L'histoire des relais de poste

1- L'histoire des relais de poste en France
2- Le relais de poste de Chevilly
(Source : Bulletin d'information Chevilly-Histoire N°13 - juin 2022

1- L'histoire des relais de poste en France

La « Poste » d'aujourd'hui, ainsi que toutes les entreprises privées de transport de marchandises, sont les héritières de deux réseaux de messagerie qui ont évolué au fil du temps :

- **la « Poste aux Chevaux** » : créée par Louis XI en 1464, elle est réservée à l'origine uniquement à l'acheminement des missives d'État (courrier royal). En effet, le roi a besoin de savoir tout ce qui se passe dans le royaume de France (et surtout le savoir avant tous les autres !). Il se décide donc à organiser un service des postes affecté aux besoins de l'État, c'est à dire à la seule personne du roi. Au fil des siècles il s'est étendu au transport des personnes et des marchandises, devenant ce qu'on appellerait aujourd'hui un « service public ».
- **la « Poste aux lettres** » : créée par Henri IV en 1602, elle permettait aux particuliers le transport du courrier (correspondances privées). Elle est constituée d'un réseau de bureaux et de guichets, et ne transporte que des objets (lettres et colis).

Sous Louis XIV on crée la Ferme Générale des Postes. C'est une administration très encadrée, avec une fonction de surintendant général des Postes (occupée par le ministre Louvois). Des commissions de maîtres de poste furent accordées, et leur cession autorisée par le pouvoir royal lui-même sur proposition de la ferme des Postes.

Le relais de poste : le long des grandes routes on ouvre des relais permettant aux chevaucheurs, les « postillons », de se reposer, se restaurer mais aussi de changer de chevaux. On compte en moyenne un relais toutes les 4 lieues soit environ 15 kilomètres (selon le relief et l'état des routes, l'intervalle moyen pouvait être de 7 lieues, d'où le terme de *'bottes de sept lieues'* pour désigner les bottes du postillon).

Le maître de poste : c'est le propriétaire du relais. Il doit mettre à disposition un certain nombre de chevaux (10 à 12 en général), et possède aussi toutes les installations nécessaires à l'entretien de ces chevaux : les écuries, une grange pour le fourrage, une forge, une sellerie, etc

Le maître de poste était donc un véritable chef d'entreprise, à la fois aubergiste, agriculteur et palefrenier.

Pour occuper cette fonction il fallait acheter une charge, généralement payée très cher (c'est pourquoi ils étaient recrutés souvent parmi les sujets les plus riches de la paroisse). Il fallait en effet que la famille puisse avoir les moyens d'entretenir les bâtiments, de les approvisionner, d'acheter le matériel de transport (chevaux, voitures, harnais, etc). Sans compter les postillons (qu'il faut payer), et le brevet (qu'il faut acheter).

En contrepartie, ils en tiraient de multiples avantages : ils étaient exemptés de la taille (un des impôts de l'époque) et de toute charge publique. Ils étaient aussi dispensés de loger les soldats en campagne et de subir les réquisitions en cas de guerre. Leurs enfants, ainsi que les postillons qu'ils employaient, étaient dispensés de service militaire. Ils pouvaient aussi cultiver sans impôt 60 arpents de terres (25 hectares). Enfin, leur activité d'aubergiste les dispensait de payer des taxes sur les vins (à condition qu'ils soient réservés à leurs propre consommation et à celle des courriers).

Le chemin de fer

Les diligences, coches et autres malle-postes auront ainsi transporté courriers et personnes pendant 400 ans entre Paris et Orléans. Avec l'arrivée du chemin de fer dans les années 1840, les relais vont être concurrencés et fermés progressivement entre 1850 et 1870. Les maîtres de postes voient ainsi leur activité disparaître et vont donc, légitimement, demander une contrepartie à l'Etat. Pour ce qui est de la commune de Chevilly, cette indemnisation sera à l'origine de la compagnie de transports routiers Darblay, qui avait obtenu le privilège de la distribution des colis entre la gare d'Orléans et le destinataire final (voir illustration ci-dessous).

2- Le relais de poste de Chevilly

« Au nom de sa majesté le Roi de France et de Navarre, le directeur Général des Postes, sur le compte qui lui a été rendu en Conseil d'Administration de la fidélité et de l'affectation du Sieur ***Jacques Parfait Darblay*** *au service du Roi le commet pour remplir la place de* ***Maître de la poste aux Chevaux de Chevilly****, située dans le département du Loiret, route de Paris à Orléans, à la charge par lui d'avoir le nombre de postillons, chevaux et équipages prescrits pour le service de ce relais, et de se conformer en tous points aux Lois et Règlements sur le fait des Postes, à peine de révocation.*
Le présent Brevet délivré à Paris en l'Hôtel des Postes, le 16 décembre de l'an 1816 »
Brevet de maître de la Poste de Chevilly (retransciption)

Quelques maîtres de poste de Chevilly ont été identifiés sur la période 1700-1710 : Jeanne Paquet en 1700, puis François Lelup. A cette époque, le relais de Chevilly se trouvait au niveau de l'actuelle boulangerie (*).

Ensuite, avec Nicolas Le Blanc en 1708, le relais de Langennerie fut transférée à Cercottes. Cantien Dessaux prendra la suite en 1710. Ce n'est qu'un siècle plus tard, en 1816, qu'on retrouve la trace d'un relais à Chevilly, à l'emplacement de la ferme de la famille Darblay (d'où le nom de l'actuelle « *Ferme de la poste aux chevaux* »)

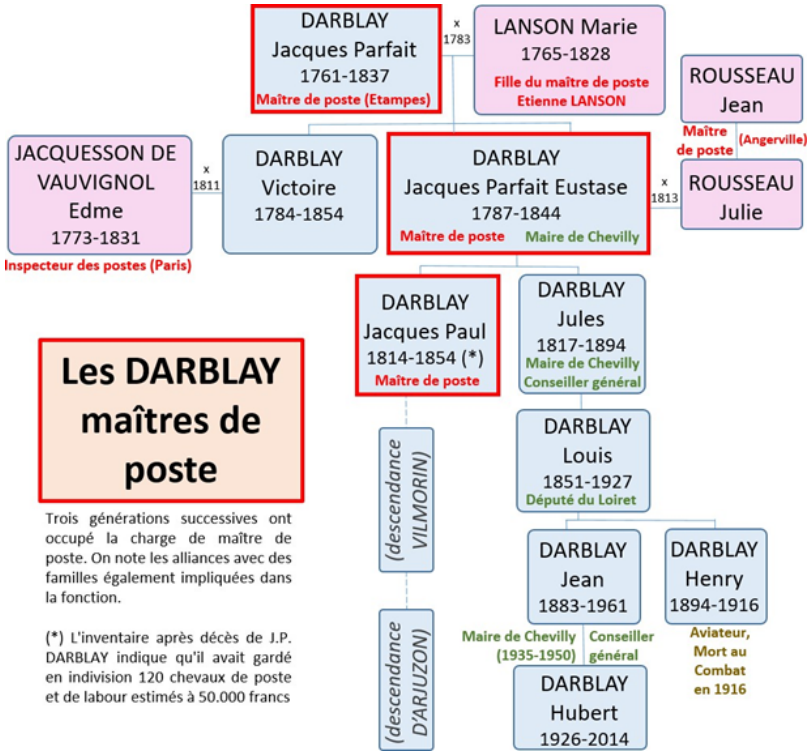
Il est vrai que le réseau des postes a subi, au fil des siècles, des changements dans l'emplacement des relais (et donc l'écartement des distances). Il n'est d'ailleurs pas exclu que le retour du relais de Cercottes à Chevilly ait pu être le résultat de pressions exercées par les élus locaux ou de propriétaires importants de la commune.

Ainsi, la famille DARBLAY est arrivée à Chevilly juste avant la Révolution, vers les années 1780. Le père, Jacques Parfait, était maître de poste à Etampes et il a 'installé' son fils Jacques Parfait Eustase avec la même fonction à Chevilly, alors qu'auparavant les relais étaient à Cercottes et Artenay.

Ce fils épouse en 1813 Julie ROUSSEAU, elle- même fille du maître de poste d'Angerville … et sa soeur Victoire se marie en 1811 à Chevilly avec un Inspecteur des Postes en fonction à Paris, Edme JACQUESSON DE VAUVIGNOL !

Le propre fils d'Eustase, Jacques Paul, sera également maître de poste à Chevilly, son frère étant conseiller général et son fils député du Loiret (voir généalogie simplifiée ci-contre) Ainsi, comme dans bien d'autres régions,

la charge de maître de poste était occupée par des familles de notables locaux qui se transmettaient la charge de génération en génération.



Les maîtres de poste de Chevilly recevaient dans leur relais nombre de grands personnages qui, venant de Paris ou Versailles, se rendaient dans leurs domaines des bords de Loire. Hubert Darblay décrit ainsi l'histoire de sa famille : « *Le relais de la Poste aux Chevaux se trouvait situé dans ma ferme, c'est-à-dire à gauche en allant vers Paris. D'ailleurs, il existe encore sur les deux piliers les plaques avec l'inscription « POSTE AUX CHEVAUX »* (**). *L'auberge du relais se trouvait en face, de l'autre côté de la route nationale, dans la maison qui fut ensuite l'école libre. Le dernier maître de poste de Chevilly a été mon arrière-grand-père qui, en plus, avait quelque chose à voir dans la poste d'Orléans. A cette époque, c'était la principale activité des Darblay. Le premier arrivé dans la région était descendant de maître de poste de la région Sud de Paris. Il venait épouser la fille du maître de poste de Chevilly (Mlle Lanson) ; leur fils a épousé la fille du maître de poste d'Angerville. A la génération suivante les deux garçons ont épousé leurs deux cousines germaines d' Angerville. L'un des deux était mon arrière-grand-père et l'autre a donné naissance aux Vilmorin. Il y a donc eu un moment où la famille contrôlait la poste de Paris à Orléans. »*

(*) Cet ensemble, appelé *'La Corne'*, a été fractionné en plusieurs habitations devenues des commerces au 20ème siècle. Aujourd'hui subsiste la trace de ce fractionnement (caves ou premiers étages séparés).

(**) L'une de ces deux plaques, avec l'inscription, est encore visible sur un des piliers le long de la route nationale.