

JOURNÉE DU TIMBRE 1973

RELAIS DE POSTE

Valeur : 0,50 F + 0,10 F

Couleur : bleu-vert

50 timbres à la feuille



Dessiné et gravé en taille-douce
par Eugène LACAQUE

Format horizontal 22 x 36
(dentelé 13)

VENTE

anticipée, le 24 mars 1973, dans les bureaux de poste temporaires ouverts dans les villes désignées par la Fédération des sociétés philatéliques françaises pour organiser la Journée du Timbre ;
générale, le 26 mars 1973.

La figurine émise pour la Journée du Timbre représente, arrêtée devant un relais de la Poste aux chevaux, une diligence des Messageries royales vers 1835.

La Poste aux chevaux remonte au roi Louis XI, établissant, le long des grandes routes, des relais pour la fourniture de montures aux courriers royaux, et pour la surveillance des messagers de ses rivaux. Henri IV s'en servit pour une infrastructure de la Poste aux lettres. Les Maîtres de poste achètent, à partir de Louis XIII, leur charge à la Ferme des impôts; leurs priviléges sont abolis sous la Révolution, rétablis dès l'an VI, jusqu'à la transformation de la Ferme en Régie sous l'Empire, et à la mainmise de l'État sur l'exploitation postale.

Les relais de la Poste aux chevaux furent utilisés longtemps par les services assez irréguliers des coches. L'apparition, vers 1760, d'un trafic régulier de voitures de transport en commun, apporta de l'ordre dans les prix et les risques des voyages. A la légère « turgotine », succéda la rapide malle-poste, en même temps que la lourde « patache » donna naissance à la monumentale diligence que nous voyons ici.

Tenant du coche et du carrosse, sa forme fut réglementée en 1828, pour les « Messageries », qui avaient été « impériales » en 1809, « royales » sous la Restauration, « générales » sous la commandite de Laffitte et Caillard.

Ces voitures jaunes, qui pesaient à vide plus de deux tonnes, et plus du double avec le chargement étaient divisées en trois compartiments : étrange distinction, à une époque en réaction contre l'ancien régime, où les coches étaient à classe unique !

Le « coupé » de l'avant abrite trois places de luxe derrière des vitres donnant des vues sur tout le paysage. L'« intérieur » accueille six personnes sur deux banquettes se faisant vis-à-vis. La « rotonde », où l'on accède par l'arrière de la voiture, comprime quatre ou huit voyageurs exposés à la poussière soulevée par les roues. Enfin trois passagers se hissent à l'« impériale », où ils demeurent en plein vent, sous une capeline qui prolonge la « vache » en cuir abritant l'entassement des bagages.

Le lourd véhicule, dont le centre de gravité est trop élevé, pour une constante stabilité, est tiré par un attelage de deux timoniers et trois chevaux en volée. Il est mené par le postillon, assis pendant une douzaine d'heures sur le timonier de gauche, les jambes engagées dans d'énormes bottes fixées aux étriers, les mains prises dans les rênes des cinq chevaux. Le conducteur est assis à côté des voyageurs de l'impériale : il est le chef du convoi, réglant l'allure au moyen de la « mécanique » du frein, commandant tout le monde et surveillant la route et les relais, de manière à maintenir une moyenne de 12 kilomètres à l'heure.

Les diligences ne furent pas supprimées d'un coup par l'apparition des chemins de fer. Embarquées par trucs sur des plateaux à l'arrière des convois, elles formèrent longtemps le « train des messageries ». Là où s'arrêtait la voie, elles continuaient la route et assuraient les « correspondances ». Le dernier service régulier, reliant Grenoble et Embrun, ne disparut qu'en 1873.

Cette image nous permet de reconstituer avec plus d'exactitude les conditions de ces voyages d'autrefois dont les estampes ou les romans n'ont fixé souvent que les anecdotes amusantes, les pittoresques silhouettes et les charmantes aventures...

