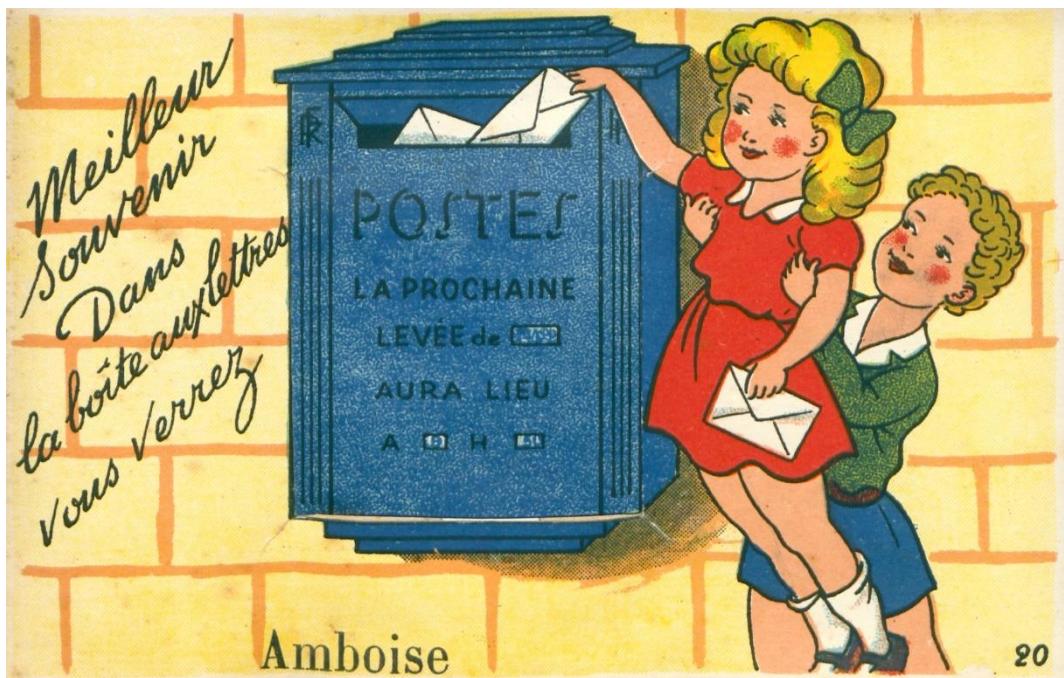


## Les samedis des Archives

Atelier du 23 avril 2016

### De la poste aux chevaux au télégraphe



FRAD037\_10Fi003\_0522



Archives départementales d'Indre-et-Loire

Intervenants : Anne Debal-Morche

: Catherine Watel

Bibliographie sommaire des ouvrages utilisés pour la rédaction du présent support

BILLY André, CLEMENT Harold. *Les relais de poste aux chevaux en Touraine.*  
Tours, Touraine-inter-âges-université.1991

Centre généalogique de Touraine, *Une création tourangelle : la Poste aux chevaux.*  
Tours. 2002

VERGER Catherine, *La Poste aux lettres en Indre-et-Loire de 1815 à 1870.*  
Mémoire de maîtrise. Université de Tours. 1993

DEBAL Anne, LIBERAS Pierre, *Les marques postales.*  
Catalogue de l'exposition présentée au musée de la Poste d'Amboise. 1985

POULAIN Raymond, *Retrouver un ancêtre postier : où chercher ? Quelles sources ? Quelles méthodes ?* Paris. Archives et Culture. 2011

## Sommaire

Les sources de l'histoire de la poste.....	4
Les sources spécifiques de la poste aux chevaux.....	6
La Poste aux chevaux : rappel historique .....	8
Les véhicules.....	15
Les relais de poste en Touraine .....	17
La Poste aux lettres en Touraine.....	28
La création des bureaux de poste .....	35
Le télégraphe.....	43
Les marques postales.....	47
Quelques grandes dates de l'histoire de la poste .....	63

## Les sources de l'histoire de la poste

---

### Les sources administratives, dans le cadre de classement des Archives départementales.

Les documents traitant de la Poste au 18<sup>ème</sup> siècle, sont conservés dans la **série C** : fonds de l'Intendance.

Ceux de la période (1800-1940) sont conservés dans la **sous-série 6 P** intitulée : Poste et télécommunication. Elle est divisée en 3 parties : Poste, Télégraphe et Téléphone et concerne l'organisation administrative du service postal de 1800 à 1940 coordonnée par le préfet à l'échelle du département.

Les archives produites par le service de la Poste étaient plus ou moins conservées par l'administration des Postes de manière autonome.

Mais, depuis le 1er janvier 1991, La Poste est devenue un établissement public à caractère industriel et commercial. Ce changement de statut a entraîné des modifications sensibles dans l'organisation de ses archives et dans la nature même de celles-ci. De 1991 à 1993, la mission des Archives nationales auprès du ministère des P.T.T. a été progressivement dissoute.

De 1993 à 1997, la fonction archives a subsisté tant bien que mal grâce à l'action de la cellule archives du siège national de la Poste.

En septembre 1997 : création du Service national des archives de la Poste.

La Poste n'a pas souhaité gérer de manière autonome ses archives historiques, qui sont versées aux Archives nationales (lesquelles détiennent 7,8 km de l'Ancien Régime à 1997) et aux Archives départementales.

C'est ainsi qu'ont été versés aux Archives départementales d'Indre-et-Loire par la Direction départementale de la Poste des archives conservées dans la série W.

- **64 W 1-15**

- 1-4 : Installations des agences postales (1932-1964)
- 5-7 : Téléphone (1941-1962)
- 8-15 : Trafic postal : Télégrammes

- **1509 W 1-17**

- Bureaux de poste : location, entretien, aménagement. (1900-1980)
- Classement par ordre alphabétique de communes

- **1731 W 1-58**

- 1-46 : Dossiers de personnel des agents nés avant 1925
- 47-58 : Distribution télégraphique et cabines téléphoniques

## Sources imprimées

### *Les almanachs*

- *Almanach du département d'Indre-et-Loire, années 1825-1840*, imprimerie Mame, Tours, 8° Bh 251 / 1-11.
- *Almanach du département d'Indre-et-Loire : années 1854-1855, 1858*, imprimerie F.- Ch. Placé, Tours, 8° Bh 2715-2717.
- *Almanach du département d'Indre-et-Loire : années 1860, 1862, 1869*, imprimerie J. Bousseret, Tours, 8° Bh 2718-2720.

On trouve dans les almanachs, d'une part la liste des entreprises de messageries et, d'autre part concernant la poste aux lettres de Tours : les horaires de départ et d'arrivée du courrier.

### *Les livres de poste*

*Livre de Poste ou Etat général des postes aux chevaux du royaume de France*, Imprimerie Royale, Paris, 1832, 8°970.

Outre les extraits des lois et règlements relatifs à la Poste aux chevaux, le livre de Poste dresse l'état général des postes et relais existants, non seulement sur les routes de France mais aussi sur les routes partant de Paris vers des pays étrangers (Allemagne, Espagne, Italie, etc.). Il est complété d'une carte géométrique des routes desservies en poste, avec désignation des relais et des distances.

### *Les annuaires*

*Annuaires historiques, statistiques et commerciaux du département d'Indre-et-Loire*, imprimerie Mame et C<sup>ie</sup>, Tours, in16°1 / 1-123

Ces annuaires nous renseignent, au fil du temps, sur les services (jours et horaires) de la poste aux chevaux, des messageries royales, des messageries générales, des berlines-postes, des entreprises particulières. Ils nous renseignent, également, sur l'Administration de la Poste : le personnel administratif, les facteurs et les jours et horaires des départs des courriers et des dernières levées des boîtes. Par la suite, ils nous renseignent sur l'organisation du service des Postes et des Télégraphes : timbres, tarifs, taxes, etc.

## Les sources spécifiques de la poste aux chevaux

### Au 18<sup>ème</sup> siècle : Série C : Archives de l'intendance de Tours

**C 52 (1758-1786)** — Ordonnance du roi Louis XV, réduisant de 60 livres les appointements du comte de Valbelle, mestre de camp du régiment de Berry, pour coups de canne donnés à un maître de poste (12 février 1758).

#### C 81

Un important dossier évoquant *l'État des chevaux de poste qui ont été fournis pour le passage des officiers de la maison du Roi, se rendant en 1756 à La Rochelle par suite d'une démonstration des Anglais contre cette ville* apporte des renseignements intéressants sur l'organisation de la Poste aux chevaux.

- Ordonnance de l'intendant Lescalopier du 18 septembre 1756 exigeant que chaque syndic de paroisse fournit chevaux et désigne 4 habitants pour servir de postillon.
- Réquisition de fourrages.
- Récapitulatif par relais des postillons et des habitants désignés. Nombre de chevaux fournis, durée de leur service.

#### C 160 (1773-1784)

Procès-verbaux de visite des routes de la Généralité de Tours : — de Paris en Espagne ; — de Tours à Rennes ; — de Tours à La Châtre ; — d'Amboise à Châteaurenault ; — de Tours en Normandie ; de Tours à Chinon ; de Tours en Berry par Loches ; — de Tours à Bourges par Veretz, Bléré et Montrichard ; — de Sainte-Maure à Chinon ; — de Châtellerault à Preuilly ; — de Loches à Preuilly.

#### C 349

Lettre du duc de Choiseul, adressée à l'intendant Lescalopier du 17 juillet 1765 :

- Plainte de la veuve Marchand, maîtresse de poste de Beauvais, dont la provision de 900 quintaux de foin achetés à Chinon, transportés par bateau par un voiturier par eau a été « réquisitionnée » d'office par les carabiniers.

Demande d'un procès-verbal pour établir en toises la distance exacte entre 2 relais (1765).

Lettre du duc de Choiseul, adressée à l'intendant Lescalopier (7 mai 1764).

Thoisnier, maître de poste à la Frillière (Vouvray) a dû faire tuer 7 chevaux atteints de la maladie de la morve.

#### C 453

**1651** — État du Roi ou budget des finances de la Généralité de Tours, montant à 3,639,787 livres. Gages et droits de chevauchée.

## C 727

Requêtes des voituriers, boulangers, blatiers, sergers, beurriers, messagers, etc., de Richelieu et de Champigny, pour la réparation du chemin de Richelieu à Chinon, totalement ruiné par la crue de mars 1741.

## Au 19<sup>ème</sup> siècle : Sous-Série 6P

### 6P14

Destitution de la maîtresse de poste de Monnaie (22 janvier 1816).

Une lettre du maire de Monnaie en octobre 1815 indique que la veuve Lallier, titulaire du relais de poste, professe des opinions contraires à l'autorité du roi. Elle est donc destituée par le directeur général des Postes le 16 janvier 1816 et remplacée par Simon Boulay « homme probe, d'une fortune aisée, de bonne conduite et moralité ».

### 6P21

Relais de poste : instructions, correspondance (an XIII-1855) ; création ou demandes de création de relais de poste (1830-1849) ; métrés des distances (1832-1848) ; vacances de postes, nominations, demandes de renseignements (1833-1856).

Métré des distances comprises entre la poste aux lettres de Tours et la poste aux chevaux de La Frillièvre (commune de Vouvray, 28 avril 1840).

### 6P22

Circulaire concernant le réglage des horloges communales pour l'exactitude des courriers (18 février 1839).

# La Poste aux chevaux : rappel historique

---

## Au Moyen-Age

A partir du 12<sup>ème</sup> siècle, deux importantes institutions créent leur propre système de portage du courrier. Ce sont les ordres religieux et l'Université.

### *Les ordres religieux*

Ce sont plus particulièrement les bénédictins et les cisterciens qui, compte-tenu des relations internationales qu'entretiennent la papauté, mettent en place un réseau de messagers entre leurs monastères disséminés en France et une partie de l'Europe. Le messager, en général un frère laï (qui n'a pas encore prononcé ses vœux) est chargé de porter un parchemin nommé « *rotula* » et de rapporter une éventuelle réponse. Ce document rédigé en latin et roulé, est présenté à son destinataire (abbé ou prieur) qui y consigne sa réponse par écrit. C'est la raison pour laquelle le périple, à travers toute l'Europe parfois, pouvant durer des mois voire des années, le document au retour mesurait plusieurs mètres de long.

### *L'Université*

Les universités des grandes cités médiévales, comme Oxford, Bologne ou Paris, mettent en place un service de messageries régulières qui achemine les correspondances des étudiants et des maîtres. En effet, compte-tenu de la lenteur des voyages, les étudiants ne regagnaient leur famille qu'au terme de leur formation, après plusieurs années. L'Université de Paris prend, donc, l'initiative d'organiser les échanges de lettres, le transport de bagages et de petites sommes d'argent entre ses nombreux étudiants et leurs familles.

Pour assurer des communications régulières, des messagers nommés « messagers volants » ou « petits messagers » circulent porteurs de lettres, d'argent et de paquets. Ils se déplacent par tous les moyens connus à l'époque : à pieds, à dos d'âne, de mule, à cheval, en barque ....

Très rapidement, l'institution évolue. Le service s'ouvre peu à peu aux particuliers, même si le coût demandé pour le transport de leur courrier leur fait préférer « *la poste des occasions* », c'est-à-dire confier celui-ci aux bons soins de ceux qui prennent le risque de voyager (ambulants, marchands, pèlerins, ménestrels, etc.) Ainsi, les petits messagers qui jouissent d'une bonne rémunération fixée devant un notaire et qui sont exemptés de tailles, droits d'octroi et autres taxes, gagnent progressivement la confiance des bourgeois et des marchands qui leur confient des courriers, comme l'autorisent les priviléges accordés par Philippe le Bel en 1296 et Louis X en 1315.

Le profit est grand pour l'Université. Ces services, en effet, permettent de rémunérer les professeurs. L'Université réussit, ainsi, à se créer une sorte de monopole des courriers à son profit.

On peut dire que la poste universitaire a constitué le lien régulier entre les nations européennes pendant plusieurs siècles.

En 1576, la création des messagers royaux par Henri III apportera aux messagers de l'Université une concurrence sévère avant de devoir abandonner, en 1672, une grande partie de leurs avantages et prérogatives à *la Ferme des Postes*.

Malgré la concurrence de la Poste d'Etat et les nombreuses tentatives du pouvoir de la supprimer, cette pratique durera jusqu'au début du 18<sup>ème</sup> siècle.

## Du 15<sup>ème</sup> au 19<sup>ème</sup> siècle

C'est sous l'impulsion de Louis XI que vont s'établir les bases de la future poste française.

Quelle est l'intention du pouvoir royal ? Pouvoir le plus rapidement possible transmettre des ordres ou recueillir des informations dans tous les coins du royaume. Le 19 juin 1464, il signe l'édit de Luxies (Somme) créant une « *Poste royale* » pouvant voyager au galop et bénéficiant de relais uniquement réservée aux communications officielles (cette date est contre-versée, le texte original de cet édit n'ayant pas été retrouvé).

En 1477, pour pouvoir communiquer avec ses armées, il décide la création d'un véritable réseau de relais pour les chevaucheurs transportant ses missives officielles. En 1479, Louis XI nomme Robert de Paon *Contrôleur général des Chevaucheurs*. Il est chargé d'installer les premières routes de postes et des relais de sept lieues en sept lieues dirigés par des *Maîtres de Poste*. Ils ne doivent fournir de chevaux qu'aux courriers royaux et à nuls autres, sous peine de mort. Le but est d'aller le plus vite possible vers le seigneur ou la municipalité qu'ils ont pour mission d'atteindre.

Sous Louis XIII et François 1<sup>er</sup>, le service de poste est toujours organisé pour le roi seulement.

Les « *courriers de cabinet* » transportent le courrier royal en se déplaçant de relais en relais où officient les « *postes assises* », c'est à dire les premiers relais de poste. C'est seulement sous Henri III, que la poste est mise à la disposition des particuliers. En effet, le roi constatant que l'Université tire de très convenables revenus de ses messagers, il crée *les Messageries Royales* et institue un tarif officiel de transport de lettres.

Ces messagers royaux sont autorisés à se charger, contre rémunération, du port des correspondances privées, donnant naissance à une sorte de « *service public* ». Mais cette mesure demeure exceptionnelle.

En 1595, Henri IV autorise le Contrôleur Général des Postes, Fouquet de la Varanne, à ouvrir son service de chevaucheurs royaux au transport des missives privées. Le but, plus ou moins avoué, est de faire disparaître progressivement toutes les autres catégories de messagers (tout particulièrement l'Université) et de parvenir à un monopole. Et cela pour deux raisons : faire entrer de l'argent au trésor royal et s'assurer un contrôle sur la correspondance des gens suspects. La Poste aux lettres est née.

Louis XIII et Richelieu développent ces services. Des « *courriers ordinaires* » partent et arrivent à jours fixes dans les grandes villes. Des bureaux y sont ouverts avec des commis chargés de recevoir et distribuer paquets et lettres et percevoir les taxes.

En 1665, Louis XIV crée *la Ferme Générale des Postes* pour réduire l'activité des messageries privées.

En 1681, le principe du privilège du « *Fermier général des Postes* » est établi, ce qui règle définitivement la question de la concurrence. Ce service est fort prospère et certains fermiers, qui exploitent la Ferme de Poste comme leur patrimoine, établissent par ce moyen une fortune personnelle considérable.

Le dernier changement, avant la Révolution, est dû à Turgot. Il crée en 1776 une *Administration Générale des Diligences, Carrosses et Messageries*. La poste aux lettres se sépare des Messageries et obtient le monopole du transport des correspondances. Un règlement très détaillé est établi.

Sous l'Ancien Régime, la poste aux chevaux a le privilège de rouler la nuit et d'aller au galop.

Attention !!! Si vous êtes un simple voyageur, vous êtes obligés (sous peine d'amende) de faire aller votre monture au trot et de vous arrêter de circuler à la tombée du jour pour deux raisons : pour ne pas encombrer les routes et pour éviter le brigandage.

La Convention pose, dans le sens moderne du terme, les bases d'une véritable Administration. Un décret de 1795 réunit la Poste aux lettres, Les Messageries et la Poste aux chevaux sous une seule administration avec des agents recrutés et nommés par l'Etat.

Le Consulat crée la fonction de *Directeur général des Postes* qui existe encore de nos jours et précise définitivement les bases du monopole postal.

Du Premier Empire à la Seconde République, les divers gouvernements continuèrent à perfectionner l'organisation de ces services, dont l'apogée sous le Second Empire, précédait de peu sa rapide disparition. En effet, le réseau des chemins de fer se développe à une vitesse prodigieuse. Il commence à desservir de nombreuses villes faisant au transport par route une incroyable concurrence.

Entre 1845 à 1855, la Poste aux Chevaux disparaît entièrement.

Pendant quatre siècles, elle a assuré un service public de transport en commun, chargé de fournir les montures aux courriers en voiture et à cheval, aux entreprises privées ou publiques.

## **L'état des routes**

De tout temps, le principal mode de transport pour les lettres ou les plis est la marche à pied.

On utilisait le cheval à condition qu'il puisse circuler sur des voies.

Or, depuis très longtemps, les routes de France sont très anciennes. On parle toujours des voies romaines, mal faudrait parler plutôt de voies encore plus anciennes : les voies celtes. Ce réseau de routes qui avait été mal entretenu, était devenu inutilisable.

Au début du 14<sup>ème</sup> siècle, un réseau de voies est établi à travers le royaume. Ce réseau va s'intensifier avec le temps. La plupart du temps, ce sont des pistes de terre sans fondation ni revêtement, mais qui sont peu à peu renforcées de cailloux dans certains passages marécageux et qui se transforment, évidemment, en bourbier et en fondrières dès l'arrivée de l'hiver et des pluies.

Toutes ces routes sont très difficiles, « *mal aisées* ».

Pendant la guerre de Cent ans, les routes se dégradent de plus en plus. Elles deviennent quasiment inutilisables. Le roi Charles VI s'en plaint.

Fin 15<sup>ème</sup> et début 16<sup>ème</sup> siècle, on voit la construction des relais de poste. Ce réseau de relais est très lourd à mettre en place. Il faut restaurer les routes endommagées. On voit, également, la création de routes privilégiées pour la poste (dites routes postales), en fonction des grands axes de communication et de pouvoir.

En 1664, Colbert a fait à faire pour améliorer l'état des routes. Il institue un impôt spécial (une vignette avant l'heure) pour l'entretien de la voirie. Voyager n'est pas une sinécure. Des récits de voyageurs, comme ceux de La Fontaine ou Mme de Sévigné, témoignent de ce mauvais état des routes.

Conscient de l'état des routes et des problèmes engendrés, Bonaparte crée la *Direction Générale des Ponts et Chaussées*. L'état général des routes est jugé pour un tiers de routes totalement défoncées, un tiers de mauvaises et un tiers de bonnes. En 1747, Trudaine, directeur des Ponts-et-Chaussées, fait commencer la construction des routes royales de France. Le problème de la main-d'œuvre est vite résolu par le système de la *corvée royale*, travail obligatoire et gratuit, souvent commandé aux paysans alors fort occupés aux travaux des champs. Ce qui explique la grande lenteur de ce travail.

### **La poste aux chevaux**

La Poste aux chevaux doit assurer deux services bien distincts. Premièrement : transmettre de la correspondance (lettres, paquets, numéraires) pour le compte du roi et de son conseil et plus tard pour le compte du public. Deuxièmement : fournir des chevaux et, là encore, dans un premier temps aux messagers du roi et plus tard à des particuliers.

Cette poste aux chevaux est essentielle car elle est à l'origine de ce que nous appelons aujourd'hui « *la communication* ».

C'est Louis XI qui est à l'origine de cette poste aux chevaux.

Qu'est-ce que la poste aux chevaux au sens propre ? C'est un service de relais organisés à une distance précise pour louer des chevaux aux coureurs du roi. Ce service n'est destiné, dans un premier temps, qu'aux messagers royaux.

Certains relais ont des écuries très importantes capables de relayer des équipages de 6 chevaux (du seigneur) accompagnés de 2 berlines d'accompagnement de 4 chevaux chacune.

En 1506, Louis XII décide sous certaines conditions de les mettre à la disposition du peuple. Les lettres patentes mettent le service des relais à disposition des voyageurs.

Cependant, la transmission des messages reste un privilège royal : la communication et l'information étant les priviléges du pouvoir ! Pour cette raison, certains relais de chevaux sont exclusivement au service du roi et de l'administration.

La mise en place de ces relais permet au gouvernement de couvrir et surveiller le territoire. Cette mise en place d'une politique de l'information permet au roi et/ou à l'administration de se tenir au courant de tout ce qui se passe et, notamment, des mouvements de voyageurs.

En effet, il existe dans les relais de poste des registres tenus par le maître de poste. Ainsi, la police royale peut savoir, à tout moment, qui a voyagé et avec combien de personnel.

Au tournant du 17<sup>ème</sup> siècle, on voit dans les relais de poste, se développer des « *hostelleries* » et des auberges pour se reposer et/ou y passer la nuit.

Il faut, à peu près, 150 ans pour que ce système soit vraiment bien organisé. Il deviendra un système d'une efficacité extraordinaire au 17<sup>ème</sup> siècle et encore plus au 18<sup>ème</sup> siècle.

Pour information : en 1584 (sous Henri III), il existe 241 maisons de poste. En 1790, on en dénombre 900 et 1320 en 1830.

Au moment de l'apparition du chemin de fer, on verra que la France entière est couverte de ce système de relais qui permettait d'aller relativement vite d'un endroit à un autre. On transporte non seulement des nouvelles, mais aussi beaucoup de marchandises et de voyageurs. Mais un problème majeur va se poser. En effet, les chevaux vont peu à peu manquer. Face à ce problème, les postes et les relais

n'arrivent plus à remplir leur mission. L'arrivée du chemin de fer va résoudre ce problème de chevaux et rendre tout ce système de relais obsolète.

## Les occupants du relais

### *Le maître de poste*

Les relais sont disposés le long des principales routes et sont gérés par des maîtres de postes successeurs directs des chevaucheurs tenant la poste du roi.

A l'origine vers 1520, le maître de poste est responsable de l'organisation des postes et s'occupe des chevaux. Il est nommé par le pouvoir royal et placé sous les ordres du Grand Maître de France, puis par la suite, du Surintendant des Postes.

Il assure la marche d'un réseau de communication pour l'acheminement des lettres, des marchandises et des hommes.

Il conduit lui-même le courrier et les voyageurs au relais voisin mais l'usage de voitures à chevaux se généralisant, des postillons remplissent cette tâche.

En 1668, on donne au maître de poste le droit de tenir « hôtellerie » uniquement pour les postillons. Ce droit s'étendra plus tard aux voyageurs.

D'abord titulaire d'un « office » puis, plus tard d'un « brevet » et enfin d'une « commission », le maître de poste est très souvent exploitant agricole, éleveurs de chevaux, hôtelier offrant le gîte et le couvert (sources de revenus importants).

Les chevaux qu'il loue et entretient à ses frais lui appartiennent. Leur nombre lui est imposé suivant l'importance du relais.

Une précision importante : il n'a pas le droit de toucher au courrier, cette tâche étant réservée aux agents des Postes.

Il occupe une fonction importante dans la vie quotidienne et sa charge en fait une personnalité respectée et souvent enviée, car il est exempté d'impôts.

Le maître de poste qui achète sa charge, même s'il reçoit un très officiel brevet lui permettant d'exercer sa fonction, est soumis au contrôle de l'administration en la personne des visiteurs de postes, sortes d'inspecteurs du bon fonctionnement du relais. Ils examinent, tout particulièrement le registre d'ordre, sorte de cahier de doléances où sont consignées les critiques des voyageurs contre le relais, les postillons, voire du maître de poste lui-même.

Il tient aussi un registre concernant les postillons, leurs horaires et leurs déplacements.

Le maître de poste doit résider dans son relais. Il est civilement responsable des accidents occasionnés par ses postillons ou ses chevaux.

Il porte une tenue spécifique : *un habit de drap bleu de roi, boutonné sur le devant de neuf boutons recouvrant entièrement le gilet, des boutons de métal blanc marqués « Poste aux chevaux », un pantalon bleu ou blanc ou une culotte blanche, des bottes, une épée, un chapeau français avec torsade or et argent*. Après 20 ans de service, il a sur l'épaule un insigne aux armes royales.

Petite anecdote : c'est un maître de poste, Jean-Baptiste Drouet, qui reconnaîtra le roi Louis XVI dans sa fuite à Varennes, le 21 juin 1791, et le dénoncera aux révolutionnaires.

## *La maîtresse de poste*

La maîtresse de poste doit tenir son rôle de patronne avec autorité. Elle est souvent de fort bonne famille, et dans ce cas il est supposé qu'elle ne tient pas l'auberge elle-même, ce qui est peu valorisant sur le plan mondain. Par contre, en cas de veuvage, elle n'hésite pas à tenir la Poste en personne et à demander un brevet à son nom. Diriger une entreprise dont le personnel, strictement masculin est réputé brutal, mal embouché et ivrogne, demande une certaine force de caractère.

## *Le postillon*

Au milieu du 17<sup>ème</sup> siècle, le postillon est défini comme « *un valet de poste qui monte sur l'un des chevaux de devant d'un attelage et, par extension, celui qui porte les lettres des particuliers* ».

Il assure la liaison entre son relais et les relais voisins. On compte dans les relais un postillon pour quatre à cinq chevaux.

Sa mission ne consiste pas seulement à tracter la voiture contenant courriers et passagers : une fois rendu au relais de destination, il doit dételer ses chevaux puis les ramener à son relais.

Son activité est bien définie et réglementée. En route, il lui est interdit de dépasser d'autres postillons. Les postillons doivent se suivre dans l'ordre de départ du relais. Pour le service des malles-poste, qui sont relayées en priorité, il est « *réquisitionné* » deux heures avant leur passage. Son attelage doit être composé de bons chevaux. Le délai pour le changement d'attelage est de cinq minutes le jour et quinze minutes la nuit.

Vers 1830, on parle déjà de limitation de vitesse. En effet, on ordonne aux malles-poste de parcourir une poste entre 35 et 50 minutes (soit environ 8 km). De ce fait, ils ne peuvent s'arrêter sans la permission des voyageurs que le temps nécessaire pour faire souffler leurs chevaux et n'ont pas le droit de descendre de cheval durant la durée de la course. Ils peuvent prétendre à la retraite après 20 ans de service.

Pour être immédiatement reconnu et favoriser ainsi le passage de son équipage, le postillon porte un uniforme qui changera peu au fil des ans : « *Veste bleue puis verte à parements rouges, chapeau haut de forme en cuir bouilli et écusson distinctif portant le nom du relais sur un brassard* ».

Les postillons n'ont pas bonne réputation : hâbleurs, casse-cous, mal embouchés, francs buveurs, trousseurs de jupons, volages et parfois même voleurs. La propreté n'est pas non plus leur qualité première.

C 81. *Ordonnance de l'intendant Lescalopier du 18 septembre 1756 exigeant que chaque syndic de paroisse fournisse des chevaux et désigne 4 habitants pour servir de postillon.*



## DE PAR LE ROY.

*GASPARD-CESAR-CHARLES LESCALOPIER,  
Chevalier, Conseiller du Roy en ses Conseils, Maître des  
Requêtes ordinaire de son Hôtel, Intendant de Justice,  
Police & Finances en la Généralité de Tours.*

 E départ des Troupes de la Maison du Roy qui sont envoyées à la Rochelle, exigeant que les Postes de cette Route qui sont dans l'étendue de notre Généralité, soient garnies du nombre de Chevaux nécessaires pour le service des Officiers de la Maison de Sa Majesté, qui doivent se rendre dans le Pays d'Aunis : Et Sa Majesté Nous ayant donné ses Ordres pour tirer des Paroisses les meilleurs Chevaux de Trait & de Selle & les Postillons nécessaires, & les établir dans chacune desdites Postes pour y demeurer jusqu'à la fin du passage desdits Officiers.

NOUS ORDONNONS au ~~l'Inde~~ ~~de l'Île Bonifacé~~ d'exécuter les intentions de Sa Majesté, sans aucun délai ; & en conséquence, qu'à la réception du présent Mandement, qui leur sera porté par un Cavalier de la Maréchaussée, ils aient à choisir entre les Chevaux des Laboureurs, Fermiers, Métayers, Closiers ou autres Habitans de ladite Paroisse, ~~plus~~ bons Chevaux de Trait, & ~~plus~~ bons Chevaux de Selle, ou Bidets, ces derniers avec leurs selles & brides.

Après que les Maire & Echevins ou Syndics auront fait choix desdits Chevaux, ils feront aussi choix de ~~Quatre~~ Habitans les plus intelligens & les plus en état de les conduire & de servir en qualité de Postillons pour mener les Chaînes ou Equipages & ils enverront lesdits Chevaux sous leur conduite au Maître de la Poste de ~~Fourney~~

ils adresseront en même-tems audit Maître de Poste & par le même Postillon, un Etat qui contiendra le nom des Postillons & le nombre des Chevaux envoyés.

Recommandons & enjoignons auxdits Maire & Echevins ou Syndics d'exécuter dans tous ses points les dispositions du présent Ordre, comme émanés de la volonté expresse du Roy ; & en conséquence de commander, sans aucun délai, tous les Chevaux demandés & de la qualité y portée, sans exception de qui que ce soit, à peine de désobéissance. FAIT ce vingt-huit Septembre mil sept cens cinquante-sept. Signé, L'ESCALOPIER.

Et plus bas, Par Monseigneur,

 GENTY.

## Les tarifs

Tarifs et règlements ont varié au fil du temps.

Par exemple, de Paris à Tours en 1635, il en coûte 3 sols pour une simple lettre et 4 à 5 sols pour les paquets.

Autre exemple, en 1830, le tarif peut varier à l'entrée et à la sortie des lieux où le roi a fixé momentanément son séjour ; la première poste se payant double.

Jusqu'en 1848, le paiement du port de lettres incombe au destinataire. Le coût est proportionnel à la fois au poids de l'objet transporté et à la distance, à vol d'oiseau, du bureau de départ au bureau d'arrivée. Il y avait eu, au cours des années précédentes, de nombreuses augmentations du tarif.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1849, le mode de calcul de la taxe change. Elle est simplifiée par rapport à la précédente. Moins élevée, elle est établie en fonction uniquement du poids des lettres et paquets.

A cette date, en effet, le premier timbre-poste est introduit en France. Il inaugure le tarif unique à 0,20 franc et reporte l'acquittement du port du destinataire à l'expéditeur.

Ce chapitre sera plus développé dans la seconde partie de cet atelier.

## Les véhicules

### *La chaise de poste*

Au début de la Poste aux chevaux, on ne sert que de chevaux de selle : on « courrait la Poste ». Peu à peu, les véhicules individuels vont se développer et un système moderne de communication se met en place.

En 1665, l'invention de la chaise de poste, sorte de cabriolet à deux roues pour une ou deux personnes attelé aux chevaux, permet de voyager un peu plus confortablement.

### *Les diligences*

Les diligences sous leurs formes actuelles apparaissent en 1760.

La diligence est une voiture qui peut transporter 16 voyageurs. Elle est compartimentée : 3 places à l'avant (vue sur l'attelage et la route), 2 banquettes de 3 places chacune au milieu (pour les voyageurs argentés) et 2 places en plein vent sur le toit (pour les moins argentés).

Les diligences emportent un minimum de bagages (d'où la nécessité de réserver sa place) et les ballots de courrier. Elles assurent un « service de poste ». Ce service instaure un certain nombre de levées qui ont lieu à des jours fixes. Un almanach donne, d'une part le jour de levée en fonction du lieu de résidence et, d'autre part le jour de la distribution du courrier.

En 1775, Turgot réforme les messageries royales. Il institue un service de voitures uniforme pour toute le France. Lorsqu'il arrive aux affaires, le paradoxe est qu'il existe deux organismes distincts. D'une part les postes qui ont des chevaux et pas de voitures et, d'autre part, les messageries qui au contraire possèdent des voitures et peu ou pas de relais. Son idée est donc d'atteler aux diligences les chevaux de poste. D'où la création des « *Turgotines* ». Elles sont commodes, larges et bien suspendues, à quatre, six ou huit chevaux.

## La malle-poste

Les véhicules de la poste aux lettres sont connus sous le nom générique de « *malles-poste* ». Cette malle-poste est une véritable évolution dans le transport.

Dès la création de la poste, les lettres sont transportées par un cavalier appelé le « *courrier* ». Il est équipé d'une sacoche de cuir fixée à l'arrière de son cheval. Les lettres peuvent aussi être véhiculées par des charrettes spéciales appelées communément « *brouettes* ».

Devant l'accroissement de la correspondance, la sacoche du courrier s'avère insuffisante, d'où le recours à une malle placée sur une charrette à deux roues, qui prend le nom de « *malle-poste* ».

La malle-poste naît, donc, en 1793. Pour rentabiliser le transport des dépêches, l'administration admet des voyageurs dans ses véhicules.

Le courrier est alors contenu dans une malle verrouillée et solidement arrimée à la charrette.

La malle-poste va apporter un véritable service, malgré un certain inconfort.

Evoquons maintenant une affaire bien connue : l'affaire du courrier de Lyon. Comme elle transporte du courrier et souvent de l'argent et des valeurs, la malle-poste est souvent la cible de bandits de grand chemin qui profitent de cette période d'incertitude post-révolutionnaire pour accomplir leurs forfaits dans une relative impunité.

Le 17 mai 1796, la malle-poste qui assure la route Paris-Lyon est attaquée par cinq malfaiteurs. Le courrier et le postillon qui tentent de résister périssent dans l'attaque qui laisse aux voleurs près de 7 millions en assignats. L'attaque provoque un tel émoi que la police met tout en œuvre pour retrouver les agresseurs. L'enquête menée tambour battant entraîne l'arrestation de certains d'entre eux mais aussi l'arrestation et l'exécution d'innocents. Cette affaire restera dans les annales comme la démonstration magistrale d'une erreur judiciaire et amènera l'administration à faire escorter ses malles-poste par la troupe.

Pendant la Révolution, l'Etat abandonne le monopole du transport des voyageurs, conservant le service des malles-poste qui durera jusqu'à l'avènement du chemin de fer.

La malle-poste dessert les bureaux de poste disséminés le long de sa route, échange « à la volée » dépêches et courrier et ne s'arrête réellement qu'aux relais.

Au début du 19<sup>ème</sup> siècle, en plus des malles-poste, il existe le « *Service des Estafettes* ». Ce service transporte les dépêches par des postillons à cheval : les estafettes ordinaires assurant un service régulier accéléré et les estafettes extraordinaires utilisées pour des causes accidentielles urgentes.

Précisons également que les véhicules, attelages et tous les matériels sont contrôlés régulièrement. Selon l'instruction générale sur le service des postes du 29 mars 1832, un inspecteur départemental est chargé de faire réformer les chevaux, si nécessaire et de contrôler, également, l'état des harnais.

Quant aux véhicules, ils sont vérifiés régulièrement et sérieusement.

On peut trouver, dans les minutes de notaires et/ou des juges de paix des procès-verbaux de vérifications annuelles effectuées par des hommes de métier, particulièrement des carrossiers. On constate à travers ces procès-verbaux la rigueur et la sévérité de ces contrôles.

## Les relais de poste en Touraine

En 1831, les malles-poste partent tous les jours de Paris à destination des principales villes de province dont Bordeaux par Orléans et Tours.

Il existe 13 lignes principales et 26 traverses entre les villes importantes.

### La vieille route de l'Espagne

Les itinéraires utilisés changent au fil des quatre siècles d'existence des relais de poste. Ainsi l'itinéraire de Paris à Bordeaux n'est pas toujours passé par Tours. La raison évoquée est, que la ville à une certaine époque ne possérait pas de pont sur la Loire ...

De ce fait, on va d'Orléans à Blois puis, par les Montils, Pontlevoy, Montrichard, Le Liège, Loches, Descartes, Bordeaux et L'Espagne. Citons, à Montrichard (Loir-et-Cher) le relais-auberge « *l'Hostellerie de l'Ecu d'Espagne* ».

En 1708, on passe par Orléans, Blois, Amboise, Bléré, Sublaines, Loches, Ciran, Ligueil, La Haye-Descartes, puis la route de Poitiers. Cet itinéraire étant un des anciens itinéraires de Saint-Jacques- de-Compostelle.

A l'origine il n'y a pas de relais entre Le Liège et Loches, ce qui fait une longue étape. De plus il faut franchir la rivière l'Indrois ce qui constitue un obstacle important. En 1626, il existe un relais de poste à Montrésor dont le maître de poste est Maurice Malpensé.

La ville de Loches pose également un problème. Les cartes, livres de poste, l'état des postes d'Henri III ne connaissent que le relais de Loches. Ces documents ignorent la ville voisine Beaulieu où la tradition locale attribue le nom de « *Vieilles Postes* » à deux anciennes maisons du XVIème siècle. Les registres paroissiaux nous donnent la solution. De 1542 (au moins) à 1707, la poste de Loches est bien à Beaulieu. La raison est que Loches, étant une ville fermée, on préfère mettre le relais en dehors des remparts pour gagner du temps, surtout la nuit, en évitant les délais d'ouverture et de fermeture des portes avec les formalités qui les accompagnent. Beaulieu est aussi une ville fermée mais « *les Vieilles Postes* » sont en dehors des remparts. Après 1708 à 1752, le relais est situé à « *L'Hostellerie des Trois Rois* ». Les bâtiments ont disparu.

Entre Loches et Ligueil, citons le relais de Ciran dont le seul maître de poste fut Lambert Marchau, « *L'Hôtel de la Poste* » à Ligueil, tenu de 1542 à 1752 par les Salard et les Cornet, « *Le relais de La Cigogne* » à Cussay dont le maître de poste, dès 1616, est pendant une trentaine d'années le même que celui de La Haye (Descartes). La poste de La Haye est la dernière poste de la Touraine. Elle est en service de 1540 jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1752, date à laquelle la poste cesse de passer par La Haye pour passer par Sainte-Maure. En effet, le pont sur la Creuse est réputé étroit et dangereux, les voitures ne peuvent s'y croiser et versent souvent par-dessus le parapet et tombent dans la rivière. Citons les maîtres de postes successifs : Arnault, Chevreau et Pavillon.

Vers 1746-1748, la décision est prise de faire passer la route Paris-Bordeaux-Espagne par Tours. Après des travaux de rénovation, cette route est mise en service en 1752. C'est la genèse de la route nationale 10.

## La route des bords de Loire

De Paris à Blois et même Amboise, durant certaines périodes, le trajet est commun avec celui de la route d'Espagne. Pour se rendre d'Orléans à Blois, on emprunte la rive gauche de la Loire (est-ce pour mieux desservir Chambord, résidence royale ?) et de Blois à Amboise on suit la rive droite.

### *Le relais de la « Vieille poste du Haut Chantier » à Limeray*

C'est le premier relais de Touraine, que les voyageurs se rendant d'Orléans à Tours rencontrent, sur la route de Paris par les bords de Loire.

Le dernier de maître de poste est Pierre Cullère qui meurt en 1795. Une plaque à son nom figure encore sur le linteau de porte du logis principal. Auparavant, la charge de Maître de poste a été longtemps tenu par la famille Peillerault de père en fils.

### *Le relais du « Bout-des-Ponts » à Amboise*

Le relais est situé sur la rive droite. En 1540, il a pour titulaire Bonadventure Charlot, puis son fils, la famille Orillard.

### *Le relais de la Frillère à Vouvray*

Il est situé en bordure de la nationale 152 à une quinzaine de kilomètres de Tours. Il a servi jusqu'en 1850, date de suppression de la charge, de logis au maître de poste. De par sa situation géographique, ce relais est le témoin de l'apparition des éléments qui vont précipiter sa disparition. En effet, le pont de chemin de fer qui enjambe la Loire, à proximité, est achevé en 1845 et le premier convoi sur rail venant de Paris arrive en gare de Tours en novembre de la même année.

## La route de Tours à Paris par Vendôme et Chartres

### *Le relais de Monnaie*

Il est situé à 15 kilomètres de Tours. Il est difficile de le situer. En effet, le cadastre faisant état de plusieurs démolitions et constructions, il semblerait que le relais ait changé d'emplacements en même temps que de propriétaires. Le premier maître connu est Pierre Boulager. Suivent ensuite, entre 1793 et 1800 Jacques Lallier et en 1815 Martin-Simon Boulay.

Une tradition veut que Napoléon 1<sup>er</sup> y ait couché en 1811 lors de ses nombreux voyages vers le sud durant la guerre avec l'Espagne (1807-1814). Mais aucun écrit ne vient à l'appui de cette affirmation.

Pendant la Seconde guerre mondiale, la maison du maître de poste sert d'hôtel de ville ; les allemands ayant réquisitionné la mairie pendant l'Occupation.

### *Le relais du Cheval Blanc à Château-Renault*

De 1778 à 1794, le relais est situé au sud de la commune, à l'entrée du château de La Boissière sur la commune de Villedômer. Ensuite et, jusqu'en 1854 il est situé au centre du bourg sur la place où seront construites plus tard les halles.

Les registres de délibérations du conseil municipal nous renseignent sur l'identité des maîtres de postes suivants : Jean Barilleau, directeur des diligences, huissier public

décédé en 1822 à 81 ans ; Jacques Mercier, maître de poste aux chevaux, conseiller municipal, décédé en 1831 à 71 ans et enfin Jacques Mercier-Brisset, fils de Jacques Mercier, dernier maître de poste et, conseiller municipal de 1843 à 1870. En 1867, le chemin de fer passe et, surtout, s'arrête à Château-Renault d'où l'arrêt total des relais routiers.

## La route vers Nantes

### Le relais de Luynes

L'implantation du relais de poste à Luynes remonte au XVIII<sup>e</sup> siècle. La poste aux chevaux se trouve à cette époque au lieu-dit « *Croissant* » ou « *La Grande Halte* », à une dizaine de kilomètres de l'octroi de Tours.

De 1766 à 1785, le relais de poste est transféré à « *La Grange d'Ave* ». Les écuries sont ravagées par un incendie (sans doute criminel) dans la nuit du 21 août 1779.

Les registres paroissiaux de Sainte-Geneviève-de-Luynes font mention du passage, le 16 juin 1777, à la Poste de la « *Grange Dave* », de Joseph II, archiduc d'Autriche, fils de Marie-Thérèse d'Autriche et frère de Marie-Antoinette, reine de France.

La dernière localisation d'un relais de poste à Luynes se situe à « *Port-Royal* », auberge au XVIII<sup>e</sup> siècle et poste aux chevaux de l'an III (1794-1795) à 1824. Dans une note de nivôse an III (décembre 1794), le maître de poste Louis de la Tremblais, riche propriétaire, relate que le relais dispose de 22 chevaux, ce qui impose de nombreux postillons. A ceci s'ajoute l'entretien de l'hôtel pour les voyageurs des diligences. Il donne sa démission le 3 thermidor an II (1794) et Jean Cornet lui succède.

### Le relais des « *Trois Volets* » à Cinq-Mars-la-Pile

Ce relais est situé à 18 kilomètres, à l'ouest de Tours. Il est installé dans « *La Maison Gasnay* ».

En 1649, André Rochereau est déclaré Maître de poste. Ensuite, Jacques Robelin tient cette charge de 1722 à 1724. Les membres de sa famille remplissent les mêmes fonctions pendant près d'un demi-siècle. Le relais est incendié en l'an X (1801-1802).

La maison Gasnay porte successivement les noms de « *l'Auberge des Trois Vollets* » puis de « *La Bésarderie ou Ancienne Poste* ».

Le relais est supprimé en 1769.

### Le relais de Langeais

Le relais, bien que d'abord implanté à Planchoury, puis à Langeais a toujours été nommé « Langeais ». Les registres paroissiaux et d'état civil nous indiquent, entre autres, les noms de Louis Douatigny (mort en 1611) et Charles Mahoudeau (mort en 1630) comme « *Maîtres de Poste à l'Ecurie du Roi* » et ceux de Charles Cherbon, Jean Lavoilette et Jean Basson comme « *Maîtres de Poste aux chevaux* ».

### Le relais des « *Trois- Volets* » à La Chapelle-sur-Loire

Situé à 14 kilomètres de Langeais, la poste aux chevaux des Trois-Volets fonctionne sans interruption de 1708 à 1850.

## ***Le relais de Chouzé-sur-Loire***

Ce relais est le dernier relais situé en Indre-et-Loire. Il fonctionne sans interruption de l'origine à 1854.

## ***La route Tours-Laval-Rennes***

### ***Le relais de La Membrolle (Le Tremblay)***

Le relais est nommé pour la première fois, dans le livre de poste, en 1723 et cité jusqu'en 1746. Cependant, il semblerait que depuis 1742, il ait été remplacé par celui du « Tremblay ».

On relève, dans les registres paroissiaux, les noms de deux maîtres de poste : Etienne Meusnier en 1732 et Nicolas Chevallier, son beau-frère en 1757. Le relais du Tremblay est cité dans le livre des postes de 1746 à 1761.

Ce relais existe de 1723 à 1762. Il est tenu par Norbert Peltier puis par son fils Claude-Antoine. C'est le dernier relais situé en Indre-et-Loire, le suivant étant celui du Lude, dans la Sarthe.

## ***La route Tours-Châteauroux***

Cette liaison est ouverte en 1773.

### ***Le relais de Cormery***

Il est tenu par Jean Héron, en même temps fermier de la métairie d'Aubigny sur la paroisse de Tauxigny, de 1773 à 1780. La maison de poste est située à l'est du bourg, non loin de l'emplacement actuel de la gare.

### ***Le relais de Loches***

Le relais de Loches, disparu depuis la suppression de la vieille route d'Espagne vingt-et-un ans plus tôt, reprend du service avec Pierre-Etienne Cormeille, patron de l'Hôtel de France. En 1777, il transporte l'hôtel et le relais de poste à l'ancien couvent des Cordeliers, désaffecté depuis trois ans et dont il vient de faire l'acquisition. Ce relais reste à cet endroit jusqu'en 1789.

Peu après 1800, Louis Carit, d'abord « courrier de l'Armée » puis entrepreneur de transport de voyageurs entre Tours et Châteauroux, reprend les postes de Cormery et Loches. A son décès en 1848, son fils Alexandre exerçant la même profession prend sa succession. Succession elle-même assurée, en 1866 par sa veuve Aimée née Delaunay.

## ***La route Tours-Châtellerault***

La portion Tours-Châtellerault est mise en service le 1<sup>er</sup> juillet 1752.

### ***Le relais « Les Carrés (ou Quarrés) à Chambray-lès-Tours***

Le premier maître de poste du relais, en 1752, est le sieur Pigeon, venant du relais de Loches. Le relais sera supprimé en 1806. Il est situé à l'emplacement actuel de la zone industrielle de Chambray (vers Castorama). Le relais est supprimé en 1806.

### **Le relais de Montbazon**

En 1752, le sieur Rolland est le premier maître de poste. Sa famille gardera le relais, sans interruption mais à différents emplacements, jusqu'à la disparition de la poste aux chevaux.

C'est à cet endroit que le matin du 1<sup>er</sup> juillet 1815, une calèche jaune sans armoiries et capote relevée s'arrête. Elle emmène le général Becker, chargé, dit-il, d'une mission urgente et quatre personnes, dont son soi-disant secrétaire, un gros homme en frac bleu qui somnole sur le siège arrière. Gabriel Rolland, le maître de poste ne reconnaît pas Napoléon en route pour Rochefort, puis vers Sainte-Hélène.

### **Le relais de Sorigny**

L'existence du relais de Sorigny est attestée sans interruption de 1752 à 1854. Il est situé face à la mairie actuelle. Le relais est tenu par Antoine Regnault-Rochefort, gendre de Lambert Marchau, ancien maître de poste de Ciran, puis par ses descendants. En 1814, la veuve du dernier Marchau, fait construire un nouveau relais nommé « *La Poste* » et une belle maison d'habitation. Ces bâtiments existent encore.

### **Le relais de Sainte-Catherine de Fierbois**

Le relais dit de Sainte-Catherine-de-Fierbois est situé sur la paroisse puis la commune de Saint-Epain. Il est supprimé en 1778. Son seul titulaire est Louis Méry, ancien maître de poste de Sublaines et autre gendre de Lambert Marchau. L'endroit se nomme « *La Poste* ». Étant construit sur le point le plus élevé de la route entre Tours et Port-de-Piles, on y construira une tour du télégraphe Chappe.

### **Le relais de Sainte-Maure**

Après sa disparition vers 1670, le relais de Sainte-Maure refait son apparition. Un premier emplacement à « *l'Hôtel du Cheval Blanc* » est tenu successivement par Estienne Meusnier et son beau-frère Nicolas Chevallier. Le relais est déplacé aux environs de 1814 vers une autre auberge à l'entrée du bourg : « *L'Hostellerie des Hauts de Sainte-Maure, la Poste du XVI<sup>e</sup>* ». Il existe toujours en 1854.

### **Le relais de Beauvais à Draché**

Le relais de Beauvais est en activité de 1752 à 1815. Il est situé au lieu-dit « *La Poste de Beauvais* ». Il est attribué à Marie Fanon, veuve de François Marchau, ancien maître de poste de « *La Cigogne* », puis à son gendre Louis Mauricet qui le vend en 1776 à Martial Leclerc.

### **La route de Niort**

#### **Le relais d'Azay-le-Rideau**

Le relais d'Azay-le-Rideau est créé le 26 octobre 1831. Le même jour est nommé le premier maître de poste, Paul-Emile-Orient Foucher entrepreneur de transports à Tours. En 1832, suite à une enquête de l'administration des Postes, il apparaît que le relais est implanté sur la commune de Cheillé de l'autre côté de l'Indre. Foucher s'engage à le ramener à Azay-le-Rideau. Foucher exercera jusqu'en 1846.

### **Le relais de Chinon**

Le relais de Chinon est également créé le 23 octobre 1831. Le même jour est nommé le premier maître de poste Pierre Blandin marchand de chevaux résidant à Tours. Suite à son décès en 1832, son gendre Joseph-Emmanuel Prat lui succède.

### **Les relais de la ville de Tours**

La localisation des relais de poste dans la ville de Tours est difficile pour deux raisons principales. Premièrement, il y ambiguïté entre l'appellation « *relais de poste* » (terme officiel) et « *relais de messageries* » ou « *dépôts de voitures publiques servant de transport des voyageurs* ». Deuxièmement, tous les relais de postes se situent dans la partie de la ville bombardée en 1940. Il ne reste donc plus de trace visible de leur implantation, à l'exception de l'église Saint-Julien.

Il faut attendre le début du règne de François 1<sup>er</sup> pour en entendre parler d'une route de Poste à Tours, celle de Paris à Nantes, par les bords de Loire.

Vers 1775-1780, la route de Paris à Poitiers et Bordeaux emprunte l'itinéraire passant par Tours et les relais de poste s'implantent près de l'entrée du pont de pierre et principalement le long des quais et de la rue Colbert.

Le seul bâtiment qui n'a pas été détruit lors du bombardement et qui a servi de relais de poste est donc l'abbatiale Saint-Julien. A la Révolution, les moines sont chassés de l'abbaye et les bâtiments conventionnels sont vendus en biens nationaux. L'église sert alors de remise et d'écurie pour les diligences, particulièrement celles de la poste aux chevaux.

Les registres paroissiaux puis d'état civil nous renseignent sur l'existence d'un certain nombre de chevaucheurs et maîtres de poste :

- En 1530 : Pierre Hatry chevaucheur, ancien maître de poste en Italie.
- En 1542 : Jean Proust chevaucheur.
- En 1584 : François Proust, fils de Jean Proust, maître de poste.
- Fin XVI<sup>e</sup> siècle : François Goguelin et Louis Daguet, maîtres de poste.
- En 1629 : Pierre Rouillé, beaux-frères de Goguelin et Daget, maître de poste.
- En 1654, Louis Rouillé, fils de Pierre. Il succède pour peu de temps à son père car il devient Maître des Courriers à Paris.
- Dès 1654 : Christophe Jouault, beau-frère de Louis Rouillé.
- En 1711 : Jacques Robelin, fils et petits-fils des maîtres de poste de Cinq-Mars-La-Pile.
- En 1757, suite au décès de Cantien Nampe, successeur et gendre de Jacques Roblin, sa veuve Jeanne Roblin sera maîtresse de poste jusqu'en 1779.
- En 1787 : François Richer.
- Le 17 brumaire an V (7 novembre 1796) : François-Joseph Charetton.
- Entre 1823 et 1835 : Denis-Charles Couëtte, maître de poste.
- En 1837 : Gaudriot (ou Gaudriau).
- Adrien-Jacques de Loynes de Fumichon : successeur de Gaudriot.

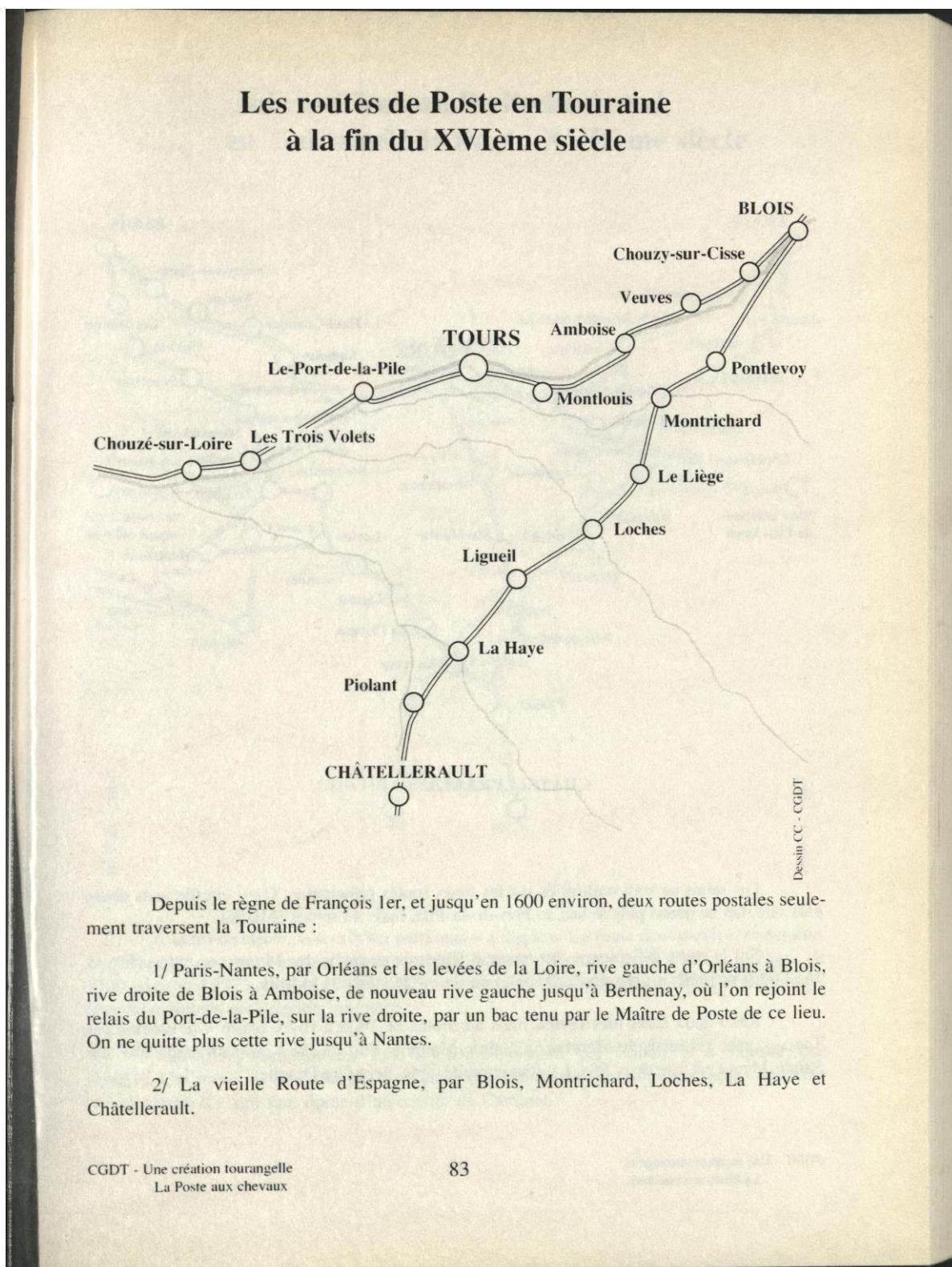
- En 1862 : suite au décès de Loynes de Fumichon, sa veuve Louise-Adrienne devient maîtresse de poste. Elle démissionne en 1867.
- 13 décembre 1867-1869 : Henry Davenat, maître de poste.

En 1873, la Poste aux chevaux est supprimée, et avec elle le relais de Tours.

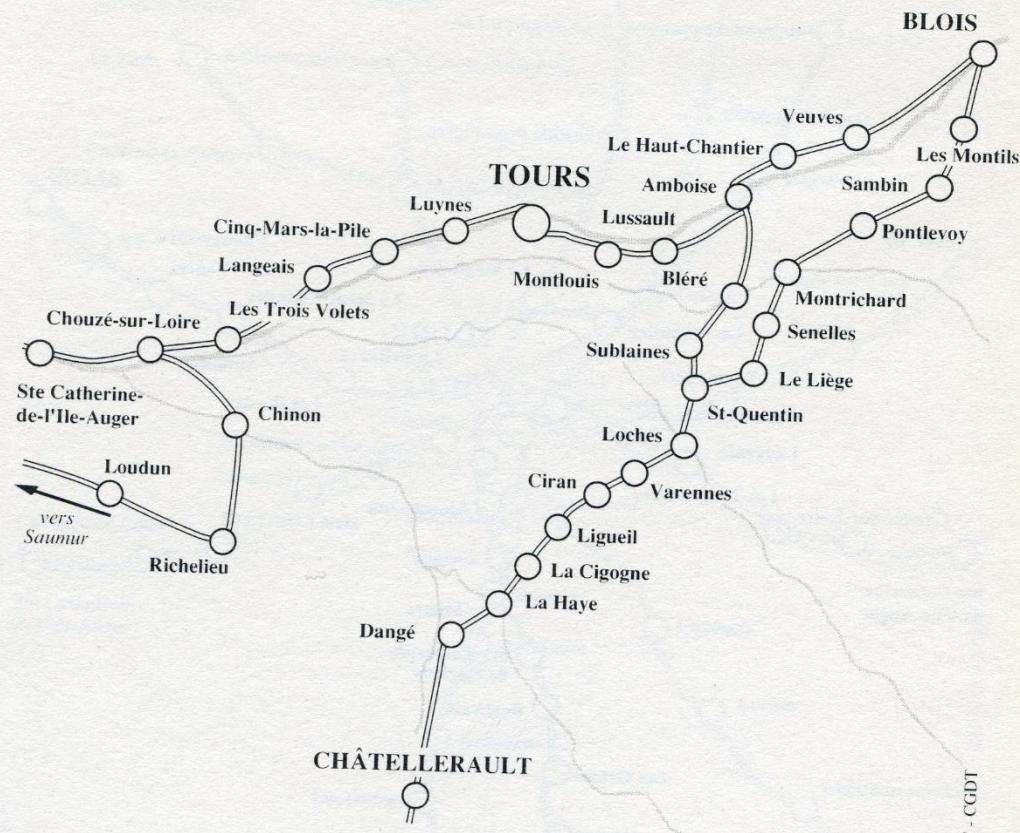
Pour clore cette première partie, on peut dire que le service de poste, mis en place au 17ème siècle pour les particuliers, va complètement révolutionner la société. Le courrier va faire partie de la vie quotidienne des gens.

Au 18<sup>ème</sup> siècle, la correspondance est acheminée aux différents destinataires par des messagers, mais aussi par ce service de poste qui devient un service public extraordinaire.

*Les routes de poste en Indre-et-Loire.  
Extrait de l'ouvrage. Une création tourangelle : la Poste aux chevaux.  
Centre généalogique de Touraine, Tours (2002).*



## Les routes de Poste en Touraine à la fin du XVIIème siècle

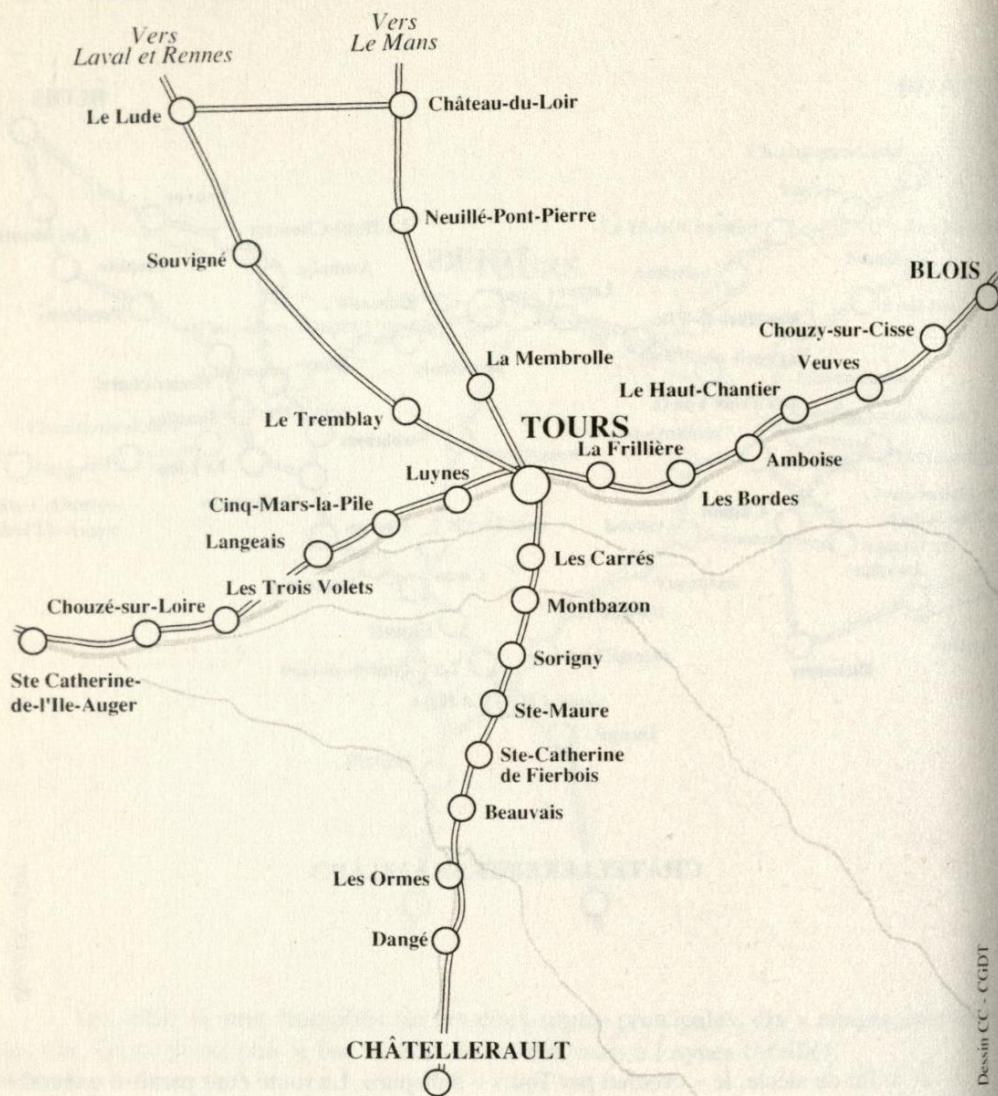


Dessin CC - CGDT

À la fin du siècle, le « crochet par Tours » a disparu. La route était paraît-il exécrable. En revanche, on trouve une variante au tracé de la route d'Espagne entre Blois et Loches : de 1700 environ à 1722, puis de 1748 à 1752, on passera par Blois, Amboise, Bléré et Sublaines; le reste du temps par l'ancien itinéraire.

Vers 1638, Richelieu est relié à Chouzé-sur-Loire par Chinon et à Saumur, par Loudun. Ces routes ne devaient pas être rentables ; elles furent abandonnées moins de trente ans plus tard. Il s'agit sans doute d'un caprice du Cardinal.

## Les routes de Poste en Touraine en 1753

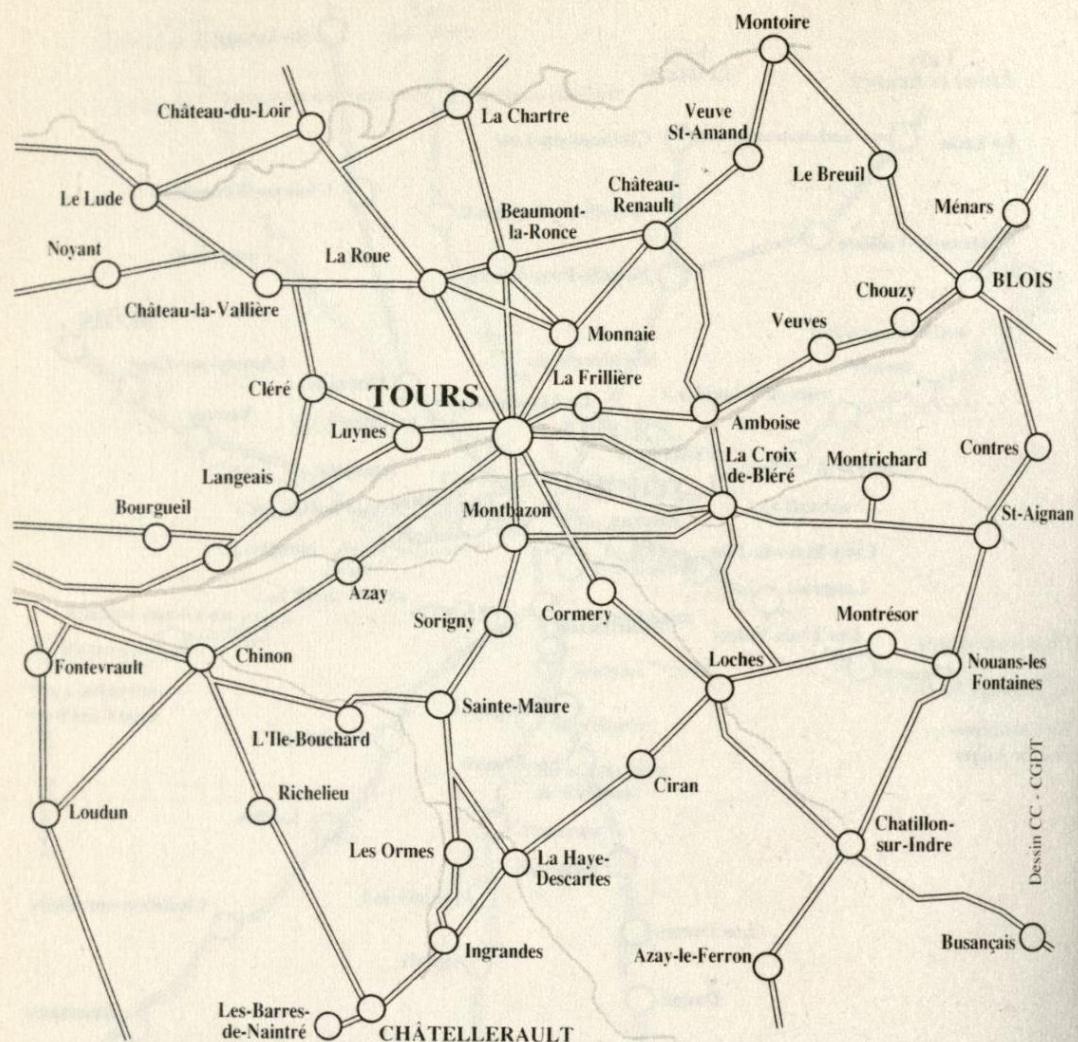


Le grand chambardement eut lieu en 1752 avec la suppression, d'un trait de plume, de la vieille route d'Espagne. On passera désormais, de Tours à Châtellerault, par ce qui deviendra la N10, en créant sept nouveaux relais.

Paris-Nantes suit désormais la rive droite dans toute la traversée de la Touraine. Lussault et Montlouis sont remplacés par Les Bordes (qui disparaîtra vite) et La Frillière. Le relais de Tours est situé rive droite, à Saint-Symphorien.

Apparition de Tours-Laval et Tours-Le Mans.

## Les routes de Poste en Touraine au XIXème siècle



Tous les noms de lieux correspondent à un relais de Poste. Toutes les routes dessinées sont montées en poste. Mises à part les rivières aucune autre indication n'est portée sur cette carte.

## La Poste aux lettres en Touraine

---

À la fin du 16<sup>ème</sup> siècle, Henri IV réglemente les fonctions d'une Poste aux lettres en essayant d'en faire un moyen de concurrencer les divers réseaux de messageries privées qui se partagent le marché de plus en plus rémunérateur du transport des courriers. Ainsi, l'édit de 1603 prévoit que les courriers du roi pourront acheminer la correspondance privée. Dans le même temps, suite à la fusion des offices de "Général des relais" et du Contrôle général des Postes, l'organisation et le contrôle de la Poste aux chevaux et de la Poste aux lettres sont placés sous une même autorité. En 1668, Louvois est chargé de la Surintendance générale des Postes et crée la Ferme générale des Postes, système qui concède au fermier, moyennant un bail de cinq ans, l'exploitation du service postal avec les bénéfices et les priviléges qui lui sont attachés.

### Au 18<sup>ème</sup> siècle

#### Sources d'Archives

##### Série C : Archives de l'intendance de la généralité de Tours

###### C 349

La généralité de Tours comprenant les provinces de Touraine, Anjou, et Maine, on trouve aussi des renseignements sur les départements voisins de l'Indre-et-Loire.

- Liste des bureaux de poste de la Généralité et noms des directeurs : Tours, Amboise, Champigny, Chinon, Esvres, La Haye (Descartes), Langeais, L'Île-bouchard, Loches, Montbazon, Preuilly, Richelieu, Sainte-Maure. Documents non datés précisément (entre 1760-1788).
- État fourni par Louis Becquet, directeur du bureau de poste de Chinon, de l'administration dudit bureau, pendant l'année 1763.
- Lettre du duc de Choiseul, surintendant des postes, adressée à l'intendant Lescalopier 25 juin 1765, pour soutenir la demoiselle Buguet, directrice des postes de Mayenne, à qui l'intendant a réclamé l'emploi du distributeur et du courrier pour faire les travaux de corvées publiques. Or les employés des Postes sont exempts de charges publiques.

## Au début du 19<sup>ème</sup> siècle

### Les émissaires et les messagers des sous-préfectures

La distribution du courrier concerne surtout la correspondance officielle. Elle est effectuée par des émissaires, dont la fonction est établie en 1805.

**Un arrêté du préfet du 19 novembre 1806, paru dans le journal des Communes du 24 novembre 1806 (6P11)** précise les moyens de vérifier le travail des émissaires, grâce à une feuille de correspondance remise à chaque tournée où est noté le nom des communes où sont portés les paquets et où figurera la signature du destinataire (le fonctionnaire de mairie).

**Un autre arrêté du préfet du 15 février 1807, paru dans le journal des Communes du 14 mars 1807 (6P11)** redéfinit le parcours des émissaires du 1<sup>er</sup> arrondissement, pour ceux résidant à Villandry, Montbazon, Montlouis, Cormery, Saint-Ouen « *dont le service de la correspondance ne se fait pas avec toute l'activité et l'exactitude que l'on doit attendre* ».

**Un récapitulatif établi par le sous-préfet de Chinon en 1809 donne pour l'arrondissement de Chinon un état du service (6P11).**

9 émissaires (7 piétons, 2 à cheval) basés à Azay-le-Rideau, Bourgueil, Château-Lavallière, Chinon, L'Ile-Bouchard (St Gilles), L'Ile-Bouchard (St Maurice), Langeais, Ste Maure, Richelieu desservent 109 communes.

Il faut noter que l'émissaire piéton basé à Chinon dessert journallement 20 communes. Celui basé à Richelieu vient tous les jours à cheval à Chinon « *aussitôt l'arrivée du courrier et repart sur le champ* » desservir les 21 communes.

### Les messagers des sous-préfectures

A la suite des émissaires, ils assurent la correspondance administrative entre le chef-lieu d'arrondissement postal et les communes rurales.

**Un tableau récapitulatif établi en 1813 par la sous-préfecture de Tours (6P11)** mentionne les 13 secteurs où sont établis les messagers et la participation financière de chaque commune au salaire du messager.

Si l'administration est souvent obligée de « *recadrer* » le travail, il arrive aussi que celui-ci soit bien exécuté. Ainsi **un certificat délivré en 1821 à Etienne Nicotin, émissaire**, par les maires de St-Denis (Amboise), Chargé, Mosnes, Souvigny, Chisseaux, Chenonceau, Civray, Dierre et St Règle, mentionne « *qu'Etienne Nicotin a rempli pendant l'année 1820 les fonctions qui lui sont confiées avec tout le zèle et l'exactitude possible* » (6P11).

6P11. Arrêté du préfet du 15 février 1807, paru dans le journal des Communes du 14 mars 1807. Redéfinition du parcours des émissaires du 1<sup>er</sup> arrondissement postal, pour ceux résidant à Villandry, Montbazon, Montlouis, Cormery, Saint-Ouen « dont le service de la correspondance ne se fait pas avec toute l'activité et l'exactitude que l'on doit attendre ».

( 92 )		
publique, pour s'assurer, 1. <sup>er</sup> si les chapelles ouvertes dans ces établissements, pour l'exercice du culte, sont dans un état décent et convenable; 2. <sup>o</sup> si le culte y est exercé conformément aux règles établies; 3. <sup>o</sup> si les aumôniers qui les desservent remplissent exactement leurs devoirs et leurs fonctions; 4. <sup>o</sup> enfin si on a soin d'instruire les élèves dans les principes de la religion, et de leur enseigner le catéchisme publié dans le diocèse.		
Vous voudrez bien, M. le Préfet, concourir en ce qui vous concerne à l'exécution de cette décision impériale, et m'accuser réception de la présente lettre.		
Recevez, M. le Préfet, l'assurance de ma considération distinguée, Signé P O R T A L I S.		
( ART. 41. ) Émissaires.		
EXTRAIT du registre des actes de la Préfecture, du 25 février 1807.		
LE PRÉFET du département d'Indre et Loire,		
Vu les arrêtés de notre prédécesseur, des 14 ventôse an 9, 19 vendémiaire an 11, et 14 brumaire an 13, sur l'établissement des émissaires, la fixation et le mode de paiement de leur salaire;		
Vu nos arrêtés des 19 novembre 1806 et 10 janvier dernier;		
Considérant que malgré le grand nombre d'émissaires établis dans le premier arrondissement, le service de la correspondance ne se fait pas avec toute l'activité et l'exactitude que l'on devait en attendre;		
Que l'expérience a démontré la nécessité d'apporter des changemens dans la composition des arrondissemens,		
A R R È T E :		
ART. I. <sup>er</sup> A compter du 1. <sup>er</sup> avril prochain le parcours des émissaires du premier arrondissement sera fixé de la manière suivante :		
1. <sup>o</sup> Le sieur ROBLIN fera le service des communes ci-après :		
fr. c. Ballan . . . . . 22 10 Berthenay . . . . . 13 30 Beaumont-lès-Tours . . . . 10 54 Druie . . . . . 31 95 Étienne ( Saint ) . . . . . 22 91		
Genouph ( Saint ) . . . . . 9 15 Joué . . . . . 47 30 Lariche . . . . . 21 93 Miré . . . . . 00 86 Savonnières . . . . . 30 46 Villandry . . . . . 29 77		
240 27		
( 93 )		
2. <sup>o</sup> Le sieur BRUNEAU, demeurant à Montbazon, fera le service des communes dont les noms suivent :		
fr. c. Artannes . . . . . 34 10 Monts . . . . . 21 20 Pont-de-Ruan . . . . . 26 60 Sorigny . . . . . 52 10 Veigné . . . . . 39 20 Ville-perdue . . . . . 12 93		
278 13		
3. <sup>o</sup> Le sieur DANSAULT, demeurant à Montlouis, fera le service des communes de		
fr. c. Montlouis . . . . . 76 12 Martin-le-Beau ( Saint ) . . . 51 75 Lussault . . . . . 5 47 Pierre-des-Corps ( Saint ) . . . 23 00 Ville-aux-Dames ( La ) . . . 16 66		
173 00		
4. <sup>o</sup> Le sieur BELLEMANIÈRE, demeurant à Cormery, fera le service des communes ci-après :		
fr. c. Azay-sur-Cher . . . . . 39 90 Avertin ( Saint ) . . . . . 28 68 Branchs ( Saint ) . . . . . 63 00 Chambray . . . . . 19 79 Courçay . . . . . 18 78 Cormery . . . . . 31 1 Évres . . . . . 46 00 Lairçay . . . . . 15 79 Truyes . . . . . 16 42 Véretz . . . . . 19 31		
298 68		
332 82		
II. Les parcours des émissaires de Châteaurenault, Neuillé-Pont-Pierre, Luynes, Bléré, Neuvy, Monnaie et Amboise, sont maintenus tels qu'ils sont réglés par l'arrêté du 19 vendémiaire an 11.		
III. Les arrêtés de notre prédécesseur, des 14 ventôse an 9, 19 ven-		

Les réorganisations de service permettent aussi d'avoir des renseignements sur l'organisation de la distribution du courrier.

Ainsi, ce tableau établi en 1824 concernant le service des émissaires dans l'arrondissement de Chinon (**6P12**) :

« *La correspondance avec Azay et Langeais se fait par la poste 3 fois par semaine. Elle part de Chinon le lundi, jeudi et samedi et arrive à Azay à 9h30 (heure de départ non mentionnées). L'émissaire d'Azay commence sa tournée par Lignières, lieu de rendez-vous où se trouve l'émissaire de Langeais à 11h. Chacun dessert ensuite la dizaine de communes (parcours d'une cinquantaine de km) dont il est chargé le jour même et termine le lendemain* ».

## La réception et la distribution du courrier

Etat en 1828 :

- Bureaux de direction chargés de toutes les opérations postales : *Amboise, Azay-le-Rideau, Bourgueil, Château-Renault, Chinon, Chouzé-sur-Loire, Cormery, La Haye-Descartes, l'Île-Bouchard, Langeais, Loches, Montbazon, Neuvy-le-Roi, Preuilly, Richelieu, Sainte-Maure, Tours, Vouvray.*

- Bureaux de distribution (attribution moins étendues) *Bléré, Champigny-sur-Veude, La Chapelle-sur-Loire, Neuillé Pont-Pierre.*

Les noms en italique désignent les établissements dirigés par des femmes.

## 6P12. Tableau établi en 1824 concernant le service des émissaires dans l'arrondissement de Chinon.

## De l'émissaire au facteur.

Une enquête effectuée en 1828 va déterminer la mise en place d'une distribution en milieu rural.

**La loi du 3 juin 1829** va marquer un tournant important, en mettant en place **à partir du 1<sup>er</sup> avril 1830, l'emploi de facteurs.**

Pour préparer ce nouveau service, une lettre de Jean-Antoine Roger, directeur des postes à Tours, adressée au préfet le 29 août 1829 demande que lui soient recommandés 3 facteurs ruraux parmi les émissaires employés par les sous-préfectures (6P3).

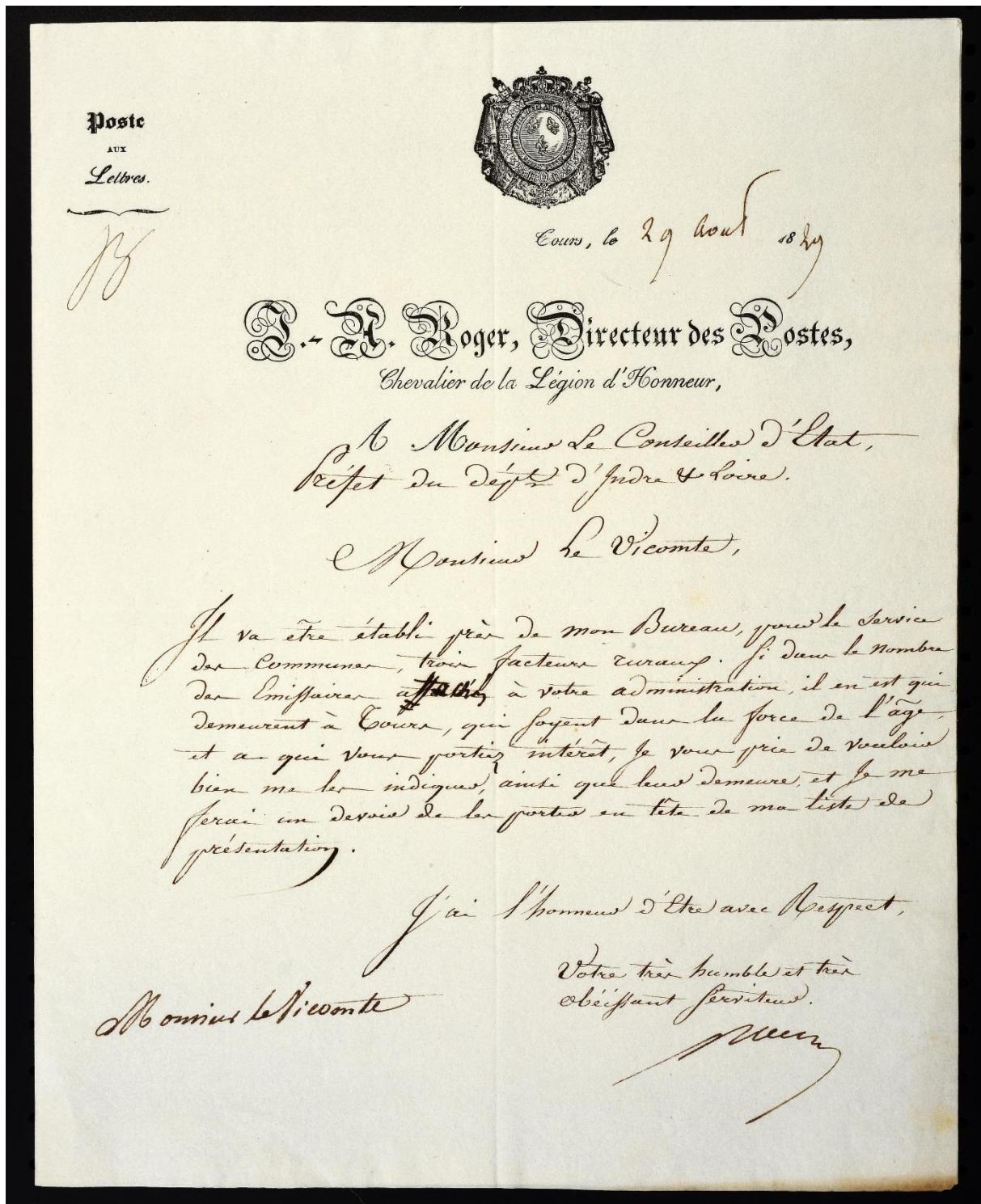
D'abord effectué tous les 2 jours, le service rural devient journalier par la loi du 21 avril 1832.

## Le facteur-boîtier

Ce terme désigne un travail combinant à la fois, les fonctions sédentaires dans un bureau de poste et la distribution des lettres à domicile. Ce service créé en 1823 à Paris n'est mis en place qu'en 1850 en province et l'Indre-et-Loire est le 1<sup>er</sup> département à installer ce service.

Par une délibération du 29 mai 1850 du Conseil national des postes, il est établi à titre d'essai, près de la station de Savonnières, sur le chemin de fer de Tours à Nantes, un facteur chargé de recevoir, de distribuer et d'expédier les correspondances et rendra compte de ses recettes au bureau de Tours « (A.N F90 20113).

6P3. Lettre de Jean-Antoine Roger, directeur des postes à Tours, adressée au préfet le 29 août 1829 demandant que lui soient recommandés 3 facteurs ruraux parmi les émissaires employés par les sous-préfectures.



## La création des bureaux de poste

Les bureaux de poste se mettent en place progressivement dans les communes, où ils deviennent un enjeu politique.

Une enquête préparatoire est établie par l'administration des postes pour décider de l'installation d'un bureau de poste accompagnée de pièces justificatives :

- la délibération du conseil municipal
- le plan cadastral pour choisir l'emplacement du bureau
- le plan d'ensemble des routes reliant les différents bureaux avec qui le nouveau serait en relation
- la commune doit posséder une horloge publique bien réglée

De 18 bureaux de poste existant en 1830, on dénombre une soixantaine de bureaux en 1870 et 90 bureaux en 1889.

Pour connaître la liste des bureaux de poste, le mieux est de consulter les annuaires.

Les communes qui sollicitent une recette de poste doivent s'engager :

- à fournir gratuitement pendant 18 ans le local nécessaire au fonctionnement du service et au logement du titulaire
- à faire l'acquisition à leurs frais d'un indicateur système Thierry

Les renseignements concernant les bureaux de poste, généralement classés par ordre alphabétique de communes sont disponibles dans les sources d'archives de l'administration postale : **6P33-36 ; 1509W1-17 ; 1731W47-58.**

On peut consulter aussi les archives communales cotées **E dépôt, série G : contributions, administrations financières** mais le résultat est très variable d'une commune à l'autre.

L'exemple de Nouzilly (**EDEP175**) est assez riche en informations :

G13	Voiture postale, création : correspondance.	1901-1910
G14	Installation téléphonique, mise en place : correspondance (1892-1894) ; fusion des réseaux du département : correspondance (1901) ; vérification : correspondance (1905). Télégrammes, distribution : correspondance (1900) ; enquête sur le réseau de Nouzilly : avertissement d'enquête (1918).	1892-1918

G15	Bureau de poste, création : correspondance, extraits du registre des délibérations du conseil municipal (1891-1900) ; suppression envisagée : correspondance (1927) ; distribution : correspondance (1894-1920), cahier des charges (1911).	1891-1917
G16	Personnel du bureau de poste, demandes d'affectation : correspondance (1901-1902) ; notifications de nomination : correspondance (1902) ; fixation des jours de repos : correspondance (1919).	1901-1919
G17	Locaux du bureau de poste, choix : correspondance (1900-1918) ; fixation du loyer : correspondance (1919) projet de bail : correspondance (1918), extrait du registre des délibérations du conseil municipal (1919) ; bail : contrats (1900-1919), état des lieux (1901).	1900-1919
G18	Bureau de poste, travaux et aménagements : correspondance (1920), feuilles de comptes (s.d), fiches de frais (1902-1919).	1902-1920

Si les renseignements ne subsistent pas dans les archives communales, ils peuvent figurer dans la sous-série de l'administration communale (contrôle de légalité de la préfecture) cotée **20**, dans la rubrique Travaux publics, équipement, assainissement.

## Comment trouver des renseignements sur les bureaux de poste ?

### L'exemple de Cangey

#### Dossier : correspondance administrative préfectorale (6P33) :

18 novembre 1900 : délibération du conseil municipal pour demander une personne spéciale dépendant du bureau de poste de Limeray pour la distribution du courrier à Cangey qui est faite trop tardivement (17h-18h).

1902 : suite à la demande du conseil municipal pour savoir à quel moment Cangey pourra être doté d'un bureau de poste, le directeur des postes répond que Cangey occupe dans la liste des demandes la 26<sup>ème</sup> place du département.

21 mars 1903 : création d'un établissement de facteur-receveur. Ce terme désigne un type secondaire d'établissement postal à partir de 1850 où le titulaire combinait à la fois les fonctions de distributeur et de facteur.

#### Dossier : administration communale (contrôle de légalité du préfet) 2 Ø 43/37 :

9 avril 1911 : délibération du conseil municipal donnant l'accord pour l'acquisition de la maison de Mme Poupon pour y établir le bureau de poste.

1912 : devis d'aménagement et plans réalisés par Jérôme, architecte à Amboise.

15 mars 1914 : réception des travaux.

Octobre 1921 : bail conclu entre la commune et l'administration des Postes de 1921 à 1932.

#### Dossier : direction des postes (1509 W 3)

Baux (1921-1972).

Travaux d'entretien (1936-1980).

Etat des lieux et inventaire du matériel (1962-1990).

A noter Images imprimées du matériel de timbrage et des cachets.

#### Dossier : direction des postes (1731 W 56)

22 mai 1905 : ouverture du service télégraphique.

On notera que l'administration des Postes n'hésite pas à employer le féminin pour les professions, puisque la lettre du 22 mai écrite par le directeur départemental des postes est adressée à Mademoiselle la receveuse de Pocé.

1916-1936 : correspondance concernant les difficultés pour la distribution des télégrammes.

**1509 W 3. Inventaire des instructions, des registres, des documents et des objets de matériel existant au bureau de poste de Cangey, le 8 novembre 1988.**

6

**II. OBJETS DE MATÉRIEL POSTAL**

Désignation des matières ou objets	Nombre d'objets représentés		Observations
	en bon état	en mauvais état	
<b>I. APPAREILS DE PESAGE</b>			
Balance pèse-lettres, portée 3 kilogrammes	500gr	1	
Balance bascule, portée 60, 100 ou 120 kilogrammes			
Balance semi-automatique, portée 3 kilogrammes			
Balance semi-automatique, portée 5 kilogrammes		1	
Balance semi-automatique, portée 15 kilogrammes			
Balance électronique, portée 5 kilogrammes			
<b>II. MATÉRIEL DE TIMBRAGE ET CACHETS</b>			
Griffe horizontale gravée (1 ligne)		1	
Griffe horizontale gravée (2 lignes)		1	
Griffe pour registre à chargements gravée (1 ligne)			
Griffe pour registre à chargements gravée (2 lignes)			
Griffe conférant la franchise (1 ligne)			
Griffe conférant la franchise (2 lignes)			
Griffe CNE « Intérêts capitalisés »		2	
Couronne de timbre à date (toutes formes) pour recettes, bureaux télégraphiques, bureaux ambulants, affranchissement en numéro raire, journaux ou imprimés			
Couronne pour machine SECAP		1	
Timbre horodateur télégraphique			
Timbre de brigade de bureau ambulant			
Timbre rond pour bureaux de Paris ou hexagonal pour recette auxiliaire de cette ville			
Timbre AR		1	
Timbre PP		1	
Timbre « Express » et « Distribution par porteur spécial »			
Timbre pour annotations diverses entouré d'un cadre rectangulaire avec légendes : retard imputable au journal, refusé, décédé, parti sans laisser d'adresse, non réclamé, retour à l'envoyeur, chargé, etc.		20	
Timbre pour préposé avec étui et tampon		1	
Timbre T			
Timbre OR ou OL		1	
Timbre de contrôle des affranchissements Avion		1	
Cachet à cire en cuivre			
Cachet à cire comportant une lettre alphabétique (pour sous-caisse)			
Cachet à cire avec étui pour inspecteur principal chargé de la vérification des caisses			
Cachet d'identification des postes comptables		1	
Plaque en caoutchouc			
Boîte à caractères pour bureaux ambulants		1	
Boîte à caractères pour établissements de poste			
Tampon rond			
Tampon rond avec boîte et couvercle			
Autres tampons pour guichets			
Tampon avec étui pour distributeur		1	+1 recharge
Brosse nettoyage timbre à date			

## L'exemple de Bréhémont

### Dossier : correspondance administrative préfectorale (6P33)

1901 : installation d'un facteur-boitier.

12 mai 1902 : installation d'un facteur-receveur municipal.

Avril 1902 : cahier des charges pour un service à pied concernant le transport des dépêches entre Bréhémont (courrier communal) et la gare de Langeais.

Distance de 6 km. 2 services

Départ de Langeais : 6h et 15h30      Arrivée Bréhémont : 7h30 et 17h

Départ de Bréhémont : midi et 18h      Arrivée à Langeais : 13h30 et 21h30

1903 : projet de construction d'un bureau pour facteur receveur.

Plan aquarellé sur calque. Dessin de l'architecte G. Benoit à Amboise.

11 août 1903 : adjudication des travaux de construction.

7 novembre 1909 : demande du conseil municipal pour création d'un service télégraphique et téléphonique.

24 novembre 1909 : lettre d'appui du sous-préfet de Chinon pour « les républicains » de Bréhémont et son nouveau maire.

1<sup>er</sup> décembre 1909 : ouverture du service télégraphique et téléphonique.

La transmission des télégrammes sera effectuée à l'aide d'appareils téléphoniques.

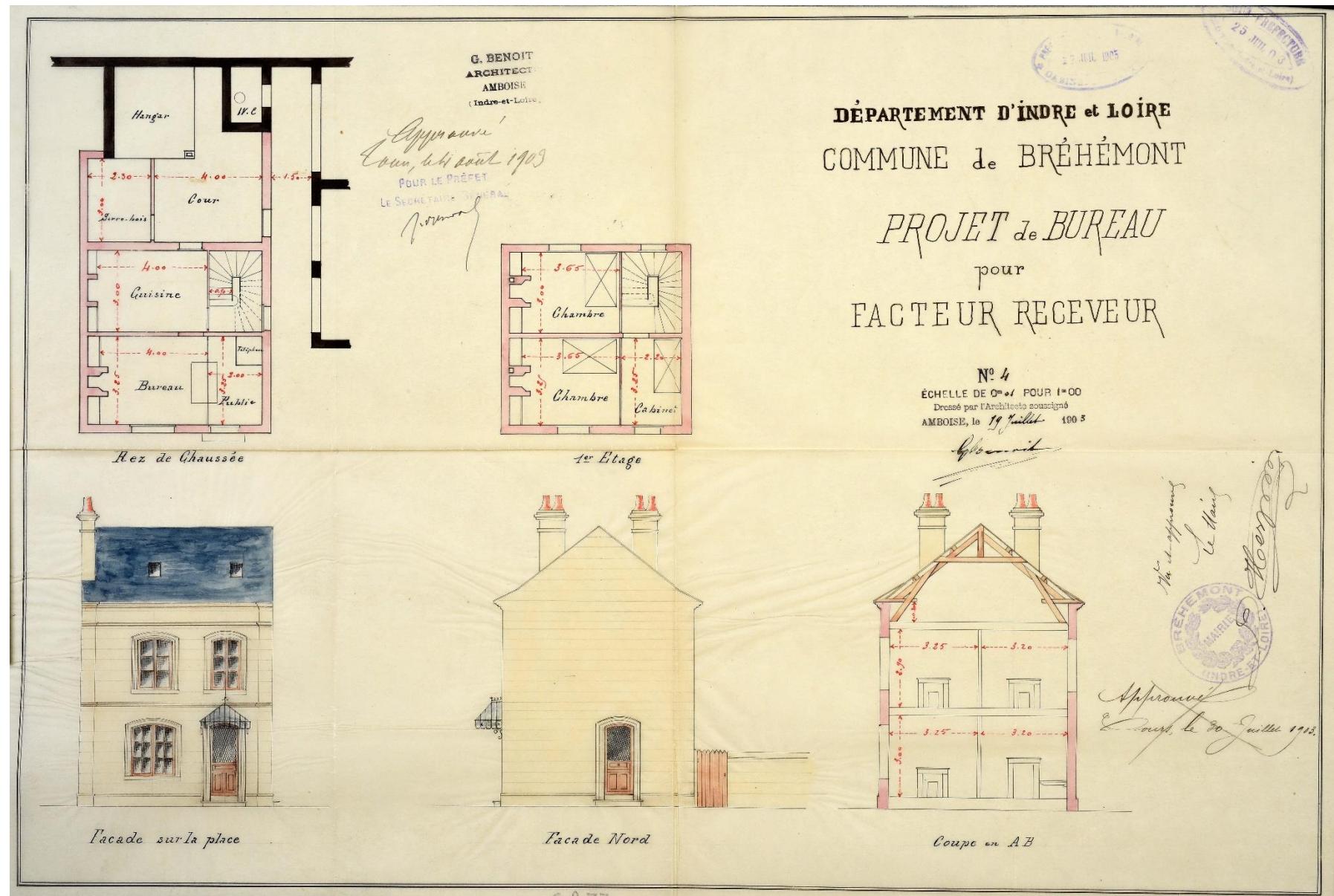
### Dossier : direction des postes (1509 W 2)

Baux et travaux d'entretien (1927-1976).

### Dossier : direction des postes (1731 W 56)

Correspondance concernant le transport des télégrammes pour lequel le recrutement est difficile.

6 P 33. BREHEMONT : projet de bureau pour le facteur receveur. Plan établi par G. BENOIT, architecte à Amboise en 1903.



## Quelques documents concernant le personnel de la poste conservés dans la sous-série 6P :

### - ***Nomination d'une directrice au bureau de Vouvray, 25 novembre 1828 (6P14).***

Lettre du directeur général des Postes adressée au préfet l'informant de la nomination de Mme Philiponeau, directrice des postes à Vouvray et distributrice.

### - ***Commission de facteur des postes, 1885 (6P13).***

Le terme Commission désigne la nomination du facteur qui est faite par un arrêté préfectoral, après avis du directeur des Postes. Le facteur ne peut prendre ses fonctions qu'après avoir prêté serment spécifié par la loi du 29 août 1790 concernant le secret des correspondances.

« *Je jure de remplir fidèlement mes fonctions, de garder et observer exactement la foi due au secret des lettres et de dénoncer aux tribunaux toutes les contraventions qui viendraient à ma connaissance* ».

Ce serment était certifié par le greffier de la justice de paix.

### - ***Fiche de renseignements pour les candidats postulant à un emploi dans les Postes et Télégraphes, 1938 (6P13).***

Cette fiche comporte plusieurs points :

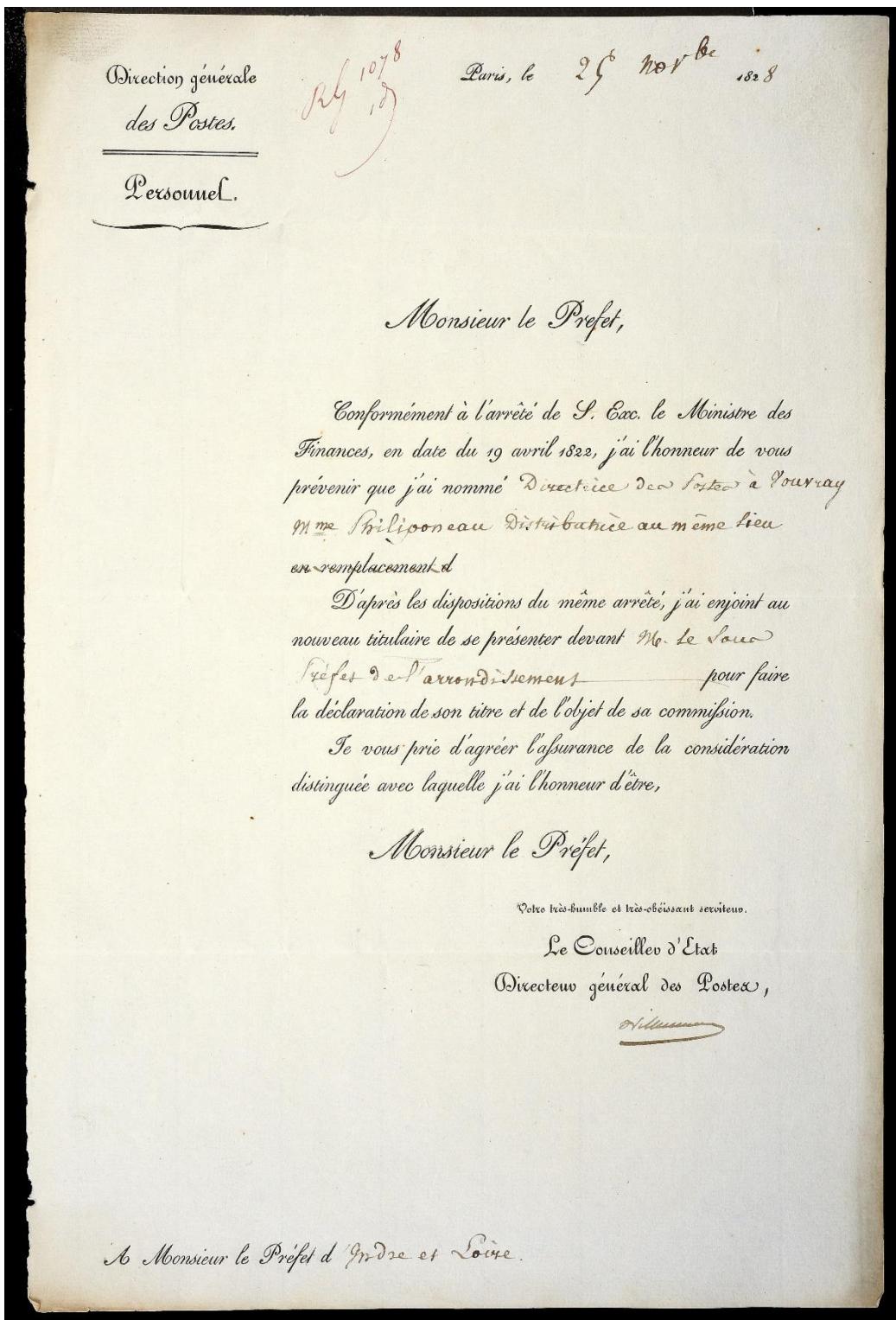
Conduite ; Education, tenue, instruction ; Intelligence ; Garanties morales ; Occupations antérieures ; Renseignements sur les parents ; Moyens de subvenir à ses besoins pendant la période d'essai ; Attitude politique.

## Dossiers de Personnel (1731 W 1-44)

Ils sont communicables 50 ans après la date du dernier document.

Les renseignements médicaux qui figurent dans le dossier le sont 25 ans après le décès de la personne concernée.

6 P 14 : nomination de la directrice du bureau de poste de Vouvray (25 novembre 1828).



## Le télégraphe

### Quelques documents concernant le télégraphe :

#### 21 juin 1860

Affiche : arrêté concernant l'établissement de la ligne télégraphique de Tours à Chinon (6P38).

#### 17 août 1871

Lettre de l'inspecteur des lignes télégraphiques d'Indre-et-Loire adressé au préfet pour l'informer que Mame imprimait un vocabulaire secret, qui en raison de son caractère ne fera pas l'objet du dépôt légal (6P38).

#### Paris, 27 septembre 1902

Télégramme partiellement chiffré

Transcription du télégramme avec code déchiffré (6P13).

#### Conseil général d'Indre-et-Loire. Session de juin 1883.

Rapport sur la situation du réseau télégraphique.

45 communes qui disposent déjà d'un bureau de poste ne sont pas pourvus de bureau télégraphique. (6P38).

### L'installation d'un bureau télégraphique : l'exemple de Chançay (6P45) :

1<sup>er</sup> avril 1900 : délibération du conseil municipal acceptant les conditions de l'administration des postes pour la création d'un bureau télégraphique.

3 avril 1900 : signature par le maire de la déclaration pour la création d'un bureau télégraphique selon les conditions suivantes :

- la commune contribue à la dépense d'installation de la ligne pour 100F par km de ligne aérienne à construire et (fil compris) et de 50f/km de fil posé sur des appuis déjà placés, soit pour Chançay, 280F.
- l'Etat fournit et entretient le matériel télégraphique qui reste sa propriété.
- le service télégraphique sera installé chez le facteur-recepteur et assuré par lui, en dehors de sa tournée de distribution postale où il est remplacé.
- la distribution des télégrammes sera assurée par un agent choisi par le facteur.
- les dépenses liées au service télégraphique seront supportées par la commune.

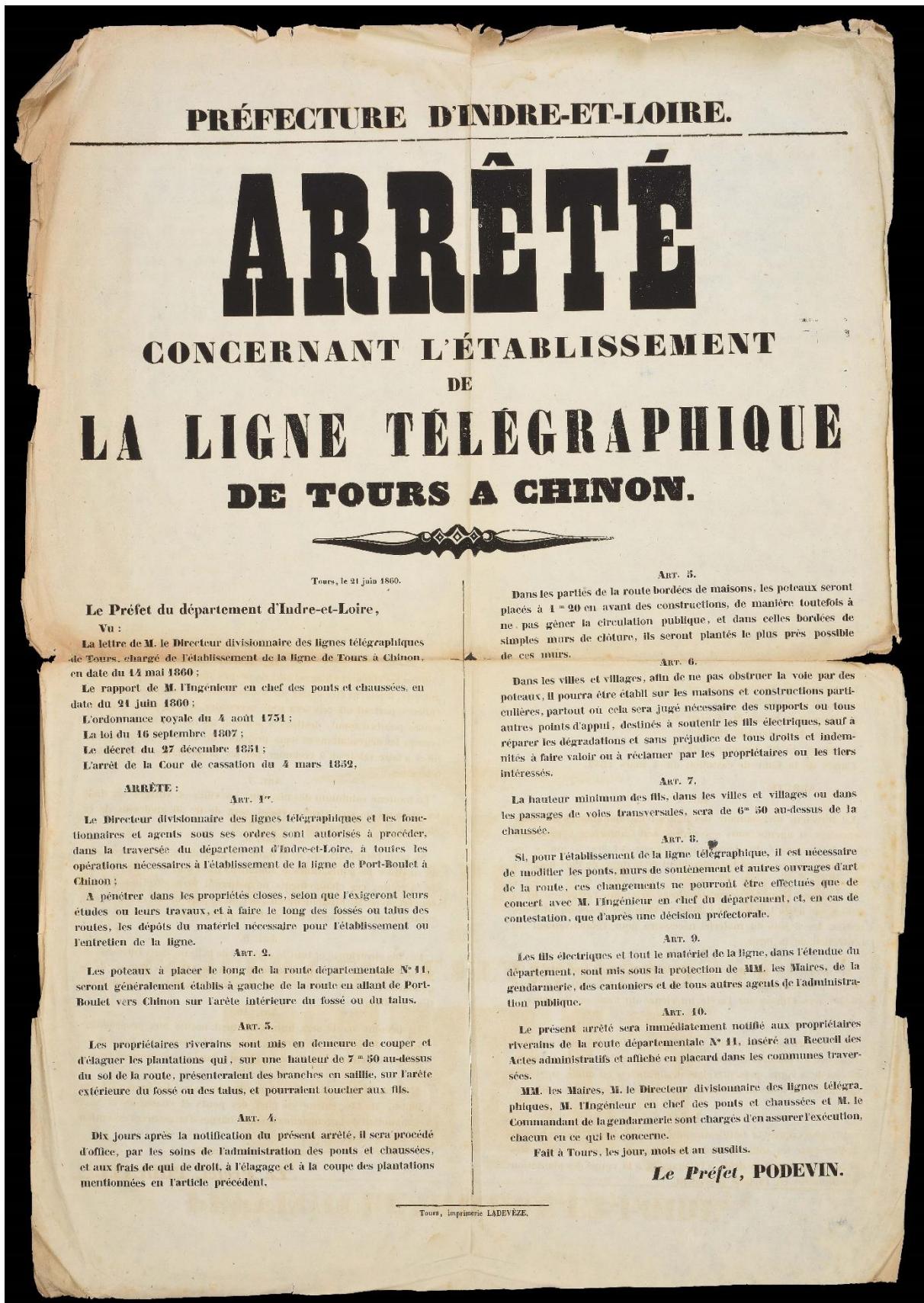
18 avril 1900 : souscription de 73 personnes pour un montant de 323 F

8 mai 1900 : autorisation délivrée par l'Administration des postes et télégraphes.

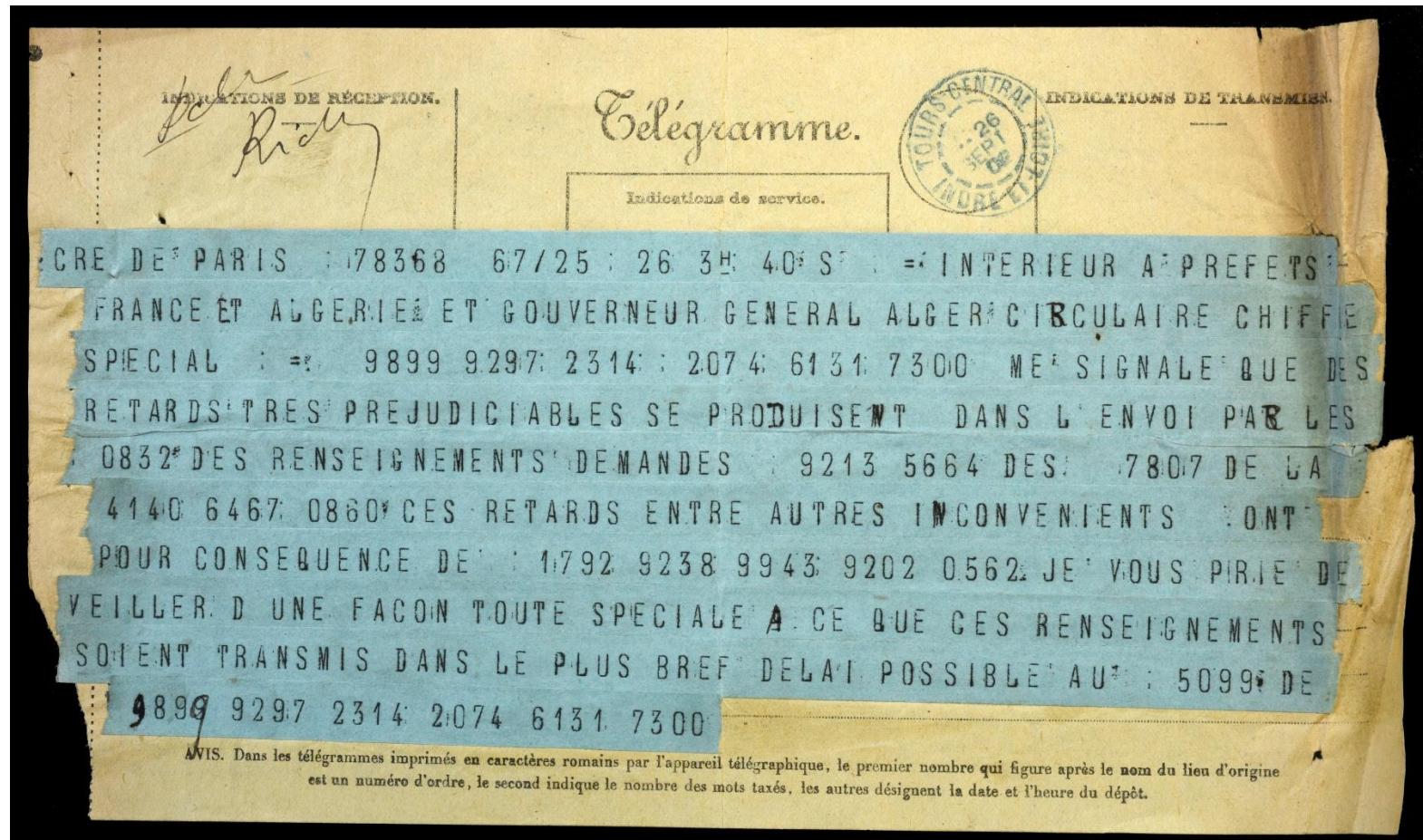
14 juin 1900 : après enquête faite auprès des propriétaires des terrains situés sur la ligne rejoignant les bureaux de poste de Reugny et Chançay, arrêté préfectoral autorisant l'exécution des travaux.

10 juillet 1900 : inauguration du service télégraphique.

6 P 38. Affiche, arrêté concernant l'établissement de la ligne télégraphique de Tours à Chinon (21 juin 1860).



## 6 P 13. Télégramme envoyé le 27 septembre 1902.



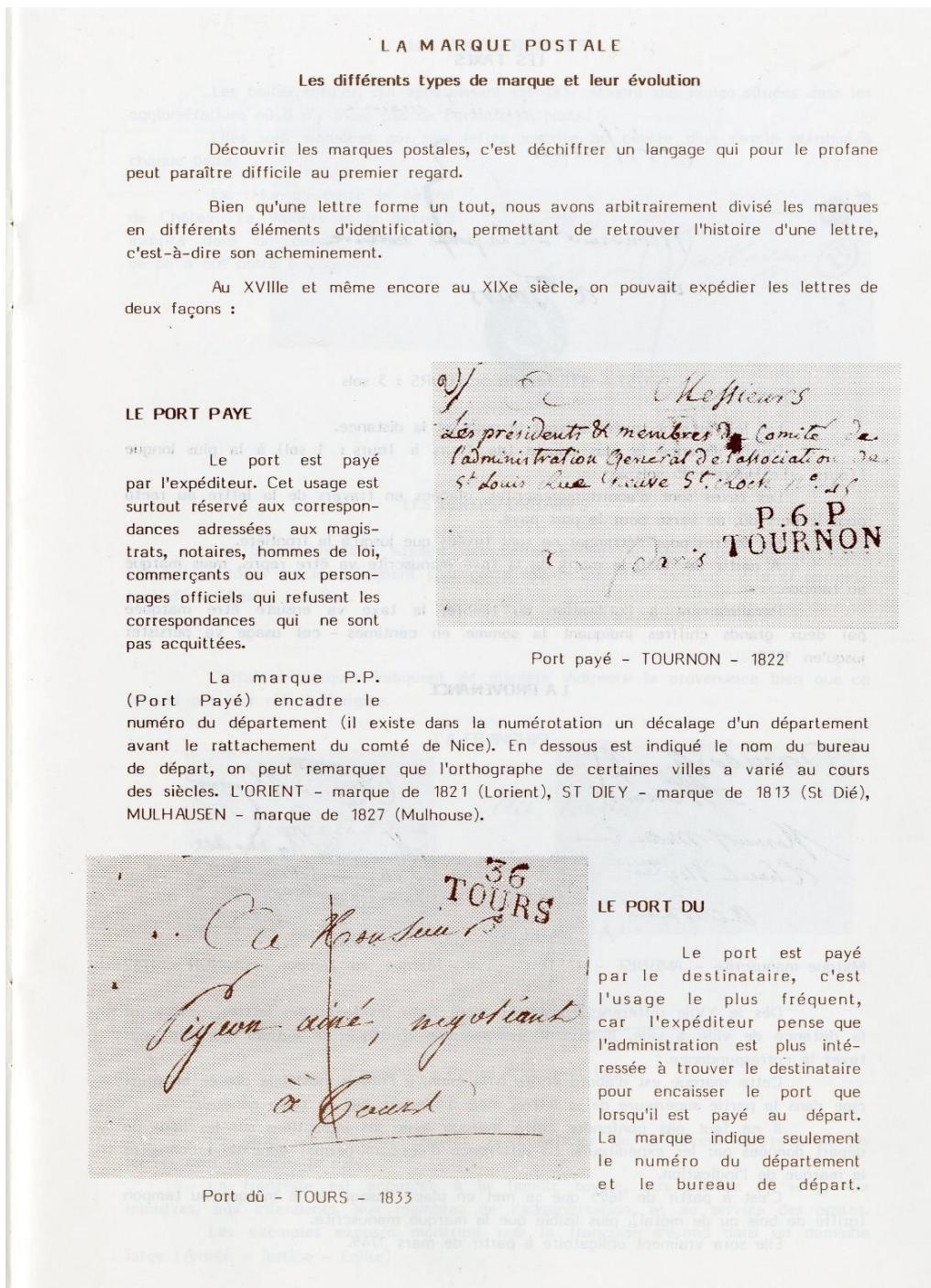
## Déchiffrage du code et transcription complète du texte du télégramme

98.99. 92.97 23.14 20.74 61.31 73.00  
 Monsieur le Sous-Sécrétaire à l'Etat me signale  
 que des retards très préjudiciables se produisent <sup>lors</sup> dans l'envoi par le  
 08.32 92.13 16.64  
 Préfets des renseignements demandés sur le compte des  
 78.07 41.40 64.67 08.60  
 Fonctionnaires de l'Administration des Postes.  
 Ces retards entre autres entraînements ont pour conséquence de  
 17.92 92.38 99.43 92.02 05.62  
 retarder les mouvements dans le personnel.  
 Je vous prie de veiller d'une façon toute spéciale à ce que ces  
 renseignements soient transmis dans le plus bref délai possible  
 au cabinet de Monsieur le Sous-Sécrétarie à l'Etat.  
 61.31 - 73.00

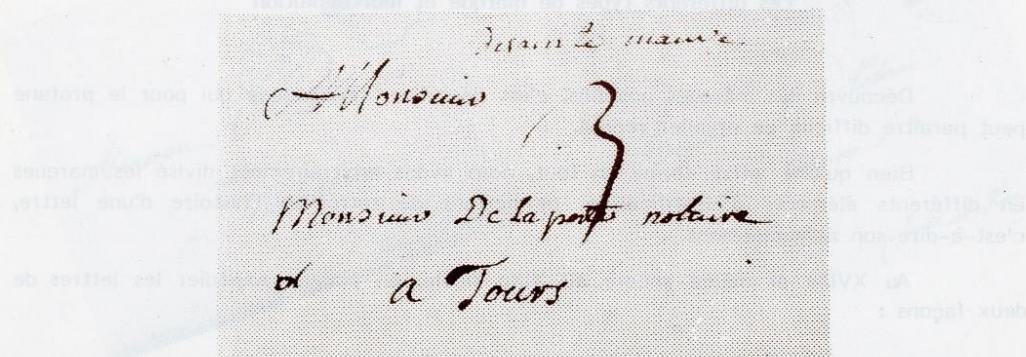
Intérieur à Préfets - circulaire -  
 (Paris, le 27 Septembre 1902)  
 M. le Mons. Secrétaire d'Etat me signale que des retards  
 très préjudiciables se produisent dans l'envoi par le Préfets  
 des renseignements demandés sur le compte des fonctionnaires  
 de l'Administration des Postes. - Ces retards, entraînements  
 entraînements, ont pour conséquence de retarder les mouvements  
 dans le personnel. Je vous prie de veiller d'une façon toute  
 spéciale à ce que ces renseignements soient transmis dans  
 le plus bref délai possible au cabinet de M. le Mons. Secrétaire  
 à l'Etat.

## Les marques postales

Moins connue que la philatélie, la marcophilie ou étude des marques postales apporte des renseignements sur l'histoire de la poste. Le catalogue de l'exposition consacrée aux marques postales, présentée au musée de la Poste d'Amboise en 1985, reproduit ci-dessous permet de mieux identifier cachets et estampilles utilisées en Indre-et-Loire.



LES TAXES



1752 - STE MAURE - TOURS : 3 sols

Les lettres sont taxées suivant le poids et la distance.

De la distance la plus courte (de Tours à Tours : 1 sol) à la plus longue (Tours - Le Havre : 15 sols).

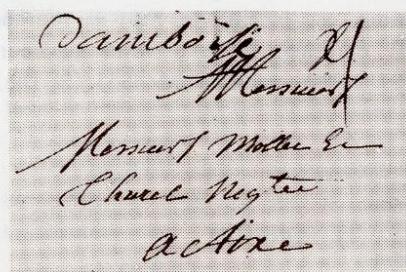
Les taxes sont d'abord manuscrites, placées en travers de la lettre au recto pour le port dû, au verso pour le port payé.

Les lettres pour l'étranger ne sont taxées que jusqu'à la frontière.

A partir de 1830 le motif de la taxe manuscrite va être repris, mais marqué au tampon.

Parallèlement à l'utilisation du timbre, la taxe va ensuite être marquée par deux grands chiffres indiquant la somme en centimes - cet usage va persister jusqu'en 1859.

LA PROVENANCE



Marque manuscrite - AMBOISE - 1731



Marque au tampon - CHINON - 1752

Dès le XVII<sup>e</sup> différents règlements vont fixer les taxes des lettres, basées sur la distance de ville à ville. Il devient indispensable d'indiquer le bureau d'origine pour taxer la correspondance.

Cette marque est d'abord écrite à la main, à l'encre indélébile placée en principe dans la partie supérieure de la lettre, mais il n'existe pas de règle générale.

Il ne faut pas confondre cette marque avec les indications sur les lieux de départ données par les expéditeurs. La différence d'écriture permet donc de reconnaître la marque de l'indication.

C'est à partir de 1695 que se met en place l'usage de la marque au tampon (griffe de bois ou de métal), plus lisible que la marque manuscrite.

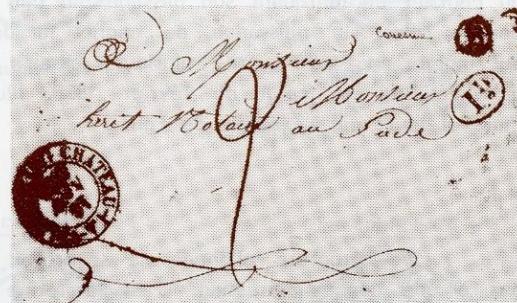
Elle sera vraiment obligatoire à partir de mars 1749.

## LES BOITES RURALES

Les boîtes rurales, qui apparaissent en 1837 étaient des boîtes situées dans les agglomérations où il n'y avait pas de bureaux de poste.

Elles sont signalées par une lettre inscrite au centre d'un cercle attribué à chaque boîte.

Ex. : Le pli porte le cachet de Château La Vallière et la lettre B inscrite dans un cercle indique que ce pli a été posté à Couesmes.

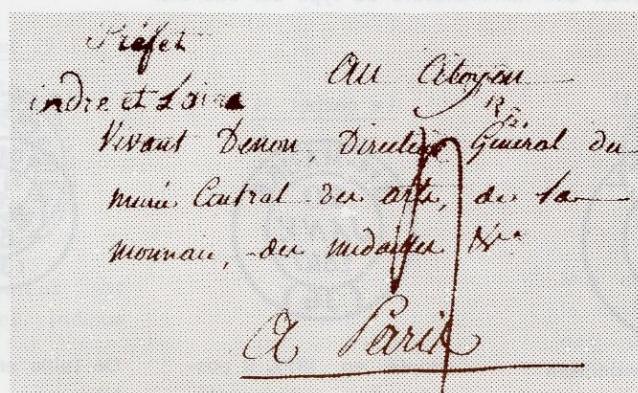


## LES BOITES URBAINES

Les boîtes urbaines étaient des boîtes situées au sein d'une agglomération. Les lettres codes qui les désignent sont cette fois-ci inscrites dans un carré et permettent d'identifier le quartier.

Certaines marques indiquent de manière indirecte la provenance bien que ce ne soit pas leur rôle à l'origine.

## LA FRANCHISE



Franchise : Préfet d'Indre-et-Loire

Le droit de franchise permet de bénéficier de la faveur de recevoir les lettres sans en payer le port.

La franchise est accordée à la famille royale, aux princes du sang, aux ministres, aux intendants, aux membres de l'administration, et au service des postes.

Les exemples exposés montrent que la franchise s'étend dans un domaine large (Armée - Justice - Eglise)

## LES CACHETS A DATE

Une des premières préoccupations du service postal a été de vérifier l'exactitude des taxes par une marque indiquant le bureau de départ. A ce souci va s'ajouter le désir de contrôler l'acheminement du courrier en marquant son passage par une datation postale, c'est la naissance du cachet à date, mis au moins en 1830 après plusieurs essais, dont le plus célèbre est celui de février 1828, illustré en Indre-et-Loire par l'exemple de Tours.

TOURS.36  
10 FEVRIER 1828

Cachet d'essai  
Février 1828

La structure allongée ne se prêtait pas à une bonne impression. C'est la forme circulaire, comprenant les éléments suivants qui va finalement être adoptée :

- une couronne limitée par deux cercles concentriques, comprenant le nom du bureau en capitales dans la partie supérieure, en bas le numéro du département généralement entre parenthèses,
- une partie centrale : le dateur,
- l'indication du jour (1 à 31),
- l'indication du mois,
- l'indication de l'année.

Les mêmes éléments : nom du bureau - désignation du département et date vont se retrouver sur les différents cachets, mais certaines variantes dans la présentation permettent de dresser une nomenclature du type des cachets.

## Le cachet 12



Sa couronne présente de part et d'autre du nom du bureau un ornement à un fleuron.

## Le cachet 13



Il est dépourvu de tout ornement. Son diamètre est d'environ 30 mm.

## Le cachet 14



Adapté en 1835, il possède les mêmes éléments que le cachet 13, mais son format est plus petit (diam. 25 mm) afin d'occuper moins de place sur la lettre.

## Le cachet 15



De taille encore plus petite, son diamètre est d'environ 20 mm.

Le cachet 16



Un seul cercle, indication de levée placée avant la date.

Le cachet 17



Un double cercle.

Le cachet 18



Le département est cette fois-ci indiqué en lettres.

Le cachet 22



Les pointillés autour du cercle indiquent qu'il s'agit d'un cachet de distribution. C'est-à-dire d'un bureau secondaire qui n'effectue pas toutes les opérations postales.

Le cachet 23



Un seul cercle (contrairement au 22) jusqu'à présent seuls 17 bureaux en France sont connus pour l'avoir utilisé en Indre-et-Loire, il n'a été retrouvé qu'à Rillé. Cette marque est donc une pièce rare.

Le cachet 24



Semblable au cachet 22 mais avec indication de levée.

Le cachet 25



Le département est cette fois-ci indiqué en lettres.

Le cachet A



Mis en place en 1884 le caractère des lettres est plus grand que dans les cachets précédents. Il est analogue au cachet employé actuellement.

Le cachet B



Semblable au cachet A. Les pointillés indiquent comme précédemment qu'il s'agit d'un bureau secondaire.

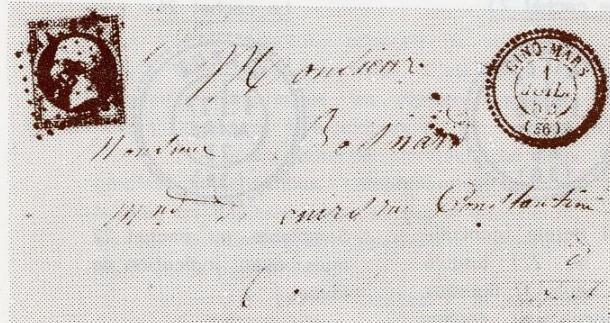
## L'OBBLITERATION

Parallèlement à l'utilisation du timbre (1849) va se mettre en place un système d'oblitération destiné à annuler le timbre afin que ce dernier ne soit pas réutilisé.

De 1849 à 1852 c'est le système de la grille à encre noire.

Ex. : ST FLOVIER - 1849

36  
St. Flossier - *Crassulaceae*  
Canal in Pandoratane D no  
yugatiger Dschera  
- 2 species -  
Ed. & Vain



A partir de 1852, les petits chiffres désignant la numérotation alphabétique des bureaux de poste vont s'inscrire au milieu d'un losange de points.

Ex. : CINQ MARS -  
1854 - Petit chiffres (862)

Mais en 1862, l'administration des postes décida de remplacer les cachets petits chiffres par des gros chiffres plus faciles à lire et s'encrassant moins, établis selon une seconde nomenclature.

AZAY LE RIDEAU -  
1867 - Gros chiffres (272)



Mais des petits chiffres furent redistribués selon cette seconde nomenclature. Cette oblitération se nomme petits chiffres des gros chiffres.

CHATEAU RENAULT - 1867 - Petits chiffres des gros chiffres (924)



## MARCUES SPECIFIQUES

Certaines opérations vont donner lieu à l'utilisation de marques spécifiques.

## Le déboursé

Le déboursé désigne une opération comptable qui a pour but, de 1740 à 1831, lorsqu'une lettre est arrivée par erreur à une mauvaise destination, de transférer le montant du port, du bureau de réexpédition au bureau de la nouvelle destination.

Le bureau de réexpédition, (nouveau point de départ) est alors inscrit généralement au verso de la lettre.



Ex. : Lettre partie de BLOIS le 21 janvier 1830, arrivée à CORMERY par erreur, renvoyée le 23 janvier 1830 en direction de JOUE.

## La lettre chargée

C'est une lettre dont on assure le contenu (généralement des valeurs : billets de la Caisse d'Escompte, billets de banque, etc.)

L'inscription "Chargé", accompagnée du montant de la valeur du contenu est indiqué au recto.

Au verso, une marque indique le poids du chargement, le numéro du bureau de poste, le nombre de cachets de cire, leur couleur et l'empreinte (initiales, monogrammes) de l'expéditeur afin de pouvoir vérifier si on a tenté d'ouvrir la lettre en brisant les cachets.



CORMERY - Recto : inscription "Chargé"  
Valeur : 150 F



Verso : cachet de cire. Description du chargement

## La lettre recommandée

Utilisée dès le XVIIIe, c'est une lettre qui ne peut être donnée à son destinataire que sur remise de signature. Cet acheminement particulier est signalé par la marque R faite indifféremment à l'encre noire ou à l'encre rouge.

### LES ETABLISSEMENTS SECONDAIRES

Les établissements qu'on appelle bureaux de distribution, désignent des petits bureaux qui distribuent seulement le courrier et n'effectuent pas toutes les opérations postales, et dépendent des bureaux de poste plus importants.

Ils reçoivent un cachet particulier appelé *cursive double*.

Cette marque comprend trois lignes :

- l'une figure le numéro du département
- la seconde le nom du bureau de distribution dont le caractère des lettres s'apparente à l'écriture manuscrite d'où le nom de *cursive*,
- la troisième le nom du bureau de rattachement écrit en lettres capitales.

En 1830, le nom du bureau de rattachement fut supprimé, mais on peut souvent en deviner la trace sur certaines marques.

A partir de 1854, on marquera le bureau de distribution par un cercle de pointillés autour du cachet dateur.



La CHAPELLE BLANCHE  
Rattaché à BOURGUEIL  
Marque de cursive double 1829



La CHAPELLE BLANCHE - Port payé - 1835  
Le rattachement à L'ANGE AIS est indiqué par  
le cachet dateur



Changement de nom : LA CHAPELLE sur LOIRE - 1840  
Les pointillés autour du cachet désignent le bureau de distribution

## LES COURRIERS CONVOYEURS

### Les convoyeurs stations



Le terme courrier convoyeur désigne un service postal assuré par des employés de poste travaillant, non pas dans un wagon spécial, mais installé dans ou deux compartiments de wagon-voyageur.

Mis en service en 1866 - ce type de cachet sera utilisé jusqu'en 1880-1890. Son cercle extérieur est ondulé. Il porte en haut le nom de la station desservie, en dessous le quatrième du mois, puis en abréviation la ligne proprement dite, et enfin le numéro de départ du train, parfois le numéro du département.



### Les convoyeurs lignes

Ce cachet succède à celui des convoyeurs stations. Le cercle ondulé permet toujours de reconnaître un courrier convoyeur.

Le nom de la ligne ferroviaire est indiqué ainsi que la levée et la date.

### La boîte mobile

Les boîtes sont des boîtes à lettres accrochées aux diligences ou aux wagons de chemin de fer des lignes secondaires.

Ces cachets furent utilisés de 1862 à 1870. Les mots "boîte mobile" peuvent être inscrits soit en toutes lettres, soit en abréviation dans la partie inférieure du cercle.

Ces cachets seront remplacés dès 1867 par un cachet ovale comportant les lettres B. M. La provenance ne peut être identifiée que par le lieu de départ écrit par l'expéditeur dans sa lettre.



### Les ambulants

Ce sont de véritables bureaux de poste installés dans des wagons spéciaux. Deux types de cachets sont utilisés selon que le service s'effectue de jour ou de nuit.

Les cachets de jour ont un encadrement intérieur octogonal.

Les cachets de nuit sont ronds.

Ils portent le nom de la ligne (ex. : Paris - Bordeaux), l'indication du convoi, au centre la date.

Dans la partie inférieure la lettre désigne la brigade : l'ensemble des employés qui travaillaient dans l'ambulant (inspecteur, contrôleur, commis).

### Les bureaux de gare

Pour le département d'Indre-et-Loire ils sont au nombre de quatre : Amboise, Port-Boulet, Tours, Sainte-Maure.

Ils n'étaient pas ouverts au public mais servaient seulement de bureau de tri.

Les établissements **LES BALLONS MONTES** de distribution désignent des

Ce terme désigne le système de correspondance employé pendant la guerre de 1870.

Les lettres acheminées par ballons ne devaient pas dépasser 4 grammes, étaient taxées 20 c et leur affranchissement était obligatoire.

67 ballons quitteront Paris pendant le siège.

Le plus célèbre est celui qui transporta Gambetta le 7 octobre 1870 et atterrit dans l'Oise. Presque tous les ballons échappèrent aux Allemands, d'autres furent plus malchanceux comme le ballon "La Ville de Paris" qui a atterri en Allemagne le 15 décembre 1870. Le courrier a été confisqué par les Allemands. Les correspondances n'ont été remises en France qu'en juillet 1871.



Départ : décembre 1870      Arrivée : juillet 1871

Le pli porte le cachet du bureau de Poste (Ex. : PARIS - Place de la Bourse). Seules la date et l'indication de la levée permettent d'identifier le ballon.

Cette identification est malheureusement impossible lorsque deux ballons sont partis dans une demi-heure d'intervalle. Ex. : le Washington parti le 12 octobre 1870 à 8 heures 30 et le Louis Blanc parti le même jour à 9 heures.

Certains plis portent le cachet du bureau d'arrivée au dos.

Quelques plis ont été confiés directement à l'aéronaute et portent le cachet à date du bureau où ils ont été confiés à l'atterrissement.

Le poids du courrier transporté pouvait s'élever de 65 kg à 400 kg.

Ces plis, très rares, sont prisés des collectionneurs. Outre leur intérêt marco-phile, les renseignements sur l'histoire du siège de Paris sont précieux pour les historiens.

LES TELEGRAMMES



Le message arrivait directement sur une bande qui était ensuite collée sur la formule.

A l'origine, seul le cachet des lignes télégraphiques est porté sur la formule.

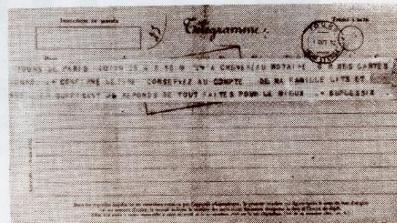
Mais à partir de 1878, le service télégraphique fusionne avec le service des postes.

A partir de 1851, le service télégraphique est ouvert au public.

La personne donnait son message dans un bureau de poste. Le message codé en morse était transmis par le télégraphe.

A l'arrivée, il était transcrit sur une formule d'arrivée, mis sous enveloppe et remis au destinataire.

S'il est souvent retranscrit à la main il peut l'être sur télé-imprimeur.



Un cachet ondulé portant le nom du bureau est alors frappé sur la formule et quelquefois sur l'enveloppe.

Il existe d'autres sortes de cachets :

Les cachets dits "à pont". A l'intérieur du cercle, une petite bande horizontale porte l'inscription de la date.

D'autres changements vont intervenir : l'enveloppe est supprimée. La formule est pliante. Le cachet utilisé est soit un cachet spécifique pour les grands bureaux (ex. : Tours central, Tours téléphone), soit le cachet du bureau de poste (ex. : Luynes).

Des couleurs spécifiques déterminent l'usage de la formule :

- pour les télégrammes privés : couleur bleue,

- pour les télégrammes officiels ou de service : couleur jaune. Les télégrammes officiels sont remis contre reçu, donnés au facteur, qui le remettra à son tour au service des postes.



L'alliance entre la marcophilie et l'étude historique est illustrée dans la collection de marques postales d'Indre-et-Loire à divers titres.

Le fait le plus connu est celui de l'attribution de noms révolutionnaires à des communes dont le nom évoquait l'Ancien régime : Neuvy Le Roi transformé en Neuvy La Loi de 1793 à 1814 et après les journées de 1848, Châteaurenault prenant le nom de Montbraine ainsi qu'en témoigne une marque manuscrite de 1795 : "district de Montbraine ci devant Châteaurenault", d'autres événements, tels l'annexion de l'Alsace Lorraine de 1870 à 1914 apparaissent de manière indirecte à travers les marques postales.



Ainsi, le Camp du Ruchard s'est vu attribué à son ouverture en juin 1875 les gros chiffres 1824 d'Ingwiller dans le Bas Rhin, et La Tour St Gelin ceux d'Habsheim (1752).

Des traits plus propres à l'histoire postale ont été relevés en Indre-et-Loire.

Certains établissements secondaires se sont vu rattachés successivement à différents bureaux. Ex. : La Chapelle sur Loire d'abord rattachée à Bourgueil, Chouzé, Langeais, puis de nouveau à Bourgueil en 1848, est devenu finalement bureau de recettes en 1855.

De même Le Grand Pressigny a oscillé entre un rattachement à Preuilly en 1843, 1847, août 1852 et à La Haye-Descartes en 1847, avril 1852, août 1855, avant de devenir également bureau de recettes en mai 1856.

La marcophilie est une aide précieuse pour dater les changements de noms de certaines communes, liés souvent à des raisons d'ordre géographique, afin que le toponyme ne soit pas confondu avec celui d'autres régions, comme St Christophe devenu St Christophe sur le Nais en 1844 ou Preuilly baptisé Preuilly sur Claise en 1893.

De même, la Chapelle Blanche prit en 1840 l'appellation de la Chapelle sur Loire.



D'autres changements sont moins perceptibles : Joué de Touraine transformé en Joué les Tours en 1878, Pressigny le Grand en Le Grand Pressigny au début du XXe siècle et l'Isle Bouchard orthographié au XVIIIe siècle Lille Bouchard.

Mais le changement de nom ne s'accompagne pas automatiquement d'un changement de cachet, car bien que le changement d'appellation ait eu lieu vers 1840, l'ancien cachet Chouzé a été utilisé en 1871 parallèlement au nouveau cachet de Chouzé sur Loire.

Cet exemple demeure isolé car ce qui frappe le plus dans l'étude d'une collection départementale est l'unité du service postal, illustrée par ces cartes datant du début du XXe siècle, montrant une institution qui par l'ampleur de son bâtiment (Tours, Châteaurenault) rivalise avec l'Hôtel de Ville.



## LES BUREAUX DE POSTE D'INDRE-ET-LOIRE

## DATE DE L'OUVERTURE DES BUREAUX

	Des origines à 1876		1876 - 1900
	Distribution	Recettes	
Abilly	3/1865	1/1/1874	23/12/1898
Ambillou		Ouvert au 17e s.	6/1881
Amboise			Vers 1900
Artannes			
Athée			
Autrèche	11/1851	12/1871	12/1880
Avoine	8/1850	1/1/1874	
Azay le Rideau		1799	
Azay sur Cher			
Ballan	1/1866	1/1/1874	1/11/1896
Beaulieu			
Beaumont la Ronce	1/12/1846	1/1/1874	1/1889
Benais			
Bléré	1819	1/11/1833	
Bourgueil			1762
Camp Duruchard		6/1875	
Céré			2/1882
Champigny sur Veude		1725 - Fermé en 1747 - ensuite réouverture le 1/7/1822	1/1/1874
Chambourg			4/1883
Chancay			8/1893
Chanceau/Choisille			7/1890
Channay			5/1879
Chapelle St Hippolyte			16/1/1882 devient St Hippolyte 3/1894
Chapelle/Loire	An 13	2/1855	
Charentilly			10/1898
Charge			2/1898
Château la Vallière	1/1827	1/1/1831	
Château Renault		Avant 1780	
Chemillé/Dême	7/1857	1/1/1874	
Chenonceaux			5/1879
Chinon		1675	
Chouzé		1/5/1783	
Cinq Mars	1/12/1846	2/1855	
Cléré	1/1868	1/1/1875	
Continvoir			5/1894
Cormery	An 14	7/1811	
Courcelles			10/1899
Dame Marie			1/1887
Epeigné les Bois			12/1899
Esvres	7/1863	1/1/1874	
Fondettes	2/1872	1/1/1874	
Francueil			7/1894

Genillé	11/ 1846	1/ 1/ 1874	
Gizeux	5/ 1858	1/ 7/ 1874	
Haye-Descartes		Ouvert au 17e siècle	
	supprimé le 1/7/ 1754	- rétabli le 1/9/ 1754	
Les Hermites	3/ 1864	1/ 1/ 1874	
Hommes			25/5/ 1894
Huismes			7/ 1891
Ile Bouchard		1710	
Joué les Tours	16/ 10/ 1845	1/ 7/ 1848	
Langeais		1687	
Lerné			8/ 1894
Ligré			1/ 12/ 1899
Ligueil		17e siècle	
		fermé en 1770	
	ensuite 2/ 1830	ensuite 1817 à 1821	
Limeray		1/ 3/ 1843	
Loché	6/ 1873	1/ 1/ 1874	
Loches		1672	
Louans			8/ 1898
Lublé			4/ 1899
Luynes	16/ 11/ 1844	1/ 4/ 1873	
Luzillé	1/ 1864	1/ 1/ 1874	
Masières			10/ 1898
Manthelan	1/ 1/ 1841	1/ 1/ 1874	
Mettray	7/ 1856	7/ 1859	
Monnaie	2/ 1830	1/ 1861	
Mosnes			7/ 1880
Montlouis	16/ 10/ 1845	2/ 1855	
Montbazon		vers 1750	
Montrésor	2/ 1830	16/ 8/ 1842	
Monts	1/ 1872	5/ 1872	
Nazelles			7/ 1883
Neuillé le Lierre			12/ 1895
Neuillé Pont Pierre	An 12	16/ 8/ 1842	
Neuvy le Roi		avant 1781	
	(Prend le nom de Neuvy la Loi de 1793 à 1814)		
Noizay	1/ 6/ 1849	2/ 1855	
"	7/ 1859	1867	
Notre Dame Doé			8/ 1892
Nouans			5/ 1892
Nouzilly			après 1900
Perrusson			10/ 1896
Pocé	1/ 7/ 1853	2/ 1855	
Pressigny le Grand	1/ 2/ 1841	5/ 1856	
Preuilly		Vers 1675	
Gare de Port Boulet			Avant 1880
Reignac			Avant 1883
Restigné	8/ 1869	1/ 1/ 1874	
Reugny			5/ 1876
Riche (La)			21/ 10/ 1897
Richelieu		Vers 1710	
Rigny Ussé			12/ 1891
Rillé	12/ 1849	1/ 1/ 1874	

Rilly				7/ 1899
Rivarennes				12/ 1899
Rochecorbon				4/ 1877
Rouziers				5/ 1881
Savigné/Lathan	1/ 1869	1/ 1/ 1874		
Savonnières	10/ 1850	2/ 1855		
Savonnières	10/ 1850	2/ 1855		
Semblançay	9/ 1872	1/ 1/ 1874		
Sonzay	1/ 1869	1/ 1/ 1874		
Sorigny				9/ 1884
Souvigné				9/ 1898
St Antoine du Rocher				12/ 1899
St Avertin	1/ 1868	5/ 1872		
St Branchs				9/ 1877
St Christophe	Vers 1716 ouvert jusqu'au 31/12/1860			
	Réouverture	16/1/1882		
St Christophe sur le Nais				16/ 1/ 1882
St Cyr/Loire				4/ 1896
St Epain	1/ 1867	1/ 1/ 1874		
St Flovier	1/ 1867	1/ 1/ 1874		
St Hippolyte				3/ 1894
St Martin le Beau				8/ 1886
Ste Maure	Vers 1712 Transformé en recette au XVIIIe siècle (date inconnue) avant 1771			
Camp Duruchard				
Côte				
St Ouen				7/ 1893
St Paterne	1/ 1861	1/ 1869		
St Pierre des Corps				21/11/ 1896
St Patrice	1/ 1870	1/ 1/ 1874		
Ste Radegonde				10/ 1898
St Symphorien				9/ 1880
Tours		Ouvert avant 1630		
Tours "A"				1/ 10/ 1896
Tours "B"				1/ 1/ 1899
Tours "C"				"
Tours "D"				"
Tours Gare				1/ 1/ 1882
Tours La Riche				10/ 1894
Tour St Gélin		7/ 1874		
Trois Volets		Ouvert au XVIIe s.		
		Fermé vers 1790		
Varennes				7/ 1899
Véretz	10/ 1845	1/ 1/ 1874		
Verneuil/Indre	7/ 1859			
Vernou/Brenne	1850	2/ 1855		
Villaines				8/ 1896
Villandry				10/ 1898
Villedomer	1/ 12/ 1846	1/ 1/ 1874		
Villeloin-Coulangé				10/ 1899
Villeperdue	7/ 1873	1/ 1/ 1874		
Vouvray	1/ 1827	1/ 1829		
Yzeures	3/ 1863	1/ 1/ 1874		

## Quelques grandes dates de l'histoire de la poste

**1477** : Création des relais de poste par Louis XI. Les routes sont provisoires et aboutissent aux théâtres d'opérations militaires. Les relais sont espacés d'environ 28 kms et sont dirigés par des "*tenants-poste*", ancêtres des maîtres de poste. Les chevaucheurs ne transportent que la seule correspondance du roi.

**1576** : Création d'offices de messagers royaux. Spécialisés dans le transport des sacs de procès, ils sont autorisés à prendre les lettres des particuliers. Ils concurrencent les messagers de l'université qui dominent le commerce épistolaire depuis le XIII<sup>ème</sup> siècle.

**1627** : Premier tarif des lettres. Ce tarif dit d'Almérás, du nom du contrôleur général des postes, ne concerne que quatre destinations : Bordeaux, Lyon, Toulouse, Dijon.

**1632** : Édition de la première carte des routes de poste. Il existe à cette époque 623 relais.

**1672** : Création de la ferme générale des postes.

**1707** : Première édition du livre de poste qui est une liste des routes et des relais où sont indiqués les distances entre les relais et le prix à payer au maître poste. On compte à cette époque 800 relais de poste. L'édition est annuelle voire bi-annuelle jusqu'en 1859.

**1794** : Transmission de la première dépêche télégraphique sur la ligne Paris-Lille au moyen du télégraphe optique des frères Chappe.

**1830** : Mise en place du service rural. Les campagnes sont désormais desservies par le facteur à raison d'une distribution tous les 2 jours. Tournée quotidienne à partir de 1832.

**1839** : L'ordonnance royale du 25 décembre retient l'application du système décimal pour le calcul des distances entre les relais de poste. Le kilomètre remplaçant le décompte fait par poste, les tarifs sont modifiés en conséquence. L'administration continue sa modernisation.

**1849** : Création du timbre-poste français à l'effigie de Cérès, déesse des moissons, gravé par Jacques-Jean Barre, graveur à l'hôtel de la monnaie.

**1873** : Suppression de la poste aux chevaux.

**1879** : Création du ministère des Postes et Télégraphes.

**1925** : Appellation officielle de Postes, Télégraphes, Téléphones (PTT) en usage depuis 1900.

**1926** : Un service automobile de desserte des campagnes est créé ; la poste automobile rurale (P.A.R).

**1930** : Traversée de l'Atlantique sud par Mermoz.

**1935** : Organisation d'un réseau aérien intérieur de jour avec la création de la société Air Bleu. Un service régulier de nuit est inauguré en 1939 avec des avions 'Goéland' sur les lignes Paris-Bordeaux, Pau et Paris-Lyon-Marseille.

**1991** : La Poste devient un exploitant autonome de droit public.