

Pour les chaises à deux personnes, trente sols pour chaque cheval sur le pied de trois chevaux et de quatre chevaux s'il monte un domestique derrière la chaise et le double aux postes royales, non compris les guides. Il était payé aussi par poste, pour le cheval de brancards vingt-cinq sols pour les chaises de poste ordinaires et vingt sols pour les bricoliers et bidets et le double aux postes royales, non compris les guides.

À cette époque, le carrosse de Rouen arrivait à Mantes à sept heures du soir. Les voyageurs couchaient dans cette ville.

Il était interdit, depuis le 25 octobre 1724, à tout courrier qui courait en chaise, de faire mettre leurs malles ou valises sur le devant de la chaise, mais sur le derrière. Le poids ne devait pas excéder cent livres. L'excédent

devait être ôté. Une ordonnance du 26 mai 1739 autorisa le poids des malles et valises jusqu'à cent trente livres.

Sous Louis XV, et jusqu'à la Révolution, le prix des guides à payer aux postillons était de cinq sols par poste. Par décret du 29 mars 1793, les chevaux de poste étaient payés par les voyageurs et les courriers extraordinaires à raison de quarante sols par cheval et par poste et quinze sols de guides au postillon. Les courriers des malles continuaient à payer seulement trente sols et quinze sols de guides.

En l'an III, une ordonnance fixa provisoirement ce prix à sept livres dix sols.

Sous le Premier Empire et jusqu'en 1830, le tarif des guides à payer aux postillons était de soixante-quinze centimes. Ces prix étaient proportionnels, par exemple: si une poste valait dix sols de guides, un quart de poste valait deux sols et six deniers, etc...

La société anonyme de l'exploitation générale des messageries de la rue Notre-Dame-des-Victoires, qui avait remplacé la Régie générale des messageries nationales supprimées par la loi du 30 septembre 1797, et l'administration privée des messageries Laffitte-Caillard et C^{ie}, dont le siège était rue du Bouloy n° 24 et qui avait une convention avec la direction générale de l'administration des postes, approuvée par le ministre des finances, pour faire conduire ses diligences par les maîtres de poste et qui marcha de pair avec elle sur les mêmes chemins à partir de 1835, demandait pour le prix des places dans ses voitures, en 1828, quinze francs dans le coupé et l'intérieur et douze francs dans la galerie.

Les messageries de l'État prenaient quinze francs également dans le coupé, douze francs dans l'intérieur et dix francs dans la galerie. Les voitures des messageries Laffitte-Caillard et C^{ie}, étaient plus confortables que celles de l'État et méritaient cette légère différence sur le prix des places.

Le règlement du 28 août 1808 obligeait les rouliers, voituriers, charretiers à céder la moitié du pavé aux courriers de la malle, aux voyageurs en poste et aux voitures publiques, à peine de cinquante francs d'amende et du double en cas de récidive. Les postillons qui ne pouvaient être âgés de moins de seize ans et les conducteurs de diligences étaient autorisés à faire en cas de contravention leur déclaration à l'officier de police à leur arrivée, en faisant connaître le nom du roulier ou voiturier d'après sa plaque.

Ce règlement, tant réclamé depuis longtemps par les voyageurs fut accueilli avec joie, car il mettait fin à une situation intolérable créée par chaque postillon ou conducteur qui prétendait avoir l'avantage de la route sur son collègue.

Le relais de la place de l'Étape louait des chevaux de renfort pour aider les voitures à monter l'Étape. Le maître de poste prélevait par cheval de renfort quatre sols sur les voitures privées pour le trajet du bas de la place jusqu'à la maison portant le n° 16 de la rue Thiers, occupée actuellement par M. Gasguin, coiffeur, devant laquelle avait lieu *la dételle*, terme consacré par les palefreniers. Les voitures des services de l'État avaient le renfort gratuit. Monter l'Étape n'était qu'une question de renforts, mais pour les voitures qui allaient dans l'autre sens la rapidité de la rue de la Chaussetterie et la place très inclinée présentaient de graves dangers.

Autrefois, quand la grand'route passait à cet endroit, la rue de la Chaussetterie n'avait pas de trottoirs. On avait placé à l'encoignure de la maison Geslot avec la rue Thiers une énorme borne en pierre pour la garantir contre les chocs des lourdes voitures à ce tournant difficile.

Dans le monde des messageries, ce passage était réputé comme étant très dangereux, et il l'était en effet. Il y eut là plus d'un grave accident³.

Ce coin, qui a conservé son aspect ancien, un des plus pittoresques du vieux Mantes, avec l'église Notre-Dame pour fond, a vu les fourgons des premiers messagers et les lourds carrosses de voyages traînés par six et huit chevaux. Presque tous nos rois, depuis Charles V jusqu'à Louis XV, y passèrent. Les postillons de la Cour durent avoir là de rudes appréhensions, car il leur fallait conduire de haute main leurs attelages en les maintenant au trot, qui était l'ordonnance des voyages non officiels des monarques dans la traversée des villes.

Louis XV, accompagné de Madame de Pompadour, et de plusieurs seigneurs, venant du Havre et de Rouen, fut le dernier roi qui y passa, le 22 septembre 1749. On commençait à construire les nouveaux grands chemins, et le percement de la rue Royale allait bientôt changer cet ancien itinéraire.

Sous Louis XIV, il se faisait à Mantes, place de l'Étape, un commerce de vin considérable. Des milliers de pièces étaient revendues aux foires de la

³ Quelques-uns nous sont connus par la transmission orale, peut-être les publierons-nous en même temps que de nombreuses anecdotes sur la poste aux chevaux et les messageries.

Toussaint et de la Chandeleur à Rouen. On en expédiait également à Paris. Ces vins provenaient des côteaux de la Seine.

Lorsque fut terminée la construction de la première partie du pont, en octobre 1768, depuis l'île Champion (Île-aux-Dames) jusqu'à l'entrée de Mantes, les messageries, les voitures publiques et privées, après avoir franchi la partie du vieux pont de Limay qui existe encore de nos jours, prenaient à droite en bordure du Stade actuel (Place Fayol) et atteignaient la partie de la route Royale qui y aboutissait et s'y terminait, (sa continuation, dans la traversée de Limay et la construction du second pont, ne se firent que beaucoup plus tard). Elles passaient ensuite sur le nouveau pont et relayaient à la poste, où est la gendarmerie actuellement. À partir de 1791, elles changeaient d'attelages au nouveau relais de la rue Saint-Pierre (3, avenue de la République).

On suivait encore ce même itinéraire en 1830.

À l'époque où cette nouvelle voie s'ouvrait à la circulation, la diligence de Paris arrivait à Mantes à onze heures du soir. Les voyageurs soupaient et la voiture repartait pour Rouen, vers minuit.

Des chevaux de renforts aidaient à gravir la rue Royale. Le parcours était depuis la gendarmerie, jusqu'au relais de la rue Saint-Pierre. Sous le Directoire, le prix de la course, par cheval, était de cinq sols.

La création des grands chemins de soixante pieds de large, alignés en longues avenues, décidée par l'arrêt du 3 mai 1720, réduits à quarante-deux pieds, par l'arrêt du Conseil d'État du roi, du 6 février 1776, fit de nombreux mécontents chez le commerçant des villes, notamment chez les hôteliers et les aubergistes qui n'allèrent plus se trouver en bordure du parcours des postes.

À Mantes, la vieille route qui, depuis la porte du Pont jusqu'à la place de Rosny, avait vécu du commerce des grands chemins, se vit privée de son animation par la création de la rue Royale. Seule, la vieille hôtellerie du Cheval-Blanc (actuellement le Grand-Cerf), construite en bordure de la place de Rosny, contre l'ancienne porte, placée à la jonction du vieux chemin avec le nouveau, n'eut à subir aucun préjudice de ce changement. Cette hôtellerie de grande renommée, notamment depuis que le Prince de Galles, roi d'Angleterre, accompagné du duc de Warwick, y était descendu (9 décembre 1703), une des meilleures du parcours entre Paris et Rouen, vit bientôt une concurrence sérieuse se dresser à ses côtés, à l'enseigne du Grand-Cerf, qu'un nommé Provost fit construire sur le terrain à lui concé-

dé par Monseigneur Louis-François-Joseph de Bourbon Conti, prince du sang, seigneur des domaines de Mantes et Meulan. C'est aujourd'hui tout le pâté de maisons, entre la place de la République, la rue Nationale, la rue Henri-Rivière et la rue Gambetta. Les magasins de la Belle-Jardinière, occupent cet ancien hôtel.

C'était à l'angle de la place de Rosny avec la rue Royale, à l'entrée des magasins actuels de la Belle-jardinière, qui se dressait la haute borne en pierre qui indiquait la distance de 58 kilomètres, de ce point à Paris. Elle disparut lors de la transformation de l'hôtel en magasin.

Une autre hôtellerie, mais de moindre importance, à l'enseigne de la Chasse Royale, s'installa dans l'immeuble que le *Journal de Mantes* occupe aujourd'hui. Un couloir la reliait avec la place du Marché-au-Blé, sur laquelle elle avait une seconde entrée.

Il y avait autrefois, avant le Cheval-Blanc, à l'autre extrémité de la ville, proche la Porte du Pont, dans le Fort, une vieille hôtellerie, à l'enseigne du Lion, très renommée, dans laquelle on couchait au temps des coches.

Au commencement de 1753, lorsqu'on fit le chemin de Mantes à Houdan, une auberge à rouliers, qui eut longtemps la vogue, s'édifia dans une partie du terrain qui devint plus tard le Couvent (aujourd'hui avenue Victor-Hugo) en bordure du chemin de Houdan avec la route dite de Quarante-Sous.

Avant que l'on ne détourne cette route, depuis Chantereine jusqu'à Mantes-Station, lors de la construction de la ligne du chemin de fer de Paris à Rouen, elle aboutissait à Mantes à l'entrée de la nouvelle avenue Victor-Hugo avec la route de Houdan (c'est la rue des Métairies). Cette auberge avait pour enseigne: «À la Belle Étoile». Sa clientèle en majeure partie, était composée par les conducteurs des longs convois de bestiaux qui se rendaient de Normandie, par petites journées, au marché de Poissy.

Les premières installations des postes et messageries à Paris, se perdent dans la nuit des temps. Pendant une assez longue période, les bureaux étaient installés proche l'Hôtel de Bourbon, rue des Poulies, qui devint plus tard la rue du Petit-Bourbon, en face l'église Saint-Germain-l'Auxerrois, sur l'emplacement actuel des plates-bandes du jardin de la colonnade du Louvre.

De 1698 à 1699, le bureau était rue Saint-Honoré vis-à-vis les Bâtons Royaux. Le coche partait deux fois par jour et passait à Mantes. On trou-

vait aussi des chaises, rue Saint-Honoré près les Feuillants, pour partir quand on voulait.

De 1700 à 1715, le bureau se trouvait rue Saint-Nicaise au bureau des carrosses et voitures de la Cour. Il partait un carrosse pour Mantes tous les jours.

En l'année 1721, pour Triel, Meulan, et Mantes, les voitures partaient trois fois par semaine de la rue du Jour, près Saint-Eustache.

En cette même année le carrosse d'Évreux passait à Mantes tous les jeudis (le bureau était rue Saint-Denis, au Grand Cerf), il suivait jusqu'à Gaillon le même parcours que les voitures de Rouen, la grande route de Bonnières à Caen n'ayant été créée qu'en 1753, et de là, se dirigeait sur Évreux.

En 1731, pour Rouen, le bureau était rue Saint-Honoré, près les Feuillants, il partait trois voitures pour Mantes par semaine.

De 1740 à 1753, un coche partait pour Meulan et Mantes trois fois par semaine. Le bureau était au Carrousel.

De 1758 à 1779, pour Saint-Germain, Poissy, Triel, Meulan, Mantes, Vernon, Rouen les messageries royales étaient rue et porte Saint-Honoré, vis-à-vis le cul de sac de l'Orangerie.

De 1780 à 1781, elles étaient rue Contrescarpe. À cette époque la diligence de Paris ne dînait plus à Mantes, mais à Vernon.

(De 1782 à 1784, pour la haute et la basse Normandie, elles se trouvaient rue du faubourg Saint-Denis, vis-à-vis des Filles-Dieu, en bordure du passage Brady actuel, avec entrée principale sur le faubourg, sous la grande porte cochère, au numéro 48.

En l'année 1784, l'hôtel des messageries royales est installé rue Notre-Dame-des-Victoires, avec entrée principale sur l'emplacement de l'immeuble portant le numéro 28⁴. À cette époque, et jusqu'en 1789, il partait de Paris pour Rouen, par Mantes, un carrosse le samedi qui était de retour le vendredi, et un fourgon le mercredi qui revenait à Paris le lundi.

Le prix des places était par chaque lieue de poste, de seize sous dans les diligences, qui n'étaient autres que les anciens coches modernisés; dix sous dans les cabriolets et les carrosses et six sous dans les paniers et four-

⁴ Lire la description de ce vaste établissement dans notre ouvrage: *De Paris à Rouen avant les chemins de fer*.

gons. On avait droit à un sac de nuit pesant dix livres; au-delà de ce poids, on payait six deniers par cinq lieues et au-dessous pour les routes au-dessus de quinze lieues.

De 1792 à 1793, deux diligences passaient à Mantes le mardi et le vendredi allant à Rouen et deux fourgons le mercredi et le samedi. Les premières étaient de retour le mercredi et le samedi et les seconds le mardi et le vendredi.

Par décret du 23 juillet 1793, les voitures autres que les diligences pouvaient être de différentes formes et dimensions; elles devaient avoir quatre roues et construites de manière à transporter à la fois les dépêches, le courrier et quatre voyageurs. Elles étaient nommées grandes malles-postes et ne parcouraient que les grandes routes.

Les autres voitures étaient appelées petites malles-postes établies sur les routes secondaires; indépendamment des dépêches et du courrier, elles pouvaient contenir un, deux ou trois voyageurs.

De 1794 à 1795, les services des diligences furent quotidiens. Les fourgons ne partaient plus que les décadi pour être de retour les duodi. Le prix des places était de un franc dans les diligences, treize sous dans les cabriolets et carrosses, douze sous sur l'impériale, huit sous dans les paniers et fourgons. Chaque voyageur avait droit à quinze livres pesant d'effets.

À partir de l'an IV et jusqu'aux derniers jours de la poste, les services restent quotidiens dans les deux sens. Seules, les heures varient aux départs et aux arrivées.

À l'époque du Consulat, le temps du parcours de Paris à Rouen par Mantes, était de vingt-deux heures pour les diligences et de trois jours pour les fourgons.

Aux débuts du 1^{er} Empire, le trajet s'effectuait en dix-huit heures, ce fut l'époque où disparurent les fourgons.

En 1823, le temps que mettaient les voitures pour faire ce même trajet, n'était plus que de quatorze heures pour être réduit à douze à l'aller, en 1835, avec retour en quatorze heures.

Cette période de douze heures fut la plus courte qui ait été réalisée par les services des voitures publiques sur ce trajet qui était de 34 lieues $\frac{1}{2}$ (17 postes $\frac{1}{4}$). À cette époque, on affirmait que la vitesse d'un bon cheval de cabriolet est de quatre mètres par seconde.

Il y avait 1 poste $\frac{1}{2}$ de Mantes à Meulan et 1 poste $\frac{1}{2}$ également de Mantes à Bonnières.

Sous Louis XVIII, lorsqu'on remplaça les anciennes diligences de 1794, qui avaient succédé aux Turgotines qui dataient de 1775 et qui elles-mêmes avaient remplacé les premières datant de 1691, par des voitures d'un nouveau modèle pouvant contenir un plus grand nombre de voyageurs, on les divisa en compartiments. Il y avait le *Coupé*, composé de trois places, les plus chères, sur l'avant de la voiture avec des glaces permettant de voir la route devant soi. Venait ensuite, l'*Intérieur*, composé de six places numérotées en un compartiment tenant le milieu de la voiture. À l'arrière était la *Rotonde* avec six places également. En dehors, et avec moins de commodité était la *Galerie* ou *Impériale*, pour trois voyageurs, composée d'une banquette recouverte d'une capote. C'étaient les places les moins chères. Le conducteur se trouvait placé au-dessous et en avant de la galerie. Sur le dessus de ce lourd véhicule recouvert d'une bâche, était l'endroit réservé aux bagages.

Dans le langage des messageries, on désignait sous le nom de singes, les voyageurs qui prenaient place sur l'impériale.

En 1825, le prix de la course était fixe à un franc cinquante par cheval et par poste et soixante-quinze centimes pour les guides. On comptait un franc par chaque lieue faite en diligence, tout compris, et en poste, pour deux personnes, cinq francs par poste comptant deux chevaux.

On voyageait à raison de trente sous par poste dans les malles-postes. Après la création de la route de Houdan, et celle de Bonnières à Caen, au mois d'avril de la même année (1753), des services de roulage qui furent créés pour desservir ces nouveaux chemins, augmentèrent le trafic de la poste aux chevaux de Mantes.

En 1805, un service de diligence commença de fonctionner entre Paris et Caen par Mantes.

Les écuries du relais mantais, déjà importantes, durent à la suite de ce nouveau service, augmenter le nombre de leurs chevaux. Avec cette nouvelle organisation, elles en comptèrent 123.

Lors des passages officiels des souverains, les maîtres de poste des routes environnantes envoyaient à leurs collègues des renforts qui leur permettaient d'assurer ces services extraordinaires. C'est ainsi que, dans la matinée du 28 mars 1810, le relais important de Magny-en-Vexin, envoya à celui de Mantes huit chevaux pour remplacer momentanément ceux qui

furent attelés à la voiture de l'Impératrice Joséphine qui passa dans notre ville, vers midi, escortée jusqu'à Bonnières par la brigade de gendarmerie de Mantes, commandée par M. Régardin, lieutenant.

La loi du 16 octobre 1794, qui autorisait tout particulier à conduire ou faire conduire librement les voyageurs, paquets et marchandises, tout en défendant à toute compagnie, en particulier autres que les Fermiers Généraux des messageries, d'annoncer leurs départs à jours et à heures fixes, d'établir des relais ni de se charger de reprendre et conduire des voyageurs arrivant en voitures suspendues, si ce n'est après un intervalle d'une nuit entre l'arrivée et le départ des voyageurs, créa un mouvement commercial important qui s'accrut encore après les lois du 1^{er} nivôse de l'an VI et du 6 mars 1805, qui rendaient libres tout entrepreneur de voitures publiques et messageries d'annoncer leurs départs à jours et à heures fixes; mais ils devaient se servir des chevaux de poste à moins de payer au maître du relais, vingt-cinq centimes par cheval et par poste, sauf pour ceux allant à petites journées avec les mêmes chevaux.

De nombreuses entreprises se créèrent de tous côtés. Voici par ordre celles qui se fondèrent à Mantes :

Depuis l'an IX, le citoyen Poilot faisait partir pour Paris, tous les jours pairs, et repartir de Paris tous les jours impairs, des voitures suspendues à six places, à raison de quatre francs par place jusqu'à Paris et pour Poissy, à raison de deux francs cinquante.

En l'an X, le citoyen Alexandre-Hilaire Philibert, faisait partir des cabriolets à volonté.

La même année, M^{me} Veuve Apoil et le citoyen Cottin créèrent un service de voitures suspendues à quatre places pour Poissy, à raison de deux francs cinquante par place.

Les citoyens Bondin, Bailly et Colombe, se chargèrent du transport de toutes les marchandises à raison de deux francs le quintal et à prix débattu pour les environs.

En l'an XI, le citoyen Philibert créa à Paris, en plus de son établissement de Mantes, un service de voitures suspendues allant et revenant tous les jours de Rouen à Paris. Le bureau était à l'hôtel Longueville, au Carrousel.

En 1816, le même faisait partir une voiture suspendue, allant et revenant tous les deux jours de Paris à Évreux, et tous les jours de Mantes à

Paris et retour, des cabriolets à quatre places, à raison de six francs. Son bureau, à Paris, était rue Coq-Héron.

En 1817, M^{me} Veuve Apoil, assurait pour Poissy, le même service qu'en l'an X. Sa voiture s'arrêtait chez le sieur Pliant, aubergiste près du pont de Poissy.

En 1829, le sieur Degournay faisait partir pour Saint-Germain-en-Laye, par Épône à 6 h. $\frac{1}{2}$ du matin, une voiture à quatre roues, de quinze places, arrivant tous les matins à 10 heures.

Les sieurs Apoil frères, faisaient partir chaque jour, à la même heure, pour la même localité, par Meulan, une voiture à quatre roues de dix-huit places.

Sous Louis-Philippe, le préposé chargé du service de la bascule pour constater les surcharges des voitures de roulage, messageries, etc..., à Mantes, se nommait Mondain.

La bascule publique, démolie après 1870, était construite sur l'alignement des maisons de l'avenue de la République, au devant de la Banque de France. Cette place s'appelait la Croix-aux-Chevaux.

L'entreprise Loysel et C^{ie}, établie rue Coq-Héron, à Paris, assurait le service de Paris à Caen. Elle avait à Mantes une écurie de 80 chevaux tenue par M. Petit. Cet établissement était construit à l'angle de l'avenue de Magnanville et se prolongeait sur la rue actuelle du Chemin-de-Fer. Les écuries y faisaient suite jusqu'à la rue Traversière. Ce sont les maisons portant de nos jours les numéros de 1 à 11 de la rue du Chemin-de-Fer. Le bureau de cette entreprise était à l'hôtel du Cheval-Blanc (le Grand-Cerf).

En 1840, MM. Apoil, oncle et neveu, entrepreneurs de transports publics, tenaient des voitures à volonté et assuraient un service journalier pour le Pecq et pour Paris, et la correspondance avec le chemin de fer de Saint-Germain.

En 1844, ils assuraient deux départs par jour pour le Pecq, à 7 heures et à 11 heures du matin.

La même année, M. Apoil fils, assurait le service entre Mantes et Magny, et la correspondance avec le chemin de fer de Rouen, inauguré le jeudi 4 mai 1843, ouvert au public cinq jours après.

Un nommé Trubert assurait le service de Mantes à Septeuil, avec départ à 9 heures du matin, et de Septeuil à midi et demi.

En 1850, cette entreprise appartenait à M. Amaury, gendre de M^{me} Alix, la titulaire du relais de Mantes.

En 1855, M. Armand Delaval assurait le service de Saint-Germain-en-Laye, et M. Apoil fils, ceux de Houdan et de Magny,

En 1842, et jusqu'aux derniers jours de la poste, des voitures privées partaient de Paris pour Mantes, journellement. Le bureau était rue de Rivoli n° 4.

À partir de l'année 1844, jusqu'en 1847, les diligences sont portées par le chemin de fer jusqu'à Saint-Pierre-du-Vauvray; là elles reprennent leurs roues et leurs attelages et continuent par la route, leur voyage jusqu'au Havre, par Rouen.

La mode de voyager en voiture sur *truck* se répandit un moment en France, dans la classe bourgeoise, et prit fin peu après l'accident du chemin de fer du Nord, 8 juillet 1846. Le train précipité dans les marais de Fampoux, comportait sur 26 véhicules: 3 diligences et 7 chaises de poste montées sur trucks. L'une de ces chaises était occupée par le général Oudinot et son aide de camp. Ce dernier fut grièvement blessé tandis que le général s'en tira sain et sauf.

Depuis la création des chemins de fer, et jusqu'en 1846, une entreprise privée de Rouen, faisait partir une diligence qui desservait la route de Paris par Mantes. Elle partait à 8 heures, chaque soir, de la rue des Carmes, numéro 20.

Les services publics par Mantes avaient cessé de fonctionner en 1844, mais les relais de la route furent maintenus pour les voitures privées, en vertu de la loi du 6 mars 1805 qui obligeait les maîtres de poste de fournir des chevaux à tout entrepreneur de transport ou aux particuliers. C'est en 1873, que les derniers relais furent définitivement supprimés.

Depuis le début des messageries, jusqu'à ce que la traction à vapeur ait remplacé la traction animée, notre ville, placée sur l'une des plus importantes grandes routes de France, dut à cet avantage la plus grande partie de son commerce et de ses transformations. Le nombre des voitures qui s'y arrêtaient, notamment depuis les débuts du Premier Empire, y était important. Le nombre des voyageurs y était considérable.

Les grands chemins de jadis présentaient une animation particulièrement intéressante, pleine de vie, qu'il nous est difficile d'imaginer de nos jours.

Tout le long des grands parcours, des hôtelleries et des auberges⁵, de petite ou de grande renommée, aux enseignes curieuses, retenaient l'attention ou attiraient la clientèle. Les relais, avec leurs départs et leurs arrivées, faisaient chaque fois la joie des voyageurs, c'était une des nombreuses attractions de la route. Il y avait aussi pour le voyageur attentif à la moindre des choses du parcours, les curiosités des villes et des bourgades, que la marche lente des véhicules permettait de bien discerner. Les sites champêtres qui se déroulaient à travers les vitres des voitures ou des portières ouvertes pendant la belle saison offraient un spectacle varié, agréable et reposant. Les voitures de grande maison, les courriers, les cavaliers, les piétons et les postillons qu'on rencontrait chemin faisant, animaient sans cesse les parcours. La route ne restait jamais sans mouvement.

La rencontre d'un courrier de Cabinet était un grand événement. On avait hâte d'arriver au prochain relais pour apprendre la nouvelle qu'il portait, car l'homme connaissait presque toujours, tout au moins dans ses grandes lignes, le contenu du pli qui lui était confié. Il en parlait volontiers avec les maîtres de poste qui répétaient la nouvelle. Quelquefois, à la porte des relais, les voitures retardaient leur départ de quelques instants. Les conducteurs, postillons et rouliers attendaient pour le saluer et le fêter pendant le temps du relayage de sa monture, un de ces rois de la route, cavalier hors de pair, généralement attaché au service privé de la Cour, dont le passage était signalé. Ils exerçaient dans le monde des messageries une autorité absolue, vraiment méritée par leurs valeurs exceptionnelles d'homme et de cavalier. Ils étaient connus et acclamés dans toute la France par tous ceux qui vivaient sur les grands chemins.

Ce pittoresque, les imprévus, les mille riens qui faisaient la joie de nos pères et le charme des grandes voies d'autrefois, ont disparu pour faire place à la vie moderne, emportant avec eux toute une époque et tout un monde, celui des postes aux chevaux et des messageries, dont les annales corporatives sont fameuses.

⁵ Voir notre ouvrage: *Tavernes, Cabarets, Auberges et Hôtelleries*: Imprimerie Benard-Bardel, 22, rue Cappeville, à Gisors.