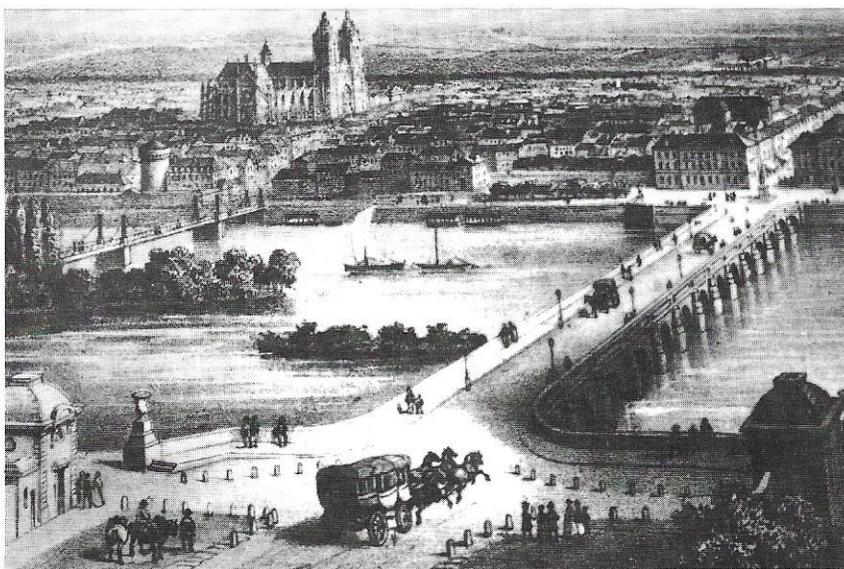


# du côté d'hier

## voyages en touraine

### au temps des diligences



*L'homme n'a jamais voulu rester dans sa coquille.  
Ainsi, c'est à pied, à cheval ou à dos de mulet que, dans le Haut Moyen Age,  
marchands, étudiants et pèlerins gagnaient foires, universités et sanctuaires célèbres.*

*Les premiers véhicules apparaîtront au XVII<sup>e</sup> siècle,  
mais il faudra, en fait, attendre la fin du règne de Louis XI,  
qui créa les relais postaux, pour que se développe le transport sur route.*

*Le temps des cochers paraît aujourd'hui bien loin.*

*Le monde s'est rétréci.*

*Mais les gaz d'échappement ne doivent pas nous faire oublier l'odeur du crottin qui,  
il n'y a pas si longtemps, embaumait les voyages de nos ancêtres.*

*Des voyages qui, il y a un siècle et demi seulement, demandaient temps et argent.*

*Il fallait alors trois heures trente pour aller de Tours à Loches.*

*C'était l'époque où résonnait la joyeuse sonnerie du cor de postillon.*

*Des diligences qui, pendant près de trois siècles, furent le symbole du voyage.*

*Strident et provocant, le sifflement du premier train en gare de Tours, en 1846,  
ouvrit l'ère nouvelle du tourisme en Touraine.*

*Dès lors, les relais fermèrent leurs portes les uns après les autres.*

*Les « voitures publiques » avaient vécu !*

*Une épopée pittoresque prenait fin. Épopée que le Magazine de la Touraine,  
à l'heure des grandes migrations estivales, retrace ici avec nostalgie.*

*Bon voyage sur nos lignes !*



# voyages en touraine au temps des diligences

## du côté d'hier

### Voyages « à l'ancienne »



Le voyage n'est plus ce qu'il était... A l'heure où notre compatriote tourangeau Fernand Andréani relie Paris à New York en 3h 30' 11", à la vitesse moyenne de 1 669 km/h, on oublie presque qu'il y a deux siècles seulement, il fallait plus de cinq jours pour aller de Paris à Tours. C'était le bon vieux temps des diligences empruntant nos vieilles routes, héritières pour la plupart des admirables chaussées romaines, ces routes qui, on l'a si bien dit, « suivent avec un sens si sûr les vallées maîtresses du pays et s'adaptent si intimement au sol en se modelant sur son relief ». Des routes qui, sous l'influence de l'état social et des événements politiques qui agitèrent notre histoire, connaîtront bien des fortunes diverses ; tantôt complètement abandonnées, tantôt momentanément restaurées, elles ne seront livrées à une réfection définitive qu'aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles.

Tumultueuse histoire routière ! On verra d'abord les voies de l'époque gallo-romaine s'effondrer sous la monarchie mérovingienne, puis se relever un moment sous Charlemagne et disparaître de nouveau pendant le régime féodal, pour ne redevenir quelque peu praticables qu'au XVII<sup>e</sup> siècle, période à laquelle Sully et Colbert se préoccupèrent de la reconstitution du réseau fluvial et routier français. Jusqu'à cette époque, ces routes n'étaient guère accessibles qu'aux cavaliers et piétons.

Le peuple voyageait en effet à pied ; il en était de même de ces nombreuses caravanes de pèlerins qui, aux grandes dates de ferveur religieuse, ne craignaient pas d'entreprendre de longs voyages pour aller affirmer leur foi dans les sanctuaires les plus vénérés. Quant aux dames de la noblesse, elles voyageaient sur des haquenées tenues en main par des valets à pied, ou elles montaient en croupe derrière leur cavalier ; d'autres se faisaient voiturier dans des litières portées par des hommes ou des chevaux. Enfin, les nobles et les bourgeois notables allaient à cheval, prudemment escortés d'une suite plus ou moins nombreuse, car les routes étaient livrées au brigandage.

Les récits des voyageurs montrent combien étaient longs et pénibles les voyages effectués dans ces conditions. A la fin du XVI<sup>e</sup> siècle par exemple, le célèbre moraliste Michel de Montaigne ne mettait pas moins de deux mois pour revenir d'Italie en Périgord, à travers le redoutable col du Mont-Cenis et les monts d'Auvergne. A partir du XVII<sup>e</sup> siècle, les coches et les carrosses qui n'avaient fait auparavant que de rares et timides apparitions, commencent à se multiplier. Malgré

le manque d'élégance et de confort de ces véhicules, le goût des voyages se développe pourtant ; les grandes dames vont aux eaux tandis que la noblesse et la bourgeoisie entreprennent des voyages d'agrément.

Un agrément souvent chèrement acheté, car sans parler du mauvais état des chemins, il fallait compter avec les ponts rompus, les fleuves et les rivières en crue, obligeant parfois les voyageurs à mettre pied à terre, mais aussi les auberges de mauvaise réputation, dont quelques-unes étaient de véritables coupe-gorge, où on était contraint de passer la nuit.

Les plus grands personnages n'échappaient pas à ces difficultés et à ces ennuis. Ainsi, la reine Marie de Médicis fut-elle obligée de coucher deux nuits en route dans d'abominables gîtes (une mauvaise auberge et un château abandonné) pour se rendre, au mois d'août 1601 de Paris à Fontainebleau où elle allait faire ses couches. Une autre fois, c'est Henri IV que nous trouvons se morfondant dans son carrosse embourbé, la nuit, dans une fondrière d'où un charretier passant fortuitement eut toutes les peines du monde à le dégager. Et que dire encore du bain forcé que le roi, la reine et le duc de Vendôme doivent subir le 9 juin 1606, lorsque, au bas du château de Saint-Germain, le carrosse royal, attelé de six chevaux, fut précipité dans la Seine en s'engageant à faux sur un bac, pour traverser le fleuve dépourvu de pont ? Est-il enfin nécessaire de rappeler les plaintes amères de la grande voyageuse qu'était M<sup>me</sup> de Sévigné, et les artifices invraisemblables auxquels Colbert

était obligé de recourir pour assurer les voyages de Louis XIV, qui s'effectuaient avec une lenteur désespérante ?

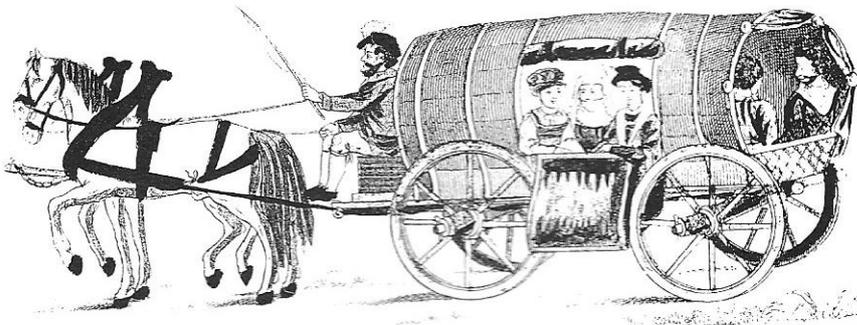
Le XVIII<sup>e</sup> siècle deviendra réellement le siècle des voyages par excellence. Il est vrai que les voyages seront singulièrement facilités par le bel état des routes françaises. D'autre part, l'art de la carrosserie fera de notables progrès. La noblesse et la haute bourgeoisie voyageront dès lors commodément dans de bonnes berlines bien suspendues, ou en chaises de poste.

Les voitures publiques s'amélioreront aussi. Aux coches et aux carrosses publics, succéderont les premières diligences attelées de chevaux de poste, roulant régulièrement la nuit et à une vitesse inconnue jusqu'alors. Pendant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les malles-poste et les diligences continueront à se perfectionner et à précipiter leur allure... pour finalement venir s'échouer devant le chemin de fer.

### En voiture !

Depuis l'année 1776, le public avait donc à sa disposition un nouveau mode de transport administré et exploité au nom de l'État. C'étaient les diligences, créées par le ministre des Finances Turgot. Jusqu'à cette époque, l'État s'était complètement désintéressé du service des voitures publiques, que des concessionnaires exploitaient à leur guise et de la façon la plus arbitraire, en vertu des privilèges spéciaux qui leur avaient été concédés dans le passé. Cependant, un certain nombre de ces concessionnaires avaient déjà imaginé, pour s'attirer la faveur de la clientèle, d'augmenter l'allure de leurs voitures qu'ils avaient les premiers qualifiées du nom plus expressif de *diligences*. Il n'en est pas moins vrai que, malgré cette amélioration de détail, l'ensemble des services de voitures et de messageries était entièrement abandonné au bon plaisir des détenteurs de ces privilèges, ce qui soulevait des plaintes continuelles et légitimes.

Ce fut pour mettre un terme à cette situation qu'en 1775, Turgot révoqua d'une manière générale et moyennant une indemnité, tou-



Rares étaient les routes au Moyen Âge ; les hommes ne voyageaient alors qu'à pied ou à cheval. Les voitures qui apparurent plus tard ne furent destinées dans un premier temps qu'aux femmes et aux ecclésiastiques. Ces premiers véhicules étaient très inconfortables ; leur avant-train, non articulé, entravait la conduite de l'attelage dans les contours.

# voyages en touraine au temps des diligences

## du côté d'hier

tes les concessions précédemment accordées à des particuliers, pour les droits de conduite des voyageurs et de transport des marchandises. Il ordonna que ces entreprises soient réunies au domaine royal et exploitées à son profit, par une nouvelle administration dite *des diligences, carrosses et messageries*. L'arrêt du Conseil du 7 août 1775 prescrivait, en conséquence, qu'à partir du jour qui serait fixé pour chaque route, il serait établi sur toutes les grandes voitures du royaume, des voitures de huit, six ou quatre places, commodes, légères, bien suspendues et tirées par des chevaux de poste qui partiraient à jours et heures réglés et qui seraient accompagnées d'un commis chargé de veiller à la sûreté des effets.

Cette mainmise de l'État fut mal accueillie par le public, souvent rebelle au principe du monopole. L'invention de Turgot, véritable révolution économique, suscita les polémiques les plus ardentes.

Les reproches allaient pleuvoir autour de ces nouvelles voitures publiques, rebaptisées turgotines. Ainsi Mercier, dans son *Tableau de Paris en 1782*, n'est-il pas tendre pour les diligences : « La gêne qu'on y éprouve pourrait un jour faire naître l'idée d'un ministre exacteur. La caisse de ces carrosses est étroite, et les places y deviennent si pressées, que chacun redemande sa jambe ou son bras à son voisin lorsqu'il s'agit de descendre. Le marchepied trop haut est incommodé et impraticable pour les femmes. Si malheureusement il se présente un voyageur avec un gros ventre ou de larges épaules, tout le monde est supplicié, il faut gémir ou désertier. »

Turgot aura donc fort à faire pour imposer sa réforme consistant à atteler aux diligences des messageries les chevaux de poste. Les turgotines n'en seront pas moins largement fréquentées, leur galop permettant tout de même au voyageur de couvrir une centaine de kilomètres par jour.

Aux turgotines, succéderont, dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle la malle-poste et la véritable diligence. La malle-poste apparut en France en 1819. Plutôt confortable, dotée de portières peintes en jaune et décorée des armes royales, elle se compose d'un coupé-cabriolet et d'une rotonde ; une large bâche de cuir retient les paquets des quatre voyageurs qu'elle peut recevoir ; on y attelle quatre chevaux montés par deux postillons qui obéissent avec déférence au souverain incontesté de la malle-poste : le roi-courrier, qui, du haut de son cabriolet, domine en maître son équipage. Un courrier toujours en éveil : d'un côté les relais, de l'autre les bureaux de poste égrénés sur les parcours, où il échange à la volée les sacs de dépêches confiés à sa vigilance. Un véhicule qui a non seulement l'avantage d'apporter un certain confort mais aussi un gain de temps important comparativement à la diligence. Il ne faut que soixante-dix heures pour relier en malle-poste Paris à Toulouse en 1837. Un voyage pourtant fatigant, si l'on en juge par les récits des contemporains. Pour Victor Hugo, deux nuits passées en malle-poste laissaient une haute idée de la solidité de la machine humaine.



*Les personnes aisées qui n'avaient pas envie de prendre la voiture publique voyageaient dans leur propre véhicule. Les voyages aux eaux connurent très tôt la faveur des couches supérieures de la société. Cependant, les mobiles essentiels du départ en cure n'étaient pas tant les infirmités dues à l'âge ou aux maladies que les rencontres et conversations, la promenade, les bals et autres réjouissances des villes d'eaux.*

Moins rapide et moins onéreuse, la diligence n'a quant à elle le droit que de marcher au trot, devant changer d'attelage tous les vingt-cinq à trente kilomètres. La fameuse diligence, qui connut sa grande époque de 1818 à 1848, était un véritable édifice roulant. Une ordonnance royale avait déterminé ses dimensions et son mode de construction en voyant large, puisqu'elle pouvait contenir dix-huit voyageurs. Tirée par cinq chevaux, son poids atteignait sept tonnes. En prévision d'un accident toujours possible et redouté, chaque voiture était munie de pièces de rechange, indépendamment des outils spéciaux tels que tenailles, crics, clefs anglaises, que le conducteur était tenu d'emporter toujours avec lui. Enfin des dépôts de gros matériel étaient disséminés de distance en distance dans différents relais.

C'est qu'elle était compliquée cette énorme machine qu'on appelait la diligence. Aux yeux de Victor Hugo, elle représentait l'image parfaite d'une nation, avec sa constitution et son gouvernement. On trouvait en effet trois compartiments, comme dans l'État : l'aristocratie dans le coupé, la bourgeoisie dans l'intérieur et le peuple dans la rotonde. Enfin, la quatrième classe comprenait les artistes, les penseurs, les déclassés qui avaient leur place tout en haut sur l'impériale, à côté du conducteur qui représentait la loi. Poursuivant sa comparaison, notre poète ne craignait pas d'assimiler le ministère au postillon qui changeait à chaque relais !

Ah!... cette bonne grosse diligence, avec sa caisse peinte en jaune flamboyant et ses cinq chevaux fumants, c'était la vie qu'elle apportait un instant dans les mornes villages où on se relayait ! Le joyeux carillon des

grelots, la trompette éclatante du conducteur et les brillantes fantaisies du fouet du postillon annonçaient sa venue. Aussitôt accouraient les enfants et les désœuvrés qui venaient voir changer les chevaux et dévisager les voyageurs. Les manœuvres du relais terminées, le conducteur lançait son appel : « Messieurs les voyageurs, en voiture ! », faisant claquer les portières et grimpaient sur l'impériale pour crier au postillon : « En route ! » Et la diligence disparaissait dans un nuage de poussière.

### La victoire du chemin de fer

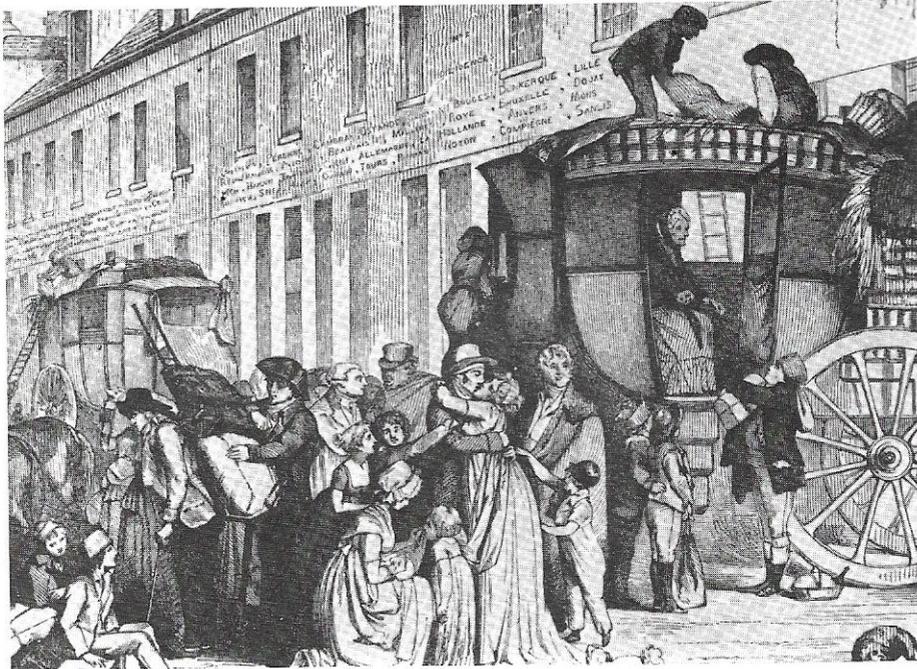
La durée du voyage par lieue, qui exigeait 45 minutes en 1810, fut successivement abaissée à 30 minutes en 1820 et à 26 minutes en 1832. Une rapidité qui étonna Narratius qui, après s'être tant gaussé des vieux coches du XVIII<sup>e</sup> siècle, rendit compte avec enthousiasme d'un voyage qu'il fit à la fin de la Restauration, de Paris à Blois, dans l'une des plus rapides diligences : « Muni du bulletin sur lequel était indiquée l'heure de départ, je me rendis au bureau des diligences. (Il était six heures du matin). Il n'était pas facile de mettre à profit le quart d'heure d'attente pour observer avec attention les nouveaux personnages que j'allais connaître et quitter bientôt après... »

« La voiture n'étant pas au complet, j'intressai la complaisance du conducteur pour que, tant qu'il y aurait facilité, il me laissât m'asseoir, tantôt dans la rotonde, tantôt dans l'intérieur et une autre fois sur l'impériale.

« Le conducteur est un homme réellement important ; aussi voyez-le déployer tout l'appareil de son autorité. Après s'être

# voyages en touraine au temps des diligences

## du côté d'hier



L'arrivée d'une diligence au XVIII<sup>e</sup> siècle. En 1775, Turgot supprima toutes les concessions particulières auxquelles étaient livrées les transports. Il en fit une régie dépendant de l'État et, pour desservir les grandes lignes, fit construire un nouveau type de diligence que le public baptisa de turgotine. Dotée de quatre, six ou huit places, elle était tirée par six ou huit chevaux et menée par un ou deux postillons.

### LA DURÉE DU VOYAGE

Km/HEURE	2,2 au XVII <sup>e</sup> siècle
	3,4 à la fin du XVIII <sup>e</sup> siècle
	4,3 en 1814
	6,5 en 1830
	9,5 en 1848

C'est aussi aux environs de 1848 que furent mis en service les premiers trains dits express et rapides, tirés par des locomotives Granpton capables de traîner près de cent tonnes à une moyenne horaire de 80 km, avec des pointes à 100 et 120 km/heure.



assuré si les effets mis sous sa responsabilité sont chargés, bâchés et recouverts, il procède solennellement à l'appel nominal, afin d'assigner à chacun la place qu'il devait occuper (les coins étaient donnés aux premiers inscrits). Malheur au retardataire ; on ne lui fait pas grâce de cinq minutes. Le conducteur monte le dernier, donne le signal et l'on part.

« Je m'installai d'abord dans la rotonde entre un lourd marchand de bœufs et un fringant tailleur de Paris... Au premier relais, j'entrai dans la caisse du milieu, elle était occupée par un militaire décoré, un homme de lettres correspondant de l'Académie d'Angers, enfin par un commis voyageur, narrateur assommant des nouvelles du jour et un collecteur infatigable de calembours et de lazzis rebattus. Comme le *Solitaire*, c'est l'homme qui sait tout, qui voit tout, qui entend tout. Constamment en voiture, à ce qu'il disait, il n'y avait pas une seule aubergiste sur la route dont il ne pût raconter l'his-

toire, pas un maître de poste dont le nombre de chevaux ne lui fût connu, pas une entreprise de voitures dont il ne présageât le succès ou la chute. Jamais, disait-il, le service des Messageries n'a été plus actif, et les voitures publiques plus multipliées.

« Je connais toutes les routes, mais il n'est point d'aussi fréquentée que celle de Paris à Tours par Orléans. La concurrence est si bien établie sur ce point, qu'on peut disposer d'une voiture à toute heure du jour. Les relais sont servis avant tant de ponctualité qu'on ne s'aperçoit pas du changement de chevaux. Ces animaux sont tellement familiarisés avec leur service qu'ils se dirigent d'eux-mêmes vers l'endroit où ils doivent être attelés. Dans les premières années, les entreprises mettaient tout en œuvre pour satisfaire l'impatience des voyageurs : c'était à qui gagnerait l'autre de vitesse. Il en résultait des accidents graves. Les journaux ne parlaient que de gens blessés ou meurtris ; en un mot, le trajet d'une ville à l'autre

était devenu presque aussi redoutable que le passage du Mont-Cenis. La police, ouvrant enfin les yeux sur ces dangers, en a prévenu le retour en défendant à tout conducteur de diligence de chercher à devancer celui qu'il a en tête. Il doit se borner à le suivre, et non à vouloir le précéder au relais. Tout l'inconvénient qui résulte de cette mesure, du reste très prudente, c'est qu'il est arrivé quelque-fois que des voyageurs, profitant la nuit d'un moment de halte pour descendre, et trompés en remontant par la forme absolument semblable des voitures, ont pris l'une pour l'autre et n'ont pu reconnaître qu'au point du jour, qu'ils étaient bien loin de leur destination, de leur malle et de leur sac de nuit.

« Malgré la volubilité du complaisant et trop diffus orateur, reprend Narratius, il nous tardait d'arriver à Etampes, nous soupirions après le dîner comme le marin après la terre. On se mit à table à midi trois quarts ; à peine était-il une heure que le conducteur nous signifiait le signal du départ. Le commandement d'un capitaine n'est pas plus absolu. Je ne suis pas grand mangeur, cependant je ne pouvais me résoudre à jouer le rôle de Sancho dans son gouvernement de Barataria, et je me demandais de fort mauvaise humeur si à Etampes l'on ne dînait qu'avec les yeux. Chacun se récria sur le prix d'un repas à peine commencé, mais il n'en fallut pas moins payer intégralement et sans rabais. Peut-être, en y réfléchissant philosophiquement, on doit se féliciter de l'attention de messieurs les aubergistes à vous faire suivre un régime diététique qui, d'après les médecins, convient aux voyageurs... Toutefois, que le dîner d'Etampes serve d'avertissement au gastronome, et soit pour lui ce qu'est la carte marine au prudent navigateur.

« Nous nous remettons en route, en nous promettant bien de prendre notre revanche à Orléans, où nous devons souper, et où nous arrivâmes à sept heures du soir... Là, nous fîmes une attaque générale et solide du repas qui nous fut servi ; mais nous doublâmes de notre propre mouvement la gratification de la fille d'auberge... »

En somme, la diligence si rapide avait accompli cette prouesse de franchir en treize heures les trente lieues qui séparent Paris d'Orléans, où ces malheureux voyageurs étaient arrivés complètement affaiblis!... Le récit de Narratius est complet. Rien n'y manque, pas même le type légendaire de l'illustre Gaudissart, si bien campé par Balzac, cet encombrant Gaudissart qui « gouaillait les voyageurs timides, démentait les gens instruits, régnait à table d'hôte comme en diligence, gobait les meilleurs morceaux, imitait le glouglou d'une bouteille en se donnant des chiquenaudes sur une joue tendue, tapait de grands coups de couteau sur les verres à vin de champagne, sans les casser, et disait aux autres : « Faites-en autant! »

Tandis que les diligences voyaient leur vitesse constamment progresser, un nouveau mode de transport s'apprêtait à s'imposer en Europe. Le chemin de fer annonçait à la fois vitesse et capacité de transport. La diligence ne transportait que

# voyages en touraine au temps des diligences

dix à seize personnes à une vitesse de 10 à 12 km/h, tandis que le train était conçu pour déplacer des centaines de personnes à une vitesse de 40 à 50 km/h. La lutte entre les deux types de transport allait nécessairement se terminer par la victoire du chemin de fer.

Cependant, lorsqu'on vit apparaître en France les premiers tronçons de voies ferrées (la ligne Paris-Orléans fut inaugurée le 2 mai 1843), la diligence ne craignit pas d'engager le combat contre l'ennemi qui surgissait. Ainsi, la ligne de Lyon n'étant pas encore construite, les voyageurs qui voulaient se rendre dans cette ville prenaient à Paris une diligence Laffitte et Caillard, que ses quatre chevaux traînaient jusqu'à l'embarcadere du chemin de fer de Paris à Orléans. Là, une grue énorme saisissait la caisse de la diligence et la déposait sur le treuil d'un train en partance. Une fois arrivée à Orléans, point terminus de la ligne, une autre grue enlevait du treuil la caisse de la diligence, toujours chargée de ses voyageurs, la plaçait sur les quatre roues qui attendaient dans la gare avec l'attelage, puis l'équipage partait à fond de train dans la direction de Lyon. Un drôle de convoi dont parle Francisque Sarcey qui, en 1840, fit avec son père le voyage de Paris à Lyon, installé sur l'impériale, à côté du conducteur :

« Durant tout le trajet de Paris à Orléans, ce conducteur n'avait soufflé mot ; il s'était renoncé, morose, dans sa niche. Mais quand la diligence prit le galop, quand le pavé de la route royale sonna joyeusement sous le sabot des cinq bêtes qui éparpillaient en l'air un bruit de grelots, il aspira fortement l'air qui nous soufflait au visage, et se tournant vers mon père, le visage illuminé, radieux : « Voyez-vous : monsieur, lui dit-il, ils auront beau faire ! la diligence, il n'y a encore que cela ! » Ils, c'étaient, bien entendu, les novateurs, ces gens absurdes qui voulaient qu'on s'en allât, sur deux rails indéfiniment prolongés, de Paris à Marseille, sans ce joli bruit d'attelage qui montait gaiement jusqu'à nous ! »

Les novateurs finiront cependant par l'emporter, et les diligences, après avoir continué à lutter contre les chemins de fer, se verront forcées d'abandonner les grandes routes royales, ne circulant plus guère que sur les routes secondaires non concurrencées par le train. La locomotive allait très vite régner sans rivale, son sifflet aigu apparaissant comme un véritable chant de triomphe.

D'après Alexis Belloc,  
« La manière de voyager autrefois et de nos jours », 1903.



Tandis que les voyages en train connaissent un véritable essor, les déplacements en diligence amorcent leur inévitable déclin. L'heure est à la morosité derrière les rênes, comme le montre cette gravure extraite du cycle d'Honoré Daumier « Les chemins de fer ». Avec la naissance du « cheval de fer », le voyage se démocratise. L'utilisation de ce moyen moderne de transport de masse met en effet le voyage à un prix de plus en plus modique. L'horizon est enfin ouvert à des personnes de milieux sociaux défavorisés. Sous le régime des diligences, les déplacements étaient pour ainsi dire interdits aux gens de petite et même de moyenne condition, qui reculaient devant des déplacements longs et onéreux, car au prix du transport venaient s'ajouter les dépenses accessoires de nourriture et de gîte. Il fallait compter en outre avec les énormes fatigues du trajet et les dangers d'accidents (en une seule année, en 1827, quatre mille diligences françaises versèrent, faisant plus de mille morts). Aussi comprend-on l'enthousiasme avec lequel les populations ont accueilli le chemin de fer, qui constituait pour elles une véritable émancipation.

## du côté d'hier

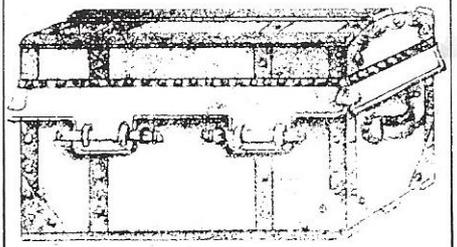
### CINQ JOURS DE TOURS A PARIS

Il ne fallait donc pas moins de cinq jours et demi de voyage au XVIII<sup>e</sup> siècle pour aller de Paris à Tours. Existait alors un service des messageries royales assez bien organisé. De lourdes voitures, attelées de plusieurs chevaux, les carrosses publics, assuraient le transport des voyageurs, tandis que des malles-poste plus légères et plus rapides se chargeaient des lettres. Deux carrosses, chacun de six places, partaient de Tours (où se trouvait un bureau de carrosses et messageries royales) pour Paris, le mardi et le samedi de chaque semaine à midi, en toutes saisons. Le carrosse du mardi arrivait à Paris le dimanche soir, celui du samedi le jeudi. Deux autres carrosses quittaient la capitale pour Tours les mercredis et samedis en été, les mardis et vendredis en hiver. En outre, il existait un mallier ou messenger à cheval qui partait de Tours les vendredis à 5 heures du matin, et arrivait à Paris le lundi suivant ; le retour était assuré de Paris pour Tours le dimanche, à 6 heures du matin, l'arrivée étant prévue le mercredi suivant après-midi.

Il en coûtait alors (en 1765) pour chaque place de carrosse : 30 livres sans nourriture, et par le mallier 42 livres, compris nourriture. Les hardes et paquets coûtaient 2 sous 6 deniers par livre, par le carrosse, et 3 sous par le mallier.

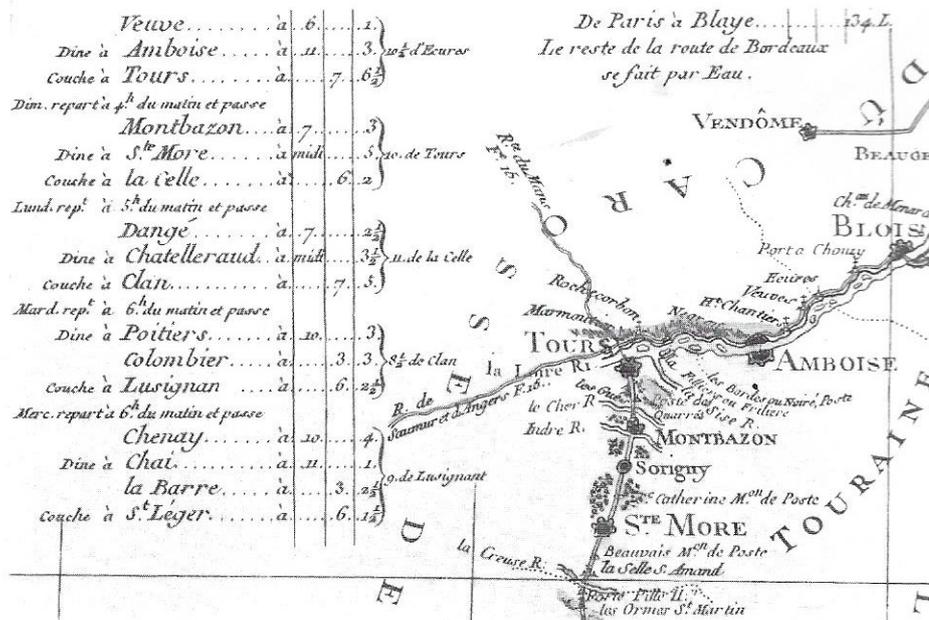
Le carrosse de Bordeaux, allant à Paris, arrivait quant à lui à Tours le lundi à la dînée, quelquefois à la couchée ; en été il arrivait le dimanche. Le même carrosse allant de Paris à Bordeaux arrivait à Tours le samedi au soir et repartait le dimanche de grand matin. Il en coûtait de la Loire à la Garonne 42 livres par place, sans nourriture, et 4 sous par livre pour le port des hardes. Le carrosse de La Rochelle, allant lui aussi à Paris, était annoncé à Tours le lundi à 10 heures du matin.

Indépendamment des voitures publiques, plusieurs autres messageries particulières étaient installées en Touraine. Les routes sur lesquelles se trouvaient alors des postes royales dans la généralité de Tours étaient la grand-route de Paris en Espagne, la route de Paris à Nantes par la levée de la Loire, et enfin la route de Tours à Alençon par le Mans et celle de Tours à Rennes par la Flèche. Outre les postes établies sur ces voies, d'autres existaient sur des routes d'intérêt secondaire. Au total, seize bureaux de poste étaient recensés alors en Touraine.



# voyages en touraine au temps des diligences

# du côté d'hier



Cet extrait de « l'indicateur fidèle ou guide des voyageurs », dressé en 1772, et donnant l'horaire des carrosses de Paris à Bordeaux, montre la route suivie par la voiture publique en Touraine. Le véhicule partait de la capitale le mardi à 11 heures du matin et « couchait » le mardi à Arpajon, le mercredi à Thoury, le jeudi à Saint-Laurent et le vendredi à Ecuire, entre Blois et Amboise. Il arrivait à Tours le samedi soir et repartait le lendemain à 4 heures du matin en direction de Montbazon, Sainte-Maure et la Celle-Saint-Avant, où il « couchait ». Le voyage se poursuivait ensuite jusqu'à Blaye, à l'estuaire de la Garonne, d'où les passagers embarquaient pour Bordeaux, qu'ils atteignaient après quatorze jours d'expédition sur des routes souvent cahoteuses.

Pour permettre à la poste aux chevaux de fonctionner, Louis XI avait dû faire remettre en état certaines portions des routes existantes et en faire construire de nouvelles. Un des premiers « chemins » fut celui qui rattachait Paris au château de Plessis-les-Tours, prolongé plus tard jusqu'à Bordeaux et Irun. Les voies carrossables n'étaient pas moins peu nombreuses au début du XVII<sup>e</sup> siècle ; on ne citait guère alors parmi les bonnes routes que celle de Tours à Poitiers. Il faudra attendre le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle pour que la France soit enfin pourvue, sous l'impulsion de l'intendant général des routes Trudaine, d'un remarquable réseau routier qui, à l'époque, servit presque universellement de prototype. A la fin de l'Ancien Régime, les routes royales atteignaient 33 500 km.

### PRIX DU VOYAGE PARIS-TOULOUSE

	ANNÉE	Prix courant	Prix en heures de salaires	
			h de travail	salaires/h
DILIGENCE	1785	136,00 F	1360	0 F 10
MALLE-POSTE	1827	140,25 F	935	1 F 50
CHEMIN DE FER	1841	41,35 F	230	1 F 80
CHEMIN DE FER	1972	89,00 F	16	5 F 50

popularité. Durant la grande époque de la diligence, de 1818 à 1838, de nouveaux relais s'implantèrent ici et là, tel celui de la Croix-de-Bléré, ouvert au nom du roi par l'administration des Postes le 23 septembre 1836.

Mais la création d'un nouveau mode de locomotion, le chemin de fer (qui desservira Tours en 1846), allait, quelques années plus tard, porter un coup fatal aux voyages en diligences et, par extension, aux relais. Dès 1851, étaient supprimés les relais, devenus vacants, de Chouy et de Veuves, entre Blois et Tours. Le relais d'Amboise fut supprimé quant à lui en 1870. Evincées de la grand-route par le chemin de fer, les diligences ne se maintiendront que sur les parcours secondaires. L'*Itinéraire illustré* d'Adolphe Joanne, que publia en 1856 la Bibliothèque des Chemins de fer, nous apprend que des correspondances étaient assurées par voitures publiques en gare de Tours vers - La Flèche (par Château-du-Loir et Le Lude) : 95 km en 9 heures, - Le Mans (par Château-du-Loir et Ecommoy ou par la Châtre-sur-le-Loir et Grand-Lucé) : 88 km en 8 heures, - Loches (par Cormery) : 40 km en 3 heures 30 minutes.

On trouvait aussi des voitures de correspondance du chemin de fer à Amboise, conduisant les voyageurs vers - Bléré (par la Croix de Bléré) : 10 km en 45 minutes, - Château-Renault (par Pocé, Saint-Ouen et Autrèche) : 25 km en 2 h 30 minutes, - Loches (par Bléré et Genillé) : 39 km en 4 heures, - Montrichard (par la Croix de Bléré, Civray et Chenonceaux) : 16 km en 2 heures. Il était par ailleurs possible de trouver des voitures particulières dans certains chefs-lieux de canton, ainsi que des voitures en location. Les loueurs de voitures ayant pignon sur rue à Tours s'appelaient Gouebault, ancien cocher de Paris (rue Royale), et Souillet (rue de la Scellerie). Un cheval de selle se louait de 5 à 10 F suivant la longueur de la course, et une voiture pour la promenade 12 F la demi-journée et 20 F la journée ; une reconversion possible pour les maîtres de poste qui, en 1863, recevront l'autorisation d'utiliser leurs chevaux pour d'autres besoins que ceux de la poste.

## Diligences en Touraine

Favorablement située sur l'axe Paris-Bordeaux, la Touraine a toujours été privilégiée dans l'histoire des voies routières françaises. Au début du XVII<sup>e</sup> siècle, la route de Tours à Poitiers était considérée comme l'une des meilleures voies carrossables du pays. « Je connais toutes les routes, mais il n'en est point d'aussi fréquentée que celle de Paris à Tours par Orléans », relatait encore Narratius à la fin de la Restauration.

Mais la grand-route d'Espagne n'était pas la seule voie à être desservie par des voitures publiques. D'autres lignes importantes

irriguaient la Touraine : celles d'Alençon à Tours (par Le Mans, Château-du-Loir, La Membrolle), de Limoges à Tours (par Châteauroux, Châtillon-sur-Indre, Loches et Cormery), de Nantes à Paris (par Angers, Langeais, Monnaie et Vendôme). Des voitures de compagnies privées s'aventuraient aussi sur le réseau secondaire desservant l'ensemble des cantons.

Il existait en France, en 1838, mille quatre cents relais, desservis par cinq cents postillons utilisant vingt mille chevaux. En Touraine, le relais de la Frillière (face à Montlouis), où s'arrêtait le carrosse de Paris à Bordeaux, était le plus renommé. La famille Blot, qui l'exploita durant les XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, sut offrir à son enseigne une réelle



Plaque de courrier.

# voyages en touraine au temps des diligences

## du côté d'hier



Ch. Arambourou, phot. Chatelleraud

VILLAINES (Indre et-Loire). — Hôtel Guérineau. Arrêt du Courrier

Les années 1900. Un demi-siècle après l'avènement du chemin de fer, quelques lignes de diligences subsistaient encore en Touraine. Des voitures publiques qui s'aventuraient là où le train n'allait pas !



MONTS (I.-et-L.). - Hôtel de la Gare, HENRI CHAINTRON

Collection Michel Bardet

Collection Jean-Claude Bardet

# voyages en touraine au temps des diligences

## du côté d'hier

### LES RELAIS

Créés par Louis XI, les relais ne fonctionnèrent d'abord que pour les « affaires du Roy ». Peu à peu, ils se transformèrent pour devenir des écuries publiques dirigées par des maîtres de poste et surveillées par l'administration.

C'est dans les relais que les messagers portant du courrier se reposaient et changeaient de chevaux; c'est également là que les entreprises de transport de voyageurs trouvaient la cavalerie nécessaire pour accomplir leurs longues randonnées à travers la France. Le public y gagnait, outre la certitude d'avoir toujours des chevaux à sa disposition immédiate, moyennant un tarif déterminé, la faculté de circuler rapidement de poste en poste, sans perte de temps, ce qui abrégait considérablement la durée des trajets.

L'espace des relais entre eux varia suivant les époques, suivant la configuration des terrains, suivant aussi le poids des véhicules et les vitesses désirées. Les premiers relais étaient espacés à intervalles réguliers et méthodiques de sept en sept lieues; c'est-à-dire qu'il y avait nécessité de relayer environ tous les 25 kilomètres. Mais, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les malles-poste très rapides exigeaient des relais beaucoup plus rapprochés (parfois 8 kilomètres), permettant des moyennes de 35 km/h; les relais se modifièrent au fil des époques et offrirent de plus en plus de commodités aux voyageurs en se doublant généralement d'une auberge ou même d'un hôtel. Vers 1850, la France comptait 1 400 relais de poste.



De convaincantes bottes de postillon, exposées au château d'Ussé. Fouette, cocher!

### L'attaque de la diligence

**Avec le début du XVIII<sup>e</sup> siècle, une période d'insécurité s'ouvre sur les routes. Il est de plus en plus fréquent que les brigands rançonnent les voyageurs pour s'emparer de leurs biens. Les voitures de messageries, qui dès lors transportent des sommes en espèces, sont les cibles privilégiées des malfaiteurs. La Touraine connaît plusieurs attaques célèbres, dont celle du 6 mai 1709 qui verra le carrosse de Bordeaux à Paris entièrement dévalisé. L'attaque de la diligence de La Rochelle à Paris reste toutefois la plus connue. Elle est notamment relatée par R. Vivier dans Chouans et brigands en Touraine, d'où sont extraites les lignes qui suivent.**

Le 15 avril 1800, la diligence de La Rochelle à Paris fut attaquée par des brigands masqués qui enlevèrent 60 000 francs. L'attentat eut lieu sur les 7 à 8 heures du soir entre le lieu appelé *les Erables* (commune de Draché) et la montagne des Cossonnières (commune de Sainte-Maure), vis-à-vis un petit bois taillis dépendant de la métairie des Robets, dite commune de Sainte-Maure, à peu de distance de la grand'route de Châtellerault. Plusieurs individus armés et à cheval se présentèrent au cabriolet de la diligence. L'un de ces individus, de taille avantageuse, maigre, ayant un chapeau rond à haute forme, un mouchoir sur la bouche, porta sur la poitrine de Beaubre, le conducteur, le bout d'une espingole.

Beaubre fut obligé d'arrêter et de détourner ses chevaux vers le bois taillis. Il dut ouvrir les coffres et livrer un baril et une caisse remplis d'argent. Les six voleurs ne s'occupèrent pas des voyageurs, qui, s'étant accrochés à un arbre, étaient descendus de la voiture. Les brigands mirent l'argent dans des valises qu'ils attachèrent derrière leurs chevaux. Ils avaient tous sabres et pistolets, de grands manteaux bleus et des chapeaux ronds. Le chef s'appelait Charles. Tous avaient la figure cachée par des mouchoirs ou des serviettes. Le lendemain, on les vit sur les chemins de Chinon à Loudun. André le Poutre et Grangier, accusés du vol, furent acquittés par le tribunal criminel du département d'Indre-et-Loire, le 22 pluviôse an IX (11 février 1801). Les vrais coupables, Gentil-la-Chenalière, Lelay, Doissnet, La Fremaudière, Beauvais et Cérés aîné, furent arrêtés et jugés par le Tribunal spécial criminel d'Indre-et-Loire.

Le souvenir de cette attaque est resté très vif dans toute la région de Sainte-Maure, et la tradition populaire nous apprend que les brigands, ne pouvant emporter tout le trésor volé, en cachèrent une partie dans un bois voisin; que le lendemain matin deux journaliers de Sainte-Maure allant battre du blé au fléau dans un village des environs virent sur la légère couche de neige qui recouvrait le sol les traces de l'attentat, et qu'en suivant les traces ils découvrirent et s'approprièrent la partie du trésor qui avait été cachée.

En l'an IX, la même diligence faillit être l'objet d'une autre attaque, mais elle fut déjouée grâce à la vigilance de la gendarmerie de Sainte-Maure. Prévenus que des individus avaient été vus aux Erables et qu'ils étaient venus s'embusquer non loin de Sainte-Maure dans un petit bois, les gendarmes avaient fait une enquête discrète. Ils apprirent ainsi que les bandits s'étaient inquiétés à l'auberge de la Poste de l'heure de départ de la diligence. Trois gendarmes allèrent en patrouille dans le bois et ils entamèrent une lutte assez vive avec les brigands qui s'y trouvaient en embuscade<sup>1</sup>. Les trois gendarmes furent blessés; deux des brigands furent tués, Monnet et Toutain; les deux autres, Martin-Legendre et Macraigne-Duverger, furent arrêtés. Macraigne fut condamné à vingt-quatre années de fer et Martin-Legendre à une « amende égale à la moitié de son revenu ». Il fut conduit, en outre, sur la place « Mail Preuilly » à Tours, fut attaché à un poteau et exposé pendant deux heures avec un écriteau indiquant la cause de sa condamnation.

<sup>1</sup> Cette affaire fit l'objet d'un rapport de Fouché au Premier consul.

Paris, 25 thermidor an IX de la République une et indivisible. (13 août 1802)

Citoyen consul,

J'ai l'honneur de vous informer qu'un combat a eu lieu le 2 août dernier dans le département d'Indre-et-Loire entre trois gendarmes et une bande de brigands.

La présence de quelques inconnus dans les environs de Sainte-Maure avait excité l'attention de la population et une patrouille de trois gendarmes fut chargée de surveiller pendant la nuit la route dite d'Espagne, dans la direction de Dangé.

Vers 11 heures, ils entendent un léger mouvement dans les bois qui avoisinent la route. Mettant pied à terre, ils attachent leurs chevaux et s'avancent vers la lisière du bois, quand, tout à coup, ils reçoivent à bout portant une charge de mousqueton.

Un de ces militaires, quoique blessé assez grièvement à la poitrine et à la tête, bondit sur un des brigands et le terrasse. Un autre gendarme, à l'instant où il venait secourir son camarade, reçoit un coup de stylet qu'il évite, mais sous le choc est renversé. Il se relève aussitôt, et du tronçon de son sabre, qui s'était brisé dans sa chute, il met le brigand qui l'avait assailli hors de combat.

Le troisième gendarme, qui poursuivait un de ces misérables qu'il avait blessé, entendait cette lutte, revient sur ses pas. Au moment où il s'élançait sur le brigand aux prises avec son camarade, il reçoit un coup de pistolet qui lui traverse le genou. Il tombe.

Le brigand, qui avait été blessé et qui parvint à s'échapper, a dû recevoir une blessure grave, si l'on en juge à la longue trace que son sang a laissée et qu'on a pu voir quand le jour fut levé.

Les trois gendarmes qui, dans cette occasion, se sont conduits avec un courage aussi distingué et n'ont cessé de combattre malgré des blessures très graves, appartiennent à la brigade de Sainte-Maure. Ils se nomment Meurière, Taillard et Defond.

Signé : Fouché  
Ministre de la Police générale

Note marginale :

« Approuvé les propositions faites :

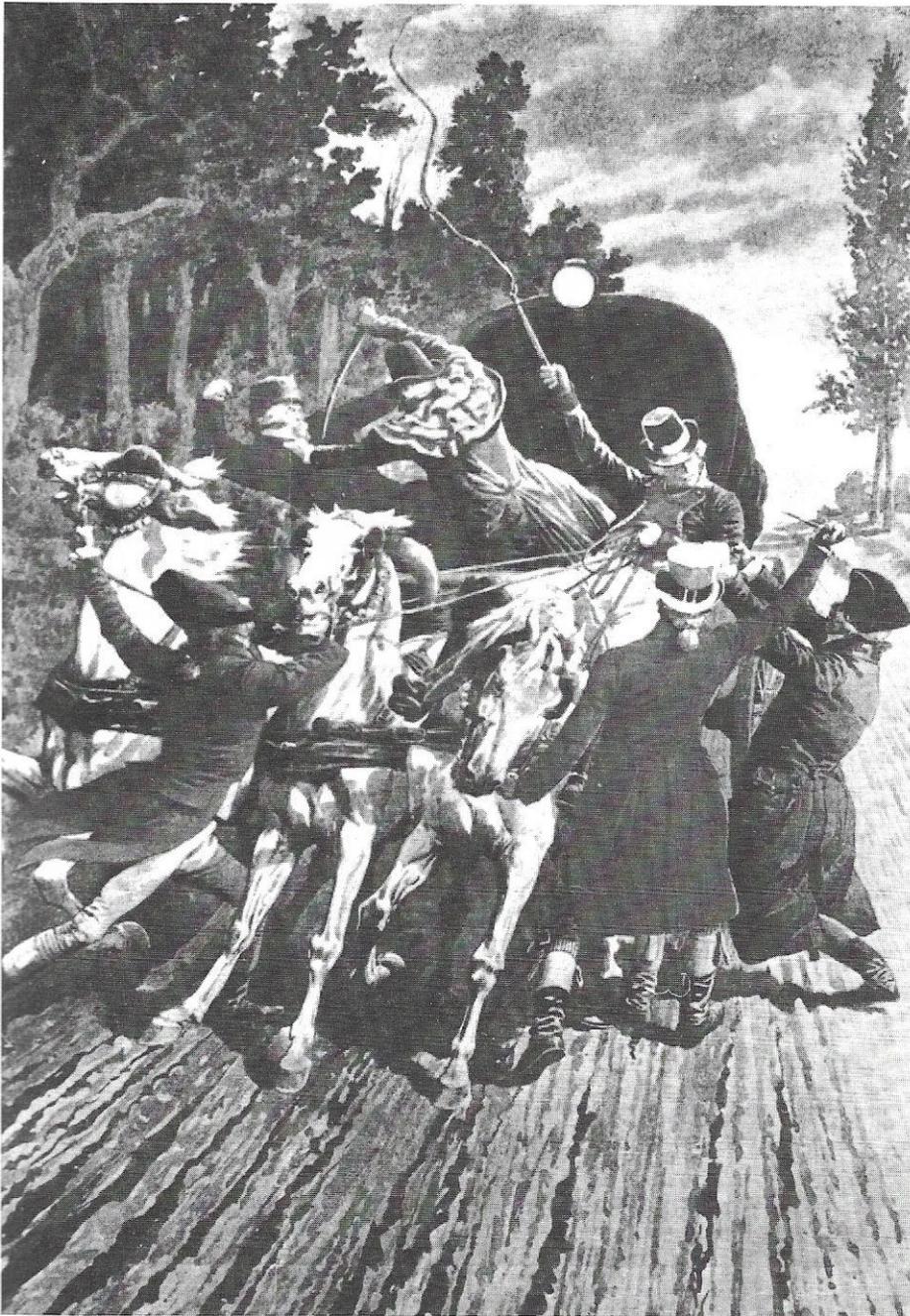
Taillard, mousqueton d'honneur :

Les deux autres : gratification égale à trois mois de leur grade. »

Signé : N. Bonaparte.

# voyages en touraine au temps des diligences

## du côté d'hier



*La bourse ou la vie !*

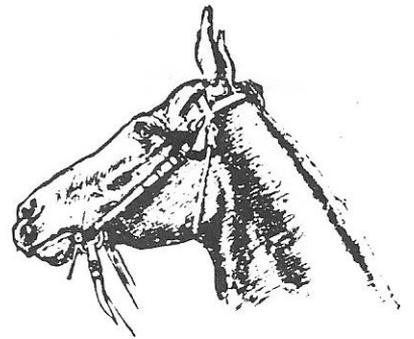
### LES MAÎTRES DE POSTE •

Les premiers maîtres de poste sont les successeurs directs des «chevaucheurs tenant la poste du Roi» qui furent, pendant tout le Moyen Age, les transporteurs habituels du courrier officiel et qui, peu à peu, se livrèrent au transport clandestin de la correspondance privée. Une ordonnance du 5 juillet 1527 constitue le véritable statut des droits et obligations des maîtres de poste. De même que la procédure d'intronisation des chevaucheurs comportait l'obtention d'un *brevet de retenue* certifiant la concession de la charge, de même les maîtres de poste se recrutaient par achat de brevets et déli-

vrance de provisions (titres de propriété) par le surintendant des Postes. Un édit de novembre 1635 reconnaît formellement le fait que les maîtres de poste n'ont obtenu leurs emplois que moyennant finances.

Quoique non-fonctionnaires, les maîtres de poste étaient soumis à des obligations très strictes. Les chevaux qu'ils détenaient et qu'il devaient avoir en nombre suffisant leur appartenaient, et ils tiraient du produit des courses de leurs bêtes la meilleure part de leurs revenus. Toutefois, ils bénéficiaient de certains privilèges, et, au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, ils obtinrent une rémunération pour con-

duire eux-mêmes les voyageurs et les courriers au relais voisin avant que les postillons remplissent cet office. A partir de 1775, la poste aux chevaux prit son caractère définitif. Le maître de poste étant à la fois fournisseur de chevaux, convoyeur des services publics de diligence et transporteur de la correspondance. Le maître de poste assurera le service des malles-poste jusqu'à l'avènement des chemins de fer, mais il ne



touchera pas au contenu des sacs postaux, cette tâche étant réservée aux agents de la poste aux lettres. Le maître de poste avait un rôle de police et il s'assurait de l'identité de ceux qui lui louaient des chevaux. L'obligation du passeport pour chaque voyageur, qui exista pendant longtemps, facilitait grandement sa tâche de surveillance.

Sous tous les régimes politiques, l'État a toujours consacré le droit, pour les maîtres de poste avec lesquels il traitait, d'établir sur les grandes routes des relais dont ils étaient véritablement propriétaires. Aucune loi ne leur interdisait de céder leur brevet. C'est pourquoi une loi du 15 ventôse an XIII stipule que les entrepreneurs de voitures publiques et de messageries verseront une indemnité de 25 centimes par cheval et par poste aux maîtres de poste dont ils n'emploieront pas les chevaux.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, la valeur d'un relais dépendait pour une grande part des industries accessoires qui le composaient. La plupart des grandes industries agricoles étaient formées et dirigées par des maîtres de poste. Ces derniers s'adjoignaient également des entreprises de messageries, le commerce des chevaux, la gestion des voitures dites «omnibus»...

L'avènement des chemins de fer, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, souleva un grave problème juridique et social au sujet de l'indemnisation des maîtres de poste dont les établissements se trouvaient ruinés par le nouveau mode de transport public. Certains maîtres de poste effectuèrent leur reconversion en entrant dans les compagnies de chemins de fer qui venaient de se créer.



# voyages en touraine au temps des diligences

## du côté d'hier

### Les aléas du voyage

Extrait d'un récit de voyage de Paris à Bordeaux  
de MM. de Saint-Laurent, Gaucourt, Abraham et Pervault (1669).

« De Tours à Sainte-Maure. — Après dîner, nous ne pusmes aller coucher à Sainte-Maure... où nous n'arrivâmes qu'à minuit à cause des mauvais chemins qui sont proches de Sainte-Catherine-de-Fierbois, bien célèbre à cause des pruneaux qui s'y font. Ces chemins sont creusés en plusieurs endroits par les orages de cet été qui y font des trous si creux qu'il est impossible aux carrosses d'y passer ni d'en sortir, parce qu'ils sont bordés des deux côtés de haies, de sorte qu'étant dans le chemin au commencement de la nuit nous y demeurâmes plus de quatre heures pour faire une demi-lieue et sans le soin que nous avions pourveu à avoir de la lumière que nous allumâmes avec un fusil, nous y aurions couché. Nous brûlâmes trois flambeaux. Cependant qu'on attelait le carrosse par derrière pour retourner chercher un autre chemin, nous avons pris un guide à Sainte-Catherine-de-Fierbois que nous fîmes monter sur le cheval... L'équipage du guide était considérable, ayant un bonnet de nuit en tête et son chapeau par-dessus, car on l'avait fait lever à la hâte. Le seul malheur était que ses sabots ne pouvaient entrer dans ses estriers ; le principal était qu'il ne savait pas le chemin de sorte qu'on le fit descendre pour mettre à la place le guide qui menait un chirurgien. »

La route de Paris à Bordeaux restera longtemps en mauvais état, les voyages continuant à présenter un certain imprévu, même après l'aménagement de l'itinéraire d'Espagne, dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, par le service des Ponts et Chaussées créé par Daniel Trudaine, fondateur de l'école d'ingénieurs, qui commença la construction des routes royales du pays.

Ainsi, pour le passage du comte d'Artois à Sainte-Maure, le 6 juin 1777, les riverains furent-ils appelés à améliorer la voie, trois semaines durant, afin de la rendre plus praticable. Par ailleurs, une longue délibération du 26 ventôse, 3<sup>e</sup> année de la République (1795), prise « par les officiers municipaux de la commune de Maure-Libre », donne connaissance d'une enquête effectuée dans les écuries du maître de poste de Sainte-Maure et du nombre important de chevaux nécessaires pour assurer le service de la poste « en raison de la route en très mauvais état et très montagneuse ». A noter que cette délibération de 1795 fut prise à une période de grande disette de fourrage : « L'enquête effectuée révèle que le citoyen Chevalier, maître de poste à Sainte-Maure, a dans ses écuries quatre chevaux en état de partir et trente-trois très fatigués. Sur ces trente-trois, sept sont communs entre ledit citoyen Chevalier et le citoyen Rochefort, maître de poste à Sorigny, destinés uniquement pour le service de la diligence de l'une de ces postes à l'autre, et dix sont reconnus incapables de faire le service de la poste. »

### La mémoire de la poste à Amboise



L'hôtel de Joyeuse, dans l'ombre du château d'Amboise. Encore un chef-d'œuvre à ajouter à l'inventaire des vieux logis de Touraine injustement méconnus. Superbe demeure pourtant, construite au début du XVI<sup>e</sup> siècle sur les plans de deux artistes italiens amenés en France par le roi Charles VIII : le « deviseur de bastiments » véronais Fra Giocondo et le jardinier Padello di Mercogliano, qui importa en France les premiers orangers.



L'hôtel de Joyeuse à Amboise.

*Monsieur le maître de la Poste aux  
chevaux d'Amboise s'est permis de me parler  
de la manière la plus inconvenante. Le  
Postillon qui m'est venu chercher au  
Château de Chenonceaux m'ayant fait attendre  
une heure. Monsieur Paris s'est permis  
de me menacer de m'empêcher de partir  
de continuer mon route. Je prie  
Amboise ce 29 septembre 1878.  
Le B<sup>on</sup> de Villeneuve*

En vertu d'une loi du 19 frimaire an VII, chaque relais de poste devait tenir un registre d'ordre et de discipline sur lequel étaient consignées les observations des inspecteurs des Postes et les réclamations des voyageurs. Le relais d'Amboise ne dérogeait pas à la règle. Le baron de Villeneuve, auteur de la plainte ci-dessus, n'était pas le seul plaignant à vouloir noircir le registre.

C'est dans ce cadre privilégié que la ville d'Amboise a installé en 1971, suite à la donation de M. Pierre Paul, le musée de la Poste. La « poste » qui désigne à la fois le service des stations de chevaux sur les routes (la poste aux chevaux) et le service créé par l'État pour l'expédition et la distribution des correspondances, des journaux et imprimés (la poste aux lettres). Toute la mémoire de la poste dans une collection digne d'attention.

Une histoire assez mal connue, brillamment restituée par ce musée. Où l'on voit à travers les documents exposés que le développement de cette « institution » est intimement lié à l'histoire politique et économique, tout en restant subordonné à l'évolution des techniques de transport. Créée à l'origine pour les besoins du souverain et des collectivités, la poste est devenue au XVI<sup>e</sup> siècle la poste royale à la disposition des particuliers, pour prendre enfin sous la Révolution l'aspect d'une grande administration d'État au service du public, et dont le rôle ne cessera de croître.

Consacré à la poste aux chevaux, l'espace du rez-de-chaussée permet au visiteur de

# voyages en touraine au temps des diligences

mieux connaître les diligences, mais aussi tous ces personnages qui gravitaient autour : conducteurs, postillons, maîtres de poste... dotés de superbes panoplies qui ne manquaient pas de créer des vocations. Une remarquable collection de plaques de postillons groupe celles de l'Ancien Régime, de la Révolution, de la Restauration et des deux époques impériales. Étonnantes aussi ces quelques enseignes et girouettes de relais de poste, et ces solides bottes de postillons ou de conducteurs, véritables armures de cuir protégeant des intempéries. Des bottes de sept lieues qui ne permirent toutefois pas à la poste d'avancer à pas de géant : il fallait encore 330 heures de voyage, soit plus d'un mois, pour relier Paris à Toulouse en 1650.

Les salles du premier étage évoquent quant à elles l'histoire de la poste aux lettres, racontée à travers de nombreuses pièces authentiques décrivant le fonctionnement du service postal au cours des siècles. On remarque, notamment, la première affiche concernant les Postes (1700), le manuscrit original de Chappe (père du télégraphe optique), les premiers télégrammes et le premier timbre-poste, ainsi que bon nombre de lettres anciennes dotées de marques postales.

Les transports urbains font l'objet d'une section spéciale, où est représenté le brevet original instituant les messageries entre Paris-Versailles et Saint-Germain (1669), et où l'on apprécie l'élégance d'une chaise à porteurs royale, réservée aux adeptes for-

## du côté d'hier

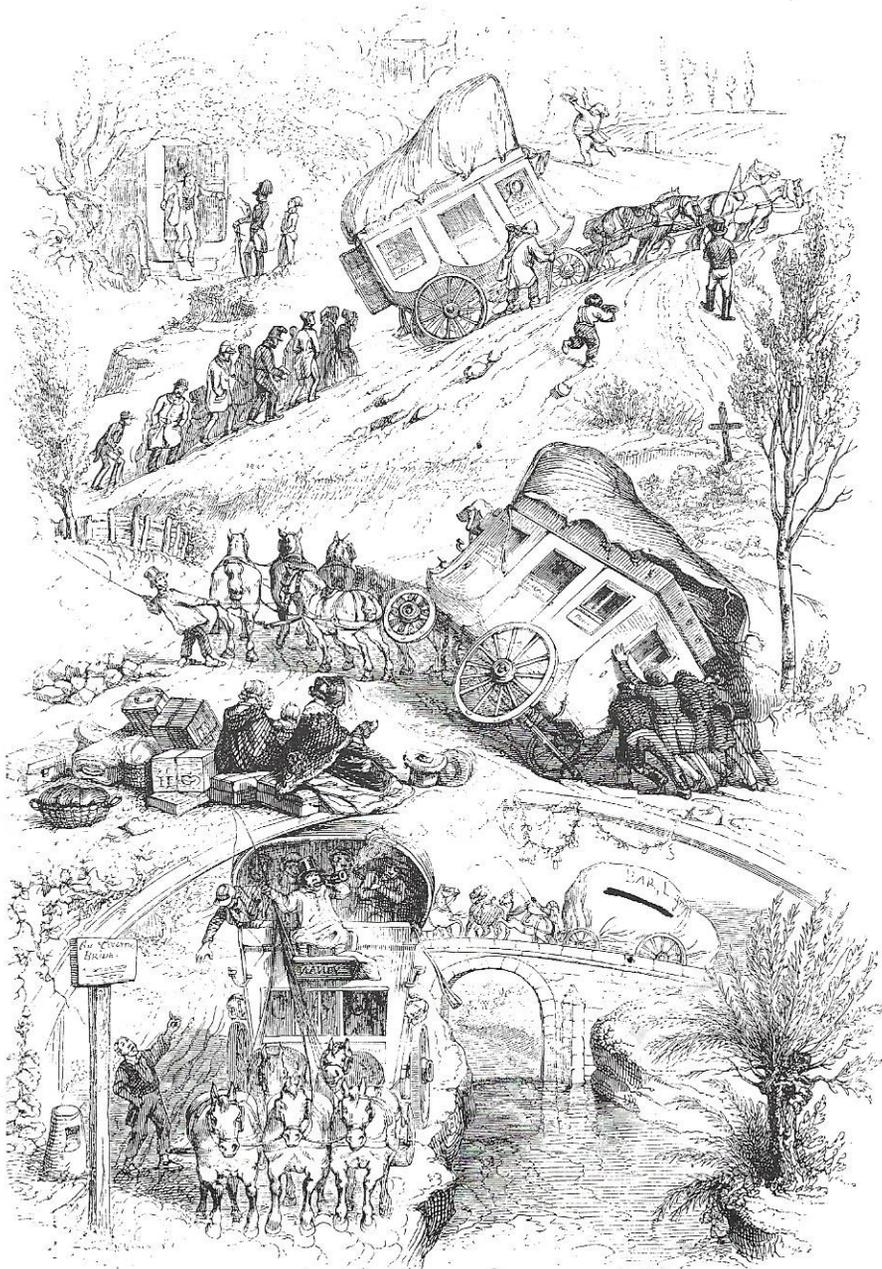


Pot à tabac en faïence vernissée représentant une tête de facteur rural (vers 1850).

Dans l'Antiquité, on appelait « *posta* » chacune des stations placées à intervalles réguliers sur la voie romaine. Dans la langue française, le mot « *poste* » désigne à la fois : — le service des stations de chevaux établies sur les routes, de distance en distance, pour le transport des voyageurs : c'est la poste aux chevaux ; — le service créé par l'État pour l'expédition et la distribution des correspondances privées, des journaux et des imprimés : c'est la poste aux lettres. Deux types de poste évoqués avec brio par le musée de la Poste d'Amboise.

tunés du voyage en solitaire. Enfin, après s'être intéressé aux transports collectifs et aux courriers d'antan, le visiteur s'arrêtera autour de tout un arsenal d'objets marquant le temps des équipages : fouets, cravaches, bibelots... mais aussi le carnet des dernières sorties du roi Louis XVIII, les mors et étriers du cheval de Louis-Philippe, la paire de pistolets du duel qui fut fatal à l'écrivain russe Alexandre Pouchkine... Sont enfin évoqués à cet étage les transports fluviaux, d'une part, et les « routes de l'air », d'autre part, avec en toile de fond l'épopée de l'aéropostale.

Une visite prenant fin au second étage, où sont contées les grandes étapes de la marine postale ; une poste maritime d'origine lointaine, qui sut tirer profit de l'introduction de la vapeur sur les océans et les mers, au siècle dernier. Ne reste plus alors au « voyageur du temps » qu'à admirer, dans une remise donnant sur la cour du musée, une diligence d'époque qui, mieux que toutes les descriptions, permet d'imaginer de quelle façon voyageaient nos ancêtres au temps des cochers. Une époque où la plupart des Tourangeaux ne connaissaient toutefois guère plus que la fraction d'écorce terrestre qui les avait vus naître.



Les aléas du voyage en diligence. Gravure de Jean Grandville, 1842.

Musée de la Poste, 6, rue Joyeuse à Amboise (tél. : (47) 57 00 11).  
Ouvert tous les jours, sauf le mardi ; du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre : de 9 h 30 à 12 heures et de 14 heures à 18 h 30 ; du 1<sup>er</sup> octobre au 31 mars : de 10 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures (fermé les 1<sup>er</sup> janvier, 1<sup>er</sup> mai, le jeudi de l'Ascension, le 1<sup>er</sup> novembre, le 21 décembre).

# voyages en touraine au temps des diligences

## du côté d'hier



### L'HÔTELLERIE DU TOURNE-GUIDE BIENTÔT RASÉE

C'est « au couchant des portes Saint-Éloi de la ville de Tours », à l'angle du boulevard Béranger et de la rue Jules-Charpentier, que la remarquable maison du Tourne-Guide dresse son ancestrale silhouette. Le plus vieux débit de boissons de la cité, exploité depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, fut longtemps un relais de postes de première importance, composé de « cuisines, chambres, mansardes, caves, greniers, écuries, boutique de maréchal, cour, jardin, puits et cabinets d'aisance ». Vivotant depuis plusieurs années au rythme de quelques retraités y cassant la croûte et y avalant du « rouge étoilé » au-delà de la limite prescrite par la médecine, ce bistrot « à l'ancienne » est assurément ce qui se fait de mieux à Tours dans le genre « rétro » non frelaté.

Une atmosphère hélas condamnée. Le propriétaire des murs, M<sup>me</sup> Ginette Legave, a en effet reçu l'autorisation de démolition de cette vieille demeure à colombages du XVI<sup>e</sup> siècle (où aurait résidé le chansonnier Béranger, exilé en Touraine), projetant d'y faire construire à la place un hôtel d'une vingtaine de chambres. Une « condamnation » que déplorent non seulement les amoureux de vieux logis mais aussi certains élus de gauche de l'équipe municipale. « Cette maison ne présentait guère d'intérêt sur le plan architectural, explique M. Michel Boucher, adjoint au maire chargé de l'urbanisme. Comme elle appartient à une personne privée, il aurait fallu l'acquérir, y faire de gros travaux au vu de son état de délabrement. Des frais qui paraissent disproportionnés à la municipalité devant d'autres priorités. »

Affaire classée. L'hôtellerie du Tourne-Guide ne sera donc pas restaurée. Les démolisseurs sont annoncés, mais il est peu probable que la destruction de la maison soit entreprise avant l'automne. Un dernier sursis pour que les Tourangeaux attachés à leur passé s'aventurent enfin derrière cette façade afin d'y noyer leur chagrin autour d'une bouteille de gentiane. A défaut d'absinthe !

**A LOUER**  
**DE SUITE,**  
**Pour entrer en jouissance le jour de St.-Jean**  
**prochain, 24 juin 1833.**

---

L'Auberge du **TOURNE-GRIDE**, sise commune de Saint-Etienne, au couchant des Portes de Saint-Eloi de la ville de Tours,  
Composée de cuisine, chambres, mansardes, écuries, caves, greniers, boutique de maréchal, cour, jardin, puits et cabinet d'aisances.  
S'adresser, pour en traiter, à M<sup>e</sup> RUET, Notaire à Ballan, qui en est le propriétaire; ou à M<sup>e</sup> VALVEIN, Notaire à Tours.

TOURS. — IMPRIMERIE DE MARIE.

### De l'auberge à l'hôtel



Le développement du voyage aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles eut d'importantes conséquences dans de nombreux secteurs de la vie économique. La demande de chevaux de trait exigea davantage de maréchaux-ferrants, selliers et bourreliers, tandis que celle de voitures de tous types imposa davantage de charrons, charpentiers, menuisiers et carrossiers. L'implantation systématique des relais et le passage de plus en plus fréquent des diligences favorisa par ailleurs l'apparition d'une petite communauté vivant en bordures des routes.

Les auberges, établies aux principaux relais, hébergeaient les voyageurs pendant la nuit, et il n'est pas rare de rencontrer aujourd'hui sur nos routes des hôtels (souvent baptisés *de la Poste*) devant leur origine à ces anciens gîtes d'étape. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'auberge du sieur Nicolin était probablement l'enseigne la plus cotée de Touraine. On venait de loin chez cet ancien cuisinier d'archevêque, fort renommé pour ses ailes de perdreau en papillotes servies sur un hachis de truffes. Une autre enseigne de Touraine, à Amboise, avait bonne réputation; on était sûr d'un gîte attrayant et d'une nourriture excellente dans cette auberge de rouliers baptisée *Au Cheval bardé*.

Mais c'est de M<sup>me</sup> Richard, qui régnait alors au *Lion d'Or* de La Flèche, dont parlaient la plupart des voyageurs de l'époque. La plus célèbre des aubergistes de la région était fort aimée, car l'on payait chez elle en proportion inverse de ce qu'on y mangeait !

Trente sols par tête pour deux services de volaille, gibier et poisson, et un bon feu dans la chambre... mais six francs pour une simple omelette, car M<sup>me</sup> Richard ne supportait pas qu'on dédaigne sa cuisine. L'aubergiste de la Flèche s'illustrait aussi en tutoyant ses hôtes de distinction : officiers, prêtres, nobles, et même l'évêque d'Angers, Monseigneur de Grasse qui, dit-on, se réjouissait de cette familiarité.

Lieu de rencontres où s'échangent les nouvelles, où se traitent les affaires et où s'établissent aussi les cours de maints produits et services, l'auberge est alors un endroit pittoresque où tout se passe encore quasiment comme sous le bon roi Henri. Mais durant le XIX<sup>e</sup> siècle, les voyageurs apprennent à voyager; leurs bagages sont plus pratiques, et ils prennent non seulement l'habitude de comparer la qualité des repas d'une enseigne à une autre mais aussi de juger le confort et le service. Les premiers guides notent déjà les adresses les plus méritantes. De leur côté, les aubergistes s'efforcent de satisfaire une clientèle de plus en plus exigeante. Dans les villes, des hôtels se bâtissent et la concurrence apparaît déjà, comme le note avec truculence Théophile Gautier dans une scène croquée sur le vif

# voyages en touraine au temps des diligences

## du côté d'hier

dans son *Voyage en Espagne* (1840) : « A Bordeaux, à la descente de la voiture, on est assailli par une foule de commissionnaires qui se distribuent vos effets et se mettent une vingtaine pour porter une paire de bottes : ceci n'a rien que d'ordinaire ; mais ce qui est plus drôle, ce sont des espèces d'argousins apposés en vedette par les maîtres d'hôtels pour happer le voyageur au passage. Toute cette canaille s'égosille à débiter un charabia, des kyrielles d'éloges et d'injures : l'un vous prend par le bras, l'autre par la jambe, celui-là par la queue de votre habit, celui-ci par le bouton de votre paletot. « Monsieur, venez à l'Hôtel de Nantes, on est très bien ! » — « Monsieur, n'y allez pas, c'est l'Hôtel des punaises, c'est son vrai nom », se hâte de dire le représentant d'une auberge rivale. « Hôtel de Rover ! Hôtel de France ! » crie la bande qui vous suit en vociférant : « Monsieur, ils ne nettoient jamais leurs casseroles ; ils font cuisine avec du saindoux ; il pleut dans les chambres ; vous serez écorché, volé, assassiné ! » Chacun cherche à vous dégoûter des établissements rivaux, et ce cortège ne vous quitte que lorsque vous êtes entré définitivement dans un hôtel quelconque. »

A Tours aussi, la concurrence est rude. Les hôtels du Faisan, de Londres, de la Boule d'Or, de Bordeaux et de la Poste rivalisent avec l'Hôtel de l'Univers, tenu par Duchemin-Ribou et situé sur le boulevard Heurteloup. Édité en 1856, le *Guide des excursions en Val-de-Loire* affirme que « cet hôtel, qui ne laisse rien à désirer, peut rivaliser pour la propreté, le confort et le service avec les meilleurs hôtels de la Suisse et des bords du Rhin. Ses prix sont du reste fort modérés. On paye : une chambre, de 1,50 F à 2 F et au-dessus (bougies comprises) ; un salon, de 4 à 10 F ; un thé, 1 F ; un déjeuner à table d'hôte ou à part, avec vin, 2,50 F ; un dîner à table d'hôte, avec vin, 3,50 F ; le service, 50 c par jour. Il y a dans l'hôtel : un salon de réception et un cabinet de lecture, où se trouvent un grand nombre de journaux français et étrangers ; des voitures à volonté pour la ville et pour la campagne ; des interprètes pour les familles anglaises, allemandes, espagnoles et italiennes ». Tandis que les hôtels connaissent un succès grandissant, les auberges entrent dans leur déclin, ne subsistant bientôt plus que sur



Allons ! Allons ! Il faut partir !

les routes de campagne. Une évolution que déplora ce grand voyageur qu'était Victor Hugo : « J'aime les anciennes auberges, les hôtelleries, comme disaient nos pères. On descendait de voiture dans la rue devant la porte, où l'hôte vous accueillait en souriant. La première pièce où l'on entrait, c'était la cuisine. Le feu flambait dans la haute cheminée ; la braise empourprait les fourneaux ; de belles poteries, des faïences bleues, de vastes plats de Nevers resplendissaient ça et là sur le mur sombre et enfumé. Un tournebroche gigantesque grinçait devant le feu ; la broche chargée de viandes tournait lentement au-dessus d'une longue lèche-frite, vous montrait tour à tour la venaison, la volaille et le gibier et semblait vous dire : chois ! On choisissait en effet, et cette belle joyeuse flamme de fagot et de sarment, tout en cuisant la soupe, réchauffait le voyageur.

« Aujourd'hui on descend « à l'hôtel » ; l'auberge, fi donc ! On entre dans une cour ; un monsieur, qui est le garçon, vient vous recevoir d'un air dédaigneux pour le voya-

geur pauvre, ironique pour le riche. On vous fait monter un perron, puis un escalier de bronze, et vous voilà dans une chambre où il y a des rideaux de calicot rouge et un secrétaire d'acajou. Vous demandez du feu ; on vous apporte avec cérémonie un morceau de bois vert et mouillé qui ne brûle pas dans une cheminée qui fume. Au bout de cinq minutes, vous éteignez la bûche et vous ouvrez la fenêtre. Le feu vous coûtera quarante sous. Vous demandez à souper. Le monsieur, qui est le garçon, vous apporte sur un petit guéridon un poulet qu'on a déjà servi et un fricandeau qui a déjà servi. Le fricandeau, le poulet, le guéridon et le monsieur vous coûteront quatre francs. Ceci est l'hôtel. Je préfère l'auberge. »

Les auberges-relais, que l'affluence des voyageurs sur les routes avait fait se multiplier jusqu'à 1840-1850, ne survivront pas à la diligence, les trains transportant dès lors les voyageurs au cœur des villes, où les hôtels sont devenus nombreux. Des hôtels d'où ne s'échapperont ni hennissements de chevaux ni cris de postillons.

## HOTEL <sup>\*\*NN</sup> RABELAIS

☎ (47) 37.04.89

24, place Rabelais • 37000 TOURS

Bon accueil dans un cadre agréable

Parking face Hôtel

voyages en touraine  
au temps des diligences

du côté d'hier

**HOTEL-RESTAURANT**

## Le Chaptal

Menu touristique : 3 Menus au choix et Carte

Ses Vins d'Amboise

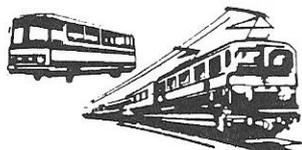
13, rue Chaptal 37400 AMBOISE

Téléphone : (47) 57.14.46

Repas groupes - Banquets - Salles 200 couverts

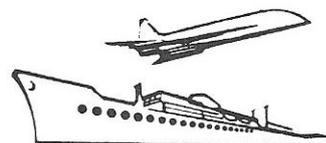


*Montez, montez, il y a de la place pour tout le monde!*



# RAYSSAC

AGENCE DE VOYAGE



Vous conseille pour vos vacances, voyages d'affaires ou d'agrément  
(circuits, séjours, clubs, hôtels, croisières)

Se charge de toutes vos réservations : TRAIN - AVION - BATEAU

N'hésitez pas à nous consulter

AGENCE DE VOYAGE RAYSSAC - 15, rue Berthelot, 37000 TOURS - Tél. : (47) 05.76.15 - Licence A 778 - Télex : 751 585 F Rayssac

le magazine de

AU  
DES DILIGEN

# la touraine



portrait : olivier houette, maréchal-ferrant de la nouvelle génération

du côté d'hier : voyages en touraine au temps des diligences

du haut d'un clocher : rigny-ussé

dossier : il y a quarante ans, le massacre de maillé

histouères de cheu nous : «la buse blanche», par claude tournay

la gazette du terroir : fruits anciens de touraine

notre agenda des fêtes de l'été : la touraine dans tous ses éclats