

CAMILLE ALLAZ

HISTOIRE DE LA POSTE DANS LE MONDE

50 8000
100 011 999 - 100 011 999
www.pygmalion.com

8. SEP. 2005

VIA AEREA



1ST CLASS MAIL

Pygmalion



De l'Antiquité à nos jours, comment les hommes communiquèrent-ils à distance? Comment se transmirent-ils des informations écrites sur les supports les plus variés? Longtemps, cette initiative resta un instrument de gouvernement, strictement réservé au pouvoir et à ses agents. Puis, peu à peu, les particuliers multiplièrent à leur tour des instruments de liaison, mobilisant tous les moyens de transport. Aller plus vite et de manière plus fiable fut sans cesse un moteur de développement. Conçue à l'origine pour remplir les caisses du Trésor, la poste devint ensuite un outil pour accroître les échanges commerciaux avec l'adoption du timbre-poste. Elle connut dans les années 1875-1975 l'équivalent d'un siècle d'or avec l'invention du train, de l'automobile et de l'avion. Considérée jusqu'à nos jours comme une institution étatique, symbole de progrès économique, humain et culturel, elle est désormais confrontée à une mutation sans précédent avec les nouvelles technologies. Que sera-t-elle demain?

Dans cet ouvrage synthétique, découpé en six grandes étapes, Camille Allaz réussit à embrasser magistralement tous les systèmes dont usèrent les hommes dans le monde pour communiquer entre eux depuis l'Antiquité.

Camille Allaz a fait toute sa carrière professionnelle à Air France où il a occupé des postes de direction générale. Il est l'auteur de La Grande Aventure de la poste et du fret aériens publié en 1998 aux Presses de l'Institut du Transport aérien.



05. MAI. 2006



Pygmalion

HISTOIRE
DE LA POSTE
DANS LE MONDE

CAMILLE ALLAZ

HISTOIRE
DE LA POSTE
DANS LE MONDE



Pygmalion

Sur simple demande adressée à
Pygmalion, 87 quai Panhard et Levassor 75647 Paris Cedex 13,
vous recevrez gratuitement notre catalogue
qui vous tiendra au courant de nos dernières publications.

© 2013, Pygmalion, département de Flammarion
ISBN 978-2-7564-1155-2

Le Code de la propriété intellectuelle n'autorisant, aux termes de l'article L. 122-5 (2° et 3° a), d'une part, que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite » (art. L. 122-4).

Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

À Cécile

INTRODUCTION

Écrit par un Européen de nationalité française, ce livre a l'ambition de retracer l'histoire mondiale de la Poste. Ainsi formulée, cette phrase liminaire soulève deux questions préjudicielles : « Qu'est-ce que la Poste ? » et « Un Européen est-il qualifié pour écrire cette histoire ? »

La première question est spécialement pertinente en français, langue dans laquelle le mot « poste » revêt de nombreuses significations. Dans notre seul domaine, ce même terme peut désigner, selon la manière dont il est utilisé, une distance, une activité, une institution, un lieu ou une marchandise. Il y a donc ample matière à confusion.

Dans son sens initial, le mot « poste », ou plus précisément *posta*, est apparu en Italie du Nord à la fin du XIV^e siècle. Il désignait les étapes ou relais divisant l'itinéraire emprunté par un messager à cheval chargé de transmettre des correspondances et autres documents écrits. Par extension, il désignera la distance entre deux relais.

La poste peut ensuite représenter une activité physique dont l'objet est le transport, de l'expéditeur jusqu'au destinataire, de la pensée écrite quel qu'en soit le support matériel (tablettes d'argile, de bois ou de toute autre matière, feuilles de papyrus, de parchemin ou de papier, enveloppes et cartes postales...). Cette conception matérialiste de la poste permet de délimiter aisément le champ de son histoire. Celle-ci ne recouvre ni les techniques de l'information (télégraphie, téléphonie, informatique) ni la transmission orale des nouvelles (rumeurs, communications par ambassadeurs ou porte-parole). Toutefois, les unes et l'autre seront évoquées, voire abordées, en fonction de leurs interférences avec l'histoire de l'activité ou de l'institution postale.

Par « poste », on entend également une institution, une organisation. Dans un souci de clarification et compte tenu d'une pratique courante, on a choisi de désigner la poste-activité par un p minuscule et la Poste-institution par un P majuscule. Au cours des siècles, la Poste n'a pas seulement assuré la transmission des correspondances, sa vocation initiale, mais aussi le transport des voyageurs, l'acheminement des paquets et les transferts d'argent. Les grands systèmes postaux, tels le *cursus publicus* romain, la Poste chinoise de la dynastie des Tang du VII^e au IX^e siècle ou la *Reichspost* allemande du début du XX^e siècle, ont simultanément exercé ces quatre activités.

La seconde question est celle de savoir si une histoire mondiale de la Poste, aussi objective et complète soit-elle, peut être écrite par un seul auteur, ressortissant, par définition, d'un seul continent et d'un seul pays. L'objectif est clairement affiché : reconnaître à chaque peuple, État, institution, inventeur, réformateur ou entrepreneur la juste place qui lui revient, qu'il s'agisse des coureurs incas ou de Lufti Pacha, de la Poste des Abbassides ou de celle des Tokugawa. Cependant, malgré toute sa bonne volonté, un auteur français peut d'autant plus difficilement échapper à l'attractivité de l'eurocentrisme que l'Europe a, de fait, directement ou indirectement, dominé le monde pendant plus de deux siècles et largement contribué à le doter d'un système postal sûr, régulier, ouvert à tous et bon marché.

L'histoire de la Poste peut se diviser en six grandes parties correspondant, vues sous un angle particulier, à autant de phases de l'histoire politique, économique, sociale et technique du monde.

La première époque s'étend de l'Antiquité au XIV^e siècle. Elle couvre une immense zone géographique allant des rivages de la Méditerranée à ceux de l'océan Pacifique. Là, Égyptiens, Perses et Romains, Byzantins et Arabes, Chinois, Mongols ou Mamelouks, ont inventé et perfectionné, s'influençant les uns les autres, un mode original de transmission de l'information écrite : la poste par relais de chevaux. Supposant un pouvoir fort, capable d'assurer la sécurité sur des itinéraires jalonnés, cette nouvelle organisation postale, initialement conçue pour la diffusion rapide des ordres du souverain, s'est parfois transformée en un système de transport complet ouvert aux personnes, aux marchandises et aux valeurs d'argent. Mais toujours, cette forme de poste est demeurée un instrument de gouvernement strictement réservée au pouvoir et à ses agents dûment habilités. Elle ne fut jamais accessible aux particuliers, réduits à ce que l'on a appelé « la poste des occasions », bien qu'elle représentât une charge parfois très lourde pour les populations des régions traversées par les routes postales.

Introduction

La deuxième période, plus centrée sur l'Europe et le bassin méditerranéen, commence avec l'effondrement de l'empire romain au v^e siècle : la poste par relais de chevaux ne survit pas à l'affaiblissement du pouvoir central. Les routes ne sont plus entretenues et l'insécurité se répand. À quelques siècles d'intervalle, on observe la même évolution à Byzance, au Japon ou en Chine après la disparition des Tang. Partout, l'autorité se fractionne territorialement en même temps qu'elle décline. Aux grands ensembles politiques font place de nombreuses entités géographiques ou organisations religieuses, professionnelles et sociales, trop faibles pour entretenir des routes postales équipées de relais. C'est « le temps des messagers », si caractéristique de l'Europe médiévale. Chaque institution – papauté, grande abbaye, guilde de marchands, cité – a le sien, généralement à pied. Les liaisons sont irrégulières, peu sûres et onéreuses. Les rois eux-mêmes sont à peine mieux lotis, bien qu'ils entretiennent, à partir des XII^e-XIII^e siècles, quelques messagers à cheval, ou chevaucheurs. À la Poste d'État de l'époque précédente ont fait place des postes sectorielles ouvertes à ceux qui les financent. L'activité postale n'est plus le strict apanage d'un despote. Malgré toutes les insuffisances des postes médiévales, c'est un énorme progrès, une sorte de révolution sociale exprimant un profond changement dans les relations entre souverains et sujets.

La troisième phase, qui va de la seconde moitié du xv^e siècle au milieu du XIX^e siècle, voit en Europe la constitution de quelques grands royaumes gouvernés par des monarques absolus. À l'issue d'une lente évolution à peu près achevée au début du xvii^e siècle, la Poste entre dans une nouvelle phase. À la première époque – celle de la poste à relais –, elle prend l'organisation (routes équipées de relais de chevaux), à la deuxième – l'Europe des messagers –, elle emprunte l'esprit (les postes royales sont accessibles aux particuliers prêts à acquitter un tarif élevé de nature fiscale pour expédier leurs correspondances). La Poste est devenue un service public, en même temps qu'un droit régalien, dont le souverain a le monopole de l'exercice : avancée majeure sur la voie de la définition d'une poste moderne. Sur les routes postales royales circulent les sacs de dépêches, les voyageurs pressés, les petits paquets et les articles d'argent, acheminés grâce aux services de deux personnages mythiques : le maître de poste et le postillon. C'est l'apogée de la poste à cheval, bien que subsistent de nombreux messagers à pied. Toutefois, si la Poste est devenue un service public, son exercice ne relève pas directement des agents de l'État : il est confié, contre rémunération, à des sous-traitants appelés « fermiers ». Tandis que la première poussée coloniale européenne propage ce genre d'organisation

postale aux Amériques et en Asie, la restauration des pouvoirs centraux en Chine, au Japon et en Inde aboutit au rétablissement de postes par relais particulièrement efficaces mais, sauf exception, toujours réservées aux gouvernants. Cependant, des postes de commerçants prospèrent au Japon et en Chine.

Révolutions et profonds changements politiques, techniques, économiques et postaux se succèdent au cours de la quatrième étape (1774-1874). Les Fermes des Postes disparaissent, faisant place à de puissantes administrations d'État appliquant très strictement leur monopole légal. L'acheminement de la poste aux lettres enregistre une accélération jusqu'alors inimaginable. Désormais, il n'est plus tributaire des limites physiques de l'homme ou du cheval, pas plus que des caprices du vent sur les parcours maritimes, grâce au chemin de fer et au navire à vapeur. Cette révolution technique, fruit de la révolution industrielle née en Angleterre, est suivie d'une profonde évolution postale, également d'origine anglaise, appelée « Réforme postale » (*Postal Reform*). Celle-ci triomphe en 1839-1840 avec l'adoption de l'affranchissement à un penny et, par voie de conséquence, du timbre-poste. La Poste n'est plus considérée comme un outil fiscal destiné à remplir les caisses du Trésor en pratiquant des tarifs intentionnellement élevés, mais comme un moyen de développer les échanges commerciaux et de faciliter les relations sociales en pratiquant les tarifs les plus bas. Cette nouvelle philosophie postale se propage rapidement sur tous les continents ; elle est étendue aux communications internationales avec la création de l'Union postale universelle.

S'ouvre le siècle d'or de la Poste, couvrant les années 1875-1975. Dans un contexte de croissance économique, de développement des échanges commerciaux et de généralisation de l'instruction, la poste aux lettres enregistre une progression impressionnante : au niveau mondial, des dizaines, puis des centaines de milliards de lettres, cartes postales et imprimés sont expédiés chaque année. Le trafic des paquets suit la même tendance tandis que les services financiers de la Poste se diversifient. Physiquement, l'institution postale est omniprésente : les bureaux de poste se multiplient, les boîtes aux lettres foisonnent, à la campagne comme dans les villes. La Poste est devenue une activité universelle de masse. Et au moins jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale cette explosion quantitative du trafic s'accompagne d'un niveau exceptionnel de qualité (nombre de levées et de distributions, délais d'acheminement). Tous les moyens de transport existants sont mobilisés, des plus traditionnels (l'homme et l'animal) aux plus modernes (l'automobile et l'avion). Même les guerres ne freinent pas le mouvement, grâce à la poste militaire. Les Trente

Introduction

Glorieuses, entre 1945 et 1975, sont pour la Poste l'occasion d'un dernier apogée qui contribue à masquer un certain nombre de faiblesses.

À l'âge d'or, fait suite un temps de doutes et d'interrogations. Alors que ses performances qualitatives ne sont plus comparables à celles du début du XX^e siècle, la Poste doit faire face au triple défi de l'express, de la déréglementation et de l'informatique.

Aujourd'hui concurrencée dans tous les domaines et dépouillée de son monopole, menacée dans son existence même par la propagation apparemment sans limite des communications électroniques, la Poste s'interroge sur son avenir. Jusqu'où ira l'attrition du courrier ? Faut-il faire évoluer les services financiers vers une véritable activité bancaire ? Au-delà du transport des paquets, faut-il s'engager dans la voie de la logistique et jusqu'où ? Comment adapter les structures juridiques, et faire adhérer le personnel, à ces bouleversements inéluctables ?

La Poste, cette vénérable institution d'origine étatique hier encore symbole de progrès économique, humain et culturel, est confrontée à une mutation sans précédent. De la manière dont elle saura y répondre dépend, dans chaque pays, son lent déclin ou sa survie.

Première partie

LA POSTE À RELAIS DE CHEVAUX
DE L'ANTIQUITÉ AU XIV^e SIÈCLE

La poste à relais est une technique de transmission de l'information dans laquelle les itinéraires à parcourir sont jalonnés de constructions appelées « postes » ou « relais ». Là, les courriers à cheval peuvent échanger leurs montures fatiguées pour des montures fraîches, afin de maintenir un rythme soutenu de déplacement. L'invention de cette technique est étroitement associée à la domestication du cheval, réalisée au Proche-Orient vers le XVIII^e siècle av. J.-C. En effet, si d'autres animaux ont été utilisés – dromadaires, ânes –, la poste à relais fut avant tout une poste à chevaux, et à mulets. On distingue traditionnellement deux modalités d'application de la poste à relais, selon que le courrier (le cavalier) est relayé de poste en poste en même temps que sa monture, ou au contraire qu'il effectue lui-même la totalité du parcours.

Historiquement, la création de cette forme de poste a toujours été subordonnée à l'existence d'un pouvoir central suffisamment fort pour tracer et entretenir des voies de communication – routes, pistes et ponts –, faire régner l'ordre dans les régions traversées et financer – ou faire supporter par les populations sous forme de réquisitions et de corvées – un système coûteux qui demeurerait, jusqu'au XIV^e siècle, une Poste officielle d'État.

I

LA POSTE À RELAIS DANS L'ANTIQUITÉ

Vraisemblablement inventée par les Égyptiens du Nouvel Empire entre le ^{xv}^e et le ^{xiii}^e siècle avant notre ère, la poste à relais réapparut sous Cyrus le Grand et fut perfectionnée à Alexandrie par la dynastie des Ptolémée. Mais c'est à Rome, sous le nom de *cursus publicus*, qu'elle connut son apogée ; depuis lors, la Poste romaine en est restée l'archétype.

L'ÉGYPTE DU NOUVEL EMPIRE

Plusieurs éléments ont contribué à l'apparition précoce en Égypte d'un système de transmission rapide des correspondances administratives et de l'information : la forte centralisation des pouvoirs entre les mains du pharaon ; la division du pays en deux royaumes, celui du sud avec Thèbes et celui du nord avec Memphis ; l'existence d'une « bureaucratie administrative très développée¹ » composée de scribes fonctionnaires qui produisaient de nombreux documents, sur tablettes et sur papyrus, grâce à une parfaite maîtrise de l'écriture et du calcul ; l'expansion territoriale égyptienne, de la Syrie à la Nubie, sur plus de 2 000 km du nord au sud.

Les ordres du pharaon et les instructions de son vizir aux gouverneurs des provinces furent d'abord transmis par des messagers, dont certains occupaient un rang élevé dans la hiérarchie officielle², notamment lorsque leurs fonctions étaient voisines de celles d'ambassadeurs. Ils empruntaient en priorité ce qui fut toujours considéré

comme la principale route d'Égypte, le Nil, que sillonnaient des embarcations de toutes sortes, des plus lourdes aux plus rapides. Ils se déplaçaient également sur les levées de terre qui dominaient les berges du fleuve ainsi que le long des canaux d'irrigation.

Un événement capital se produisit en Égypte vers l'an 1600 av. J.-C. : l'apparition du cheval, dernière condition à la création de la poste à relais. À vrai dire, nous ne possédons aucun texte administratif, aucun document officiel décrivant, ou seulement mentionnant, la fondation ou la présence d'une telle institution. C'est le hasard d'un poème d'amour qui nous en apprend l'existence pendant le Nouvel Empire, cette période brillante des XVIII^e et XIX^e dynasties, entre 1550 et 1186, qui vit se succéder des souverains tels Touthmosis III, Amenhotep III, Séthi I^{er} et Ramsès II.

Ce poème est d'une extrême précision :

*Ô si tu pouvais venir en hâte vers la bien-aimée
Comme le courrier royal
Dont la monture attend le messenger avec impatience
Son cœur aspirant à l'entendre
Des écuries entières sont harnachées pour lui
Les chevaux l'attendent aux étapes
Le char attelé est à sa place
Le courrier n'a pas de répit en route
Son cœur s'abandonne à sa joie³.*

Ce beau texte est tellement explicite qu'il ne permet pas de douter de l'invention, sous les pharaons du Nouvel Empire, de la poste avec relais de chevaux, dont les historiens imputent généralement la paternité au roi de Perse Cyrus le Grand au VI^e siècle avant notre ère. Mais si son existence ne paraît pas contestable, on ne sait rien de son organisation. On en est réduit à formuler quelques suppositions : il s'agissait très certainement d'une Poste d'État réservée au pharaon, aux gouverneurs des provinces, aux hauts fonctionnaires et aux chefs militaires ; la principale route postale devait relier, le long du Nil, Thèbes et Memphis, et peut-être Pi-Ramsès dans le delta ; les chevaux étaient sans doute attelés à des chars légers à deux roues, assez semblables aux chars de combat que l'on voit sur les bas-reliefs des temples de Karnak ou de Louxor.

Institution dont la pérennité n'était assurée que par le maintien de l'autorité du souverain, la poste à relais a vraisemblablement disparu au cours d'une de ces nombreuses périodes d'affaiblissement du pouvoir central qu'a connues l'histoire égyptienne.

LA POSTE DE CYRUS

La poste à relais de chevaux est réapparue sous Cyrus le Grand, souvent crédité de son invention, qui régna sur la Perse de 558 à 528 av. J.-C. Placé à la tête d'un vaste empire et soucieux de transmettre ses ordres dans les plus brefs délais, Cyrus fit construire des routes afin que les courriers à cheval puissent porter ses messages en toute diligence dans les 127 provinces, ou satrapies, de l'empire perse. Si on dispose de peu d'informations sur le réseau routier dans la partie orientale de l'empire, on est assez bien renseigné sur la Route royale, longue de près de 2 700 km, qui reliait, vers l'ouest, la capitale Suze à Sardes (ville de Lydie, à proximité de la mer Égée, aujourd'hui en Turquie occidentale). Hérodote nous apprend qu'on y trouvait 111 relais – un tous les 27 km environ –, « avec autant d'excellentes hôtelleries à la disposition des voyageurs ». Quant aux fouilles archéologiques, elles ont révélé que cette route avait une largeur moyenne de six mètres et que la chaussée était bordée de chaque côté par de larges dalles⁴.

Notre connaissance de la Poste perse, réservée aux messagers royaux, est fondée sur trois textes concordants. Les deux premiers émanent des historiens grecs Hérodote et Xénophon. Le troisième est d'origine biblique.

Le texte le plus ancien est celui d'Hérodote (484-420 av. J.-C.). L'épisode se situe à la fin du récit de la bataille de Salamine, en 480, au cours de laquelle Xerxès, roi des Perses de 486 à 464, fut vaincu par la flotte athénienne de Thémistocle : « Xerxès fit partir pour la Perse un messenger chargé d'annoncer là-bas le malheur qui le frappait. Rien ne parvient plus vite au but que ces messagers royaux... Voici le système qu'ont inventé les Perses : ils établissent, dit-on, sur la route à parcourir, autant de relais avec hommes et chevaux qu'il y a d'étapes journalières à parcourir, à raison d'un homme et d'un cheval par journée de marche. Neige, pluie, chaleur ou nuit, rien n'empêche ces hommes de couvrir avec une extrême rapidité le trajet qui leur est assigné ; sa course achevée, le premier courrier transmet le message au second, le second au troisième et ainsi de suite... Les Perses appellent ces relais de courriers montés l'*angareion*⁵. »

Les courriers étaient les *angaroï*. Ils étaient recrutés parmi des Perses en qui le roi avait toute confiance. Leur chef faisait partie des grands dignitaires.

Bien qu'un peu plus récent – il fut écrit vers 370 av. J.-C. –, le texte de Xénophon traite d'une période plus ancienne de l'histoire

perse, celle de Cyrus le Grand : « De Cyrus nous avons observé un autre système ingénieux remédiant à l'immensité de son empire, qui lui donnait une information rapide sur l'état des provinces les plus reculées. Ayant calculé la distance que peut couvrir par jour un cheval soutenant au mieux des allures vives, il créa des relais respectant la distance, y établit des chevaux avec des gens pour les soigner ; à chaque relais il installa un homme préposé à accueillir et à faire suivre les lettres apportées, à recevoir les cavaliers et les chevaux harassés, et à en mettre en route de frais... On dit que parfois la nuit même n'interrompt pas le parcours, mais qu'un messager de nuit relaie le messager de jour : au dire de certains, dans ces conditions, ils accomplissent le trajet plus vite que les grues⁶. »

Le troisième texte, biblique, est tiré du Livre d'Esther, rédigé vers la fin du II^e siècle. Ce livre relate les tribulations des Juifs de la diaspora perse et l'intervention décisive d'Esther, elle-même juive et épouse du roi Assuérus, pour écarter les menaces d'extermination pesant sur son peuple. À cette fin, Assuérus, que l'on peut identifier comme le roi Xerxès, expédia des instructions aux quatre coins de son empire : « Les secrétaires écrivirent aux Juifs, aux satrapes, aux gouverneurs, aux grands officiers des 127 provinces échelonnées de l'Inde à l'Éthiopie.

Ces lettres, rédigées au nom du roi Assuérus (Xerxès) et scellées de son sceau, furent portées par des courriers montés sur des chevaux des haras du roi.

Les courriers montant des chevaux royaux partirent en grande hâte et diligence sur l'ordre du roi⁷. »

Les temps de parcours sur la Route royale, qui avait été sécurisée par l'implantation de fiefs confiés à des officiers perses⁸, variaient selon l'urgence et la nature des transports et des nouvelles. Comme le notait Hérodote, avec une distance moyenne de 150 stades (soit 27 km) entre deux relais, le voyage de Suze à Sardes durait exactement 90 jours ; ceci était l'allure des charrois lourds et des armées en mouvement. En temps ordinaire, les courriers de la Poste royale couvraient une distance de 50 à 75 km au cours de la journée, ou de 130 km environ par 24 heures lorsqu'ils voyageaient de nuit comme de jour : il leur suffisait alors de 20 jours pour joindre les deux villes. Et lorsque les circonstances l'exigeaient, des courriers rapides étaient capables de franchir la distance en une semaine, à la vitesse stupéfiante de 350 km par jour⁹. « Plus vite que les grues. »

LA POSTE ÉGYPTIENNE SOUS LES PTOLÉMÉE (328-30 AV. J.-C.)

Une organisation postale complète a fonctionné en Égypte sous cette dynastie. À côté d'une poste rapide à relais, existait dans chaque circonscription administrative une poste ordinaire de messagers à pied et de méharistes (conducteurs de dromadaires).

La poste rapide à relais était directement inspirée de la Poste perse achéménide. Ptolémée I^{er} fut en effet satrape d'Égypte de 328 av. J.-C. à la mort d'Alexandre le Grand en 305. Il devint alors roi d'Égypte et fonda la dynastie des Lagides qui régna jusqu'en l'an 30 av. J.-C. L'Égypte devint alors province romaine après la défaite d'Antoine et Cléopâtre, dernière représentante des Ptolémée, face à Octave à qui le Sénat romain reconnaissant décerna le titre d'Auguste en l'an 27.

On dispose d'un document de premier ordre au sujet de la poste à relais ptolémaïque : le papyrus Hibeh 100¹⁰. Il s'agit du registre des arrivées et départs des courriers montés au relais de poste d'El Hibeh ; celui-ci était situé sur la grande voie postale qui longeait la rive occidentale du Nil (légèrement en retrait pour éviter les inondations), 300 km au sud d'Alexandrie, capitale des Ptolémée. Les postes étaient plus rapprochées que sur le modèle perse : montures et courriers se relayaient toutes les six heures et la distance parcourue par 24 heures était d'environ 180 km. Régularité et fréquence étaient remarquables : quatre courriers par jour, deux dans chaque sens, reliaient El Hibeh à Alexandrie. Enfin, alors que les chevaux de la Poste de Cyrus provenaient des haras royaux, ceux de la Poste ptolémaïque devaient être fournis par la population des contrées traversées ; c'était le système de la réquisition, souvent associée à la corvée royale, que nous retrouverons fréquemment.

La poste ordinaire, moins rapide et limitée à une circonscription, est également bien connue grâce à un autre texte, le papyrus Oxyrhynchos, du nom d'un chef-lieu de district situé environ 350 km au sud d'Alexandrie¹¹. La poste de cette circonscription fonctionnait avec un personnel de 47 agents, dont 44 « porteurs de lettres » qui se déplaçaient à pied de village en village et un méhariste dont le dromadaire transportait les sacs postaux de chef-lieu en chef-lieu.

Ces deux formes de poste étaient exclusivement réservées aux services de l'État. Les fonctionnaires des finances en étaient les principaux utilisateurs.

LA GRÈCE, UN CAS PARTICULIER

Au regard de l'histoire postale, la Grèce antique est à la fois une exception et une confirmation. Exception, puisque c'est la seule grande civilisation de l'Antiquité à ne pas avoir connu la poste à relais de chevaux. Mais confirmation également que cette institution requérait de vastes espaces et un pouvoir central fort : « il faut avouer que la topographie et l'organisation politique de la Grèce s'y prêtaient mal¹². »

Les Républiques hellènes avaient à leurs services des courriers-messagers (*hémérodromoi*) qui se chargeaient également de la correspondance des particuliers. Ils recevaient un entraînement sportif intensif et alliaient une grande vélocité à une extraordinaire résistance. On en a gardé de nombreux exemples, moins dramatiques que celui de Phidippidès : chargé de porter à Sparte la nouvelle de la victoire de Marathon, en 490 av. J.-C., il parcourut 214 km en deux jours, avant de s'effondrer, terrassé.

À Sparte, on avait parfois recours à un stratagème ingénieux pour s'assurer de la confidentialité des messages : la scytale ou « bâton-message », dont Plutarque nous a laissé la description : « Lorsque les éphores* de Sparte envoyaient un émissaire au-dehors, ils faisaient confectionner deux bâtons de dimensions exactement identiques. S'ils voulaient ensuite lui transmettre un message secret, ils enroulaient une bande de papyrus en spirale autour d'un des bâtons, de manière à le recouvrir entièrement sans laisser d'interstices. Puis ils écrivaient leur communication sur cette bande, dans le sens de la longueur du bâton, et ils le déroulaient ensuite pour l'envoyer, sans le bâton, à l'intéressé. Celui-ci ne pouvait lire le contenu qu'en enroulant de nouveau la bande sur son propre bâton [*identique à celui demeuré à Sparte*]¹³. »

La République athénienne n'entretenait pas seulement des courriers-messagers. Elle disposait également de navires avisos légers exclusivement réservés au transport du courrier officiel. À l'origine composée de deux navires, la flotte des avisos postaux fut par la suite renforcée de deux autres unités. Ces navires transportaient des rouleaux de papyrus ainsi que des tablettes de bois, d'ivoire et d'argile cuite, généralement recouvertes d'une couche de cire sur laquelle on écrivait avec un stylet.

* À Sparte, on appelait « éphores » cinq magistrats élus pour un an par l'assemblée des citoyens âgés de plus de trente ans.

LA POSTE ROMAINE : LE *CURSUS PUBLICUS*

Il faut dissiper d'emblée un malentendu qui pourrait résulter d'une traduction hâtive. À propos du *cursus publicus*, certains auteurs parlent de « course publique ». C'est le plus sûr moyen de se tromper. En effet, loin d'être un service ouvert au public, le *cursus publicus* était un système de transport exclusivement réservé à l'empereur et aux fonctionnaires désignés. C'était une Poste officielle d'État, une poste impériale qui ne prit que tardivement l'appellation de *cursus publicus*¹⁴.

Les origines du cursus publicus

Dans un texte célèbre, Suétone raconte comment l'empereur Auguste, qui régna de 27 av. J.-C. à 14 apr. J.-C., organisa la Poste romaine : « Et, pour que l'on pût plus facilement et plus vite lui annoncer et lui faire connaître ce qui se passait dans chaque province, il fit placer de distance en distance, sur les routes stratégiques, d'abord des jeunes gens (à de faibles intervalles), puis des voitures. Le second procédé parut le plus pratique, car, le même porteur de dépêches faisant tout le trajet, on peut en outre l'interroger en cas de besoin¹⁵. »

Parmi les historiens, ce texte a fait l'objet de nombreuses controverses tournant autour de deux questions majeures : Auguste est-il vraiment le fondateur de la Poste romaine ? La Poste romaine n'est-elle qu'un avatar de la Poste perse par l'intermédiaire des Ptolémée, ou plutôt une création originale ?

Pour ce qui est du premier point, il ne semble pas qu'il y ait lieu de mettre sérieusement en doute la paternité d'Auguste. Déjà, en 1708, Lequien de Laneufville, un des premiers historiens de la Poste, écrivait que « les postes n'ont été véritablement en usage que du temps d'Auguste¹⁶ ». On peut certes citer certaines pratiques annonçant le *cursus publicus*. Les dépêches de plus en plus nombreuses échangées entre le Sénat et les généraux et gouverneurs de province étaient acheminées par des courriers spécialisés, pris souvent parmi des esclaves ou des affranchis, ou par des messagers appelés *tabellarii* parce qu'ils transportaient des tablettes ou *tabellae* en latin. De son côté, Jules César avait sûrement l'intention de généraliser l'organisation postale qu'il avait connue en Égypte au cours de ses campagnes militaires. Déjà, pendant la guerre des Gaules (58-51 av. J.-C.), il avait placé à des intervalles fixes des messagers à cheval qui se relayaient pour transmettre des informations militaires, mais le temps lui manqua pour diffuser davantage cette technique. Concluons, avec

des auteurs plus modernes, « que pour hâter la circulation des messages officiels Auguste créa un service de postes qui lui fut réservé : le *cursus publicus*¹⁷ ».

Sur le second point, on évitera d'entrer dans des digressions subtiles qui opposent les spécialistes et on considérera « que le *cursus publicus*, tel qu'Auguste l'a créé, n'est calqué ni sur la Poste perse ni sur celle d'Égypte, tout en ayant quelques ressemblances avec cette dernière¹⁸ ».

Le texte de Suétone permet de dater aux environs de l'an 20 avant notre ère la fondation de la Poste impériale. Il souligne les liens originaux très étroits qui associent la Poste romaine à l'institution militaire et au réseau routier. Ce n'est pas par pure coïncidence si l'empereur Auguste a consacré tant d'efforts et de moyens à la construction et à la réfection des routes : il n'y a de bonne poste que s'il y a de bonnes routes.

La route romaine, assise du cursus publicus

Voici vingt siècles que les routes romaines font l'admiration de tous. Dans l'ouvrage magistral qu'il leur a consacré au début du XVII^e siècle¹⁹, Nicolas Bergier s'est même laissé aller jusqu'à écrire : « Que si les Grands Chemins de l'Empire romain, propres à tant de commodités, et publiques et particulières, eussent été faits au temps de la Grèce florissante, non seulement on les eût mis pour huitième Merveille, mais pour l'unique Merveille du monde. »

Pour connaître le réseau routier romain, nous disposons, à côté de nombreux témoignages et d'innombrables empreintes dans le paysage, de deux documents commandés par l'empereur Caracalla (211-217 de notre ère). Ils devaient présenter les grandes routes avec leurs relais de poste. Le premier est une carte, le second un livret indicateur.

Ce que l'on appelle communément la *Table de Peutinger* est la copie médiévale d'une carte antique. Découverte à Worms à la fin du XV^e siècle, elle passa ensuite, à Augsbourg, aux mains de Conrad Peutinger qui lui donna son nom. Elle est conservée aujourd'hui au Département des cartes (*Kartensammlung*) de la Bibliothèque nationale d'Autriche à Vienne. Elle se présente sous la forme d'un rouleau de parchemin de 6,80 m sur 0,34 m sur lequel sont tracées les routes et représentés les relais de poste, ainsi que les villes, ports ou installations thermales traversés. La *Table de Peutinger* a fait l'objet de multiples études et commentaires, tant sa lecture est difficile. Pour la comprendre, il faut partir de l'idée que « les Romains étaient indifférents à la représentation scientifique des formes de la terre et ne

demandaient à leurs cartes que des renseignements d'ordre pratique²⁰ ». C'est pourquoi la *Table* ne représente ni une route spécifique ni l'ensemble du réseau, mais des itinéraires particuliers qui empruntent une série de tronçons successifs du réseau et de voies de raccordement.

Le second document, l'*Itinerarium Antonini Augusti*, se présente comme un livret indiquant sur chaque itinéraire la liste des stations de poste et les distances qui les séparent.

Pour être complet, il faut aussi citer les gobelets de Vicarello. Il s'agit de quatre gobelets d'argent, hauts de neuf à quinze centimètres, découverts en 1852 sur les bords du lac Bracciano au nord de Rome. Ils appartenaient à des curistes originaires de Gadès (aujourd'hui Cadix, en Espagne) qui allaient faire une cure thermale à Aquae Appolinares. En forme de bornes milliaires, ces gobelets portent sur leur face extérieure, et sur quatre colonnes, la liste des relais de poste de Gadès à Rome.

Le réseau routier romain atteint son apogée sous Dioclétien, à la fin du III^e siècle. Il était constitué de 372 routes et totalisait environ 85 000 km. Il couvrait toutes les parties de l'Empire : l'Italie et la Grèce, l'Asie Mineure, l'Égypte et la Syrie, l'Afrique du Nord, l'Espagne et la Gaule, la Bretagne et la partie occidentale de la Germanie. C'est sur ces routes solidement construites, ponctuées de bornes, contournant les obstacles naturels pour mieux tracer ensuite de longues lignes droites, courant le long des crêtes militaires afin de « voir sans être vu », que s'est développée la Poste romaine.

L'organisation du cursus publicus

Toute poste à relais comprend trois composantes : des installations fixes, des moyens de transport et du personnel. Pour chacun de ces éléments, plutôt que de donner une photo instantanée à un moment précis, nous avons préféré une vision globale, gardant bien à l'esprit le fait que le *cursus publicus* est une institution qui dura plus de quatre siècles, au cours desquels les techniques ont évolué, et le sens des mots lui-même s'est modifié.

Les relais de poste

Le *Code théodosien* – texte tardif de 438 – considère indifféremment, en leur attribuant le sens général de « relais de poste », les termes *mutationes*, *mansiones* et *stationes* qui ont cependant eu, à un moment de leur histoire, des sens bien précis.

La poste à relais de chevaux

– La *mutatio* était une construction simple, juste pour changer les chevaux. Les *mutationes* étaient placées tous les 7 000 à 12 000 pas*, soit tous les 10 à 18 km, selon la nature du terrain.

– La *mansio* était plus complexe. C'était un lieu d'étape, « pour demeurer au gîte²¹ ». Composée d'un ou plusieurs bâtiments, elle faisait fonction d'écurie (comme la *mutatio*), mais également de magasin, de garage pour les véhicules, de gîte d'étape pour les courriers accompagnant la poste et d'hôtellerie pour les envoyés impériaux autorisés à emprunter le *cursus publicus*. Les *mansiones* étaient distantes de 30 à 36 km. Des fouilles archéologiques ont permis de dégager en Europe plusieurs sites de *mansiones* : en Suisse, en Autriche ainsi qu'en France, à Thésée (relais de Tasciaca sur la *Table de Peutinger*) sur la route de Bourges à Tours. Les vestiges monumentaux de Thésée sont vraisemblablement ceux d'un complexe multifonctionnel, à la fois entrepôt, centre commercial et relais de poste.

– La *statio* enfin, de simple poste de sentinelle à l'origine, était devenue poste de police puis relais de poste lorsque les militaires eurent réalisé leur mainmise sur le *cursus publicus* au Bas Empire.

Les moyens de transport

Les dépêches officielles et les fonctionnaires de haut rang étaient transportés dans des véhicules à deux roues, rapides et légers : la *birota* et la *cesia*, tirées par deux ou trois chevaux (dromadaires, en Orient).

Les charges lourdes, notamment les approvisionnements militaires, étaient acheminées dans de puissants chariots à quatre roues, la *clabula* et la *rheda*, tirées par des attelages de bœufs ou de mulets.

Le *Code théodosien* a réglementé dans les moindres détails les conditions d'utilisation de ces véhicules, afin d'éviter toute fatigue excessive des animaux de trait et la détérioration du matériel. De même, la construction des voitures était soumise au respect de spécifications très précises : c'est peut-être le premier exemple de fabrication normalisée. On est frappé par la faiblesse des charges maxima autorisées par véhicule : 1 500 livres sur les chariots de transport et 200 sur les véhicules légers²². C'est la conséquence de systèmes encore peu productifs de harnachement des chevaux et de méthodes très imparfaites de construction des chariots.

Le *cursus publicus* n'était pas une organisation de transport exclusivement terrestre. Il y avait aussi des liaisons postales maritimes, entre le port d'Ostie (près de Rome) et l'Afrique du Nord et l'Égypte,

* Il s'agit du double pas romain de 1 m 48.

ainsi qu'entre le port de Brindisi et la Grèce, du moins pendant la saison où la navigation était ouverte en Méditerranée, de mars à octobre sauf exception.

Les hommes

Qui dirigeait le *cursus publicus*, devenu au IV^e siècle une énorme entreprise ? À l'origine, l'empereur en personne. Puis, progressivement, et toujours sous l'autorité de ce dernier, le préfet du prétoire exerça sur la poste un pouvoir de surveillance. Un nouveau personnage, appelé à jouer un rôle prépondérant, apparut sous le règne d'Hadrien (117-138) : le « préfet des véhicules », chargé de mettre en permanence des véhicules en état de marche dans les relais. Certains ont cru y voir un véritable « préfet des Postes ». Position contestable si l'on considère qu'il ne disposait du pouvoir hiérarchique ni sur le personnel des *mansiones* ni sur les courriers.

Les courriers furent d'abord recrutés parmi des jeunes gens de naissance libre, appartenant vraisemblablement à la noblesse municipale, auxquels était confiée, sur un tronçon de parcours, sans rémunération et à titre honorifique, la transmission des ordres de l'empereur. Mais, assez rapidement, ils furent remplacés par des courriers assurant le transport des dépêches de bout en bout.

En l'absence d'une institution postale au sens moderne du terme, chaque administration, en particulier le fisc, disposait de ses propres courriers. Ceux de l'empereur, choisis avec un soin particulier parmi ses affranchis, constituaient une catégorie à part. Appelés *veredarii* parce qu'ils étaient autorisés à utiliser ses propres chevaux impériaux ou *veredi*, ils furent de plus en plus souvent recrutés dans les rangs de la garde prétorienne.

Quant au « petit monde de la Poste », qui était essentiellement un monde du cheval, il était concentré dans les *mansiones* : garçons d'écurie, bourreliers et maréchaux-ferrants, magasiniers et accompagnateurs des courriers qui ramenaient voitures et montures à leur relais d'origine. À quoi s'ajoutait le personnel des nombreux établissements installés alentour : auberges, hostelleries plus ou moins accueillantes, magasins. On est tenté de comparer l'atmosphère d'une *mansio* du II^e siècle à celle d'un relais de poste quelque part en Europe au XVII^e ou au XVIII^e siècle. Mais la similitude trouve vite sa limite, si l'on considère que le personnel de la *mansio* était en majorité composé d'esclaves ou d'affranchis attachés au relais.

Le directeur de la *mansio* jouait un rôle capital. Chargé du fonctionnement du relais de poste, il devait veiller à l'acheminement rapide des dépêches et s'assurer que la Poste d'État n'était empruntée

que par des personnes dûment habilitées. D'abord appelé *manceps*, ou *prepositus*, il devint le *stationarius* au moment où, dans le courant du III^e siècle, les attributions postales de la *mansio* eurent tendance à se confondre avec les fonctions militaro-policières de la *statio*. Ce mouvement connut son aboutissement avec la création, sous l'empereur Constantin (306-337), de l'institution des *agentes in rebus*²³. Corps militaire de courriers à cheval, ils bénéficiaient des privilèges des militaires et de ceux des magistrats. Ils exerçaient de nombreuses fonctions, et en particulier : l'expédition des dépêches impériales ; le contrôle de la Poste ; la communication à l'empereur de tout ce qu'ils pouvaient noter de remarquable lors de leurs déplacements. Émanation du pouvoir, la Poste était devenue un instrument de police. Déjà perceptible dans la Poste de Cyrus, cette confusion poste/police perdurera, plus ou moins accusée, jusqu'au début du XIX^e siècle.

Caractéristiques du cursus publicus

La Poste romaine fut un système de transport complet, réservé au service de l'État, assurant un service de qualité, mais constituant une lourde charge pour les populations concernées.

Un système de transport complet

Formule légère à l'origine, le *cursus publicus* ne tarda pas à se diversifier. Tout en privilégiant sa mission première – transmettre les ordres de l'empereur et faire remonter l'information –, il s'ouvrit au courrier des administrations, aux déplacements des hauts fonctionnaires et chefs militaires, et même au transport des marchandises. D'abord limitée à l'acheminement du tribut des provinces (en particulier sous forme de blé destiné au ravitaillement de la ville de Rome), cette dernière activité prit une grande dimension à partir du règne de Septime Sévère (193-211). Confronté à une crise aiguë de recrutement militaire, cet empereur introduisit deux réformes qui eurent pour effet un alourdissement considérable des charrois sur les routes : le mariage légal des soldats et surtout l'augmentation des soldes en nature (blé). Le ravitaillement des armées devint une tâche essentielle du *cursus publicus*. De vastes entrepôts destinés à l'approvisionnement de l'armée furent construits à proximité des principaux relais de poste. Le caractère militaire de la Poste ne cessa de s'accroître jusqu'au moment de sa disparition en Occident après la chute de l'Empire romain.

Le *cursus publicus* est ainsi devenu, à partir de la fin du II^e siècle, un véritable système de transport, complet et intégré, depuis la

transmission des informations urgentes jusqu'à la gestion des stocks militaires, en passant par le transport des personnes. Tout naturellement, il s'est transformé en une organisation de transport à deux vitesses : la « course rapide » ou *velox cursus* et la « course lente » ou *clabularis cursus*.

Une poste officielle d'État

Malgré les abus qui se répétaient à chaque période d'affaiblissement de l'autorité centrale, les empereurs ont constamment réaffirmé leur droit d'usage exclusif sur le *cursus publicus*.

Seules avaient le droit d'utiliser la poste officielle les personnes en possession d'un « diplôme », ou *diploma*, en bonne et due forme, délivré par l'empereur ou l'un des fonctionnaires habilités : préfets du prétoire, à Rome, et gouverneurs, dans les provinces. On appelait *diploma* une lettre en vertu de laquelle un magistrat accordait une faveur ou un privilège. Les gouverneurs possédaient un petit nombre de formulaires en blanc de *diplomae* valables pour une période déterminée. L'accès à la poste officielle était donc strictement limité.

Véritables sésames du *cursus publicus*, ces *diplomae* faisaient fonction de lettres de course pour les courriers à cheval ; de passeports diplomatiques doublés de lettres de crédit pour les personnalités voyageant par la poste (leurs diplômes précisaient les prestations auxquelles elles avaient droit selon leur rang) ; de lettres de voiture pour les marchandises et de laissez-passer pour leurs accompagnateurs.

Une charge pour les populations

La charge matérielle de la poste officielle incombait aux populations, citadines et paysannes, des *municipes* traversées par les routes postales, en application du « funeste système oriental des réquisitions et des corvées qui allait devenir le cancer de la vie économique de l'Empire²⁴ ». Aussi le fardeau du *cursus publicus* a-t-il été, pendant tout l'Empire, un sujet constant de récriminations des populations concernées, à propos de la construction des relais, de la fourniture des véhicules ou du personnel des postes.

Plusieurs empereurs, notamment Nerva et Antonin, se sont efforcés d'alléger les charges en prenant des mesures au sujet desquelles on a beaucoup débattu. L'empereur Septime Sévère, qui avait créé un nouvel impôt pour faire face à des dépenses militaires croissantes, décida, pour calmer le mécontentement des populations, de transférer sur le fisc impérial les charges relatives à la fourniture et à l'entretien des véhicules. Mais cet allègement, de portée limitée, ne concernait que l'Italie et quelques provinces, dont la Gaule.

Un bon service

Quelles étaient la régularité, la rapidité et la sécurité de la Poste romaine ?

On est mal informé sur la régularité des services : ceux-ci étaient-ils programmés à jours fixes ou seulement déclenchés selon les circonstances ? Sauf peut-être sur quelques liaisons majeures, on pencherait plutôt pour la seconde hypothèse.

Le service était-il rapide ? Restons prudents devant les assertions du rhéteur Aelius Aristide selon qui « à peine écrites, les dépêches de l'Empereur sont transportées de toutes parts à une vitesse surprenante, comme sur les ailes des oiseaux ». En pratique, les courriers parcouraient environ 75 km par journée, soit, éventuellement, 150 km par 24 heures. On cite des exemples de déplacements beaucoup plus rapides, mais il s'agit là de cas exceptionnels, qui ne sont pas représentatifs d'une prestation moyenne.

Le *cursus publicus* était-il sûr ? C'était sa qualité principale. Dans un immense empire, qui s'étendait du nord de l'Angleterre au sud de l'Algérie et du Portugal aux rives de l'Euphrate, le *cursus publicus* a pu, grâce à un réseau routier de 85 000 km et par la volonté impériale constamment réaffirmée, remplir avec efficacité ses diverses fonctions. C'est au IV^e siècle qu'il atteint son apogée, en Occident comme en Orient*.

Sans conteste, le *cursus publicus* fut une des grandes institutions de l'histoire de la Poste et des transports en général, la première entreprise mondiale de logistique.

Et la correspondance privée ?

C'est la grande absente. Il n'existait, dans l'Empire romain, aucun organisme officiel pour l'acheminement des correspondances privées²⁵.

Les grandes familles faisaient porter leurs lettres par des esclaves ou des affranchis de leur maison. Elles disposaient ainsi de messagers privés. La lettre que Cicéron écrit à son frère Quintus le 13 juin 58 (avant notre ère) depuis son exil à Thessalonique est doublement révélatrice : « Malgré cela, je t'ai écrit comme j'ai pu, et j'ai remis une lettre pour toi à Philogone ton affranchi : elle se sera, je pense, croisée avec la tienne. Je t'y adresse le même conseil, la même prière que mes esclaves t'ont transmis oralement de ma part : que tu ailles

* En transférant sa capitale à Constantinople (Byzance) en l'an 330, l'empereur Constantin créa de fait la distinction entre l'Occident (Rome) et l'Orient (Constantinople).

La poste à relais dans l'Antiquité

à Rome tout droit et en toute hâte²⁶. » L'un envoie son affranchi, l'autre ses esclaves.

Ce service postal personnalisé n'était accessible qu'à un très petit nombre. En général, on utilisait les services de messagers plus ou moins professionnels, les *tabellarii*, dont on a beaucoup critiqué le manque de discrétion et la hâte à revenir, sans même laisser au destinataire le loisir de répondre. On s'adressait également aux marchands en voyage, aux voyageurs en partance ; bref, c'était « la poste des occasions²⁷ ».

Dans ces conditions, l'acheminement du courrier privé était aléatoire et lent. Des lettres mettaient 45 jours de Rome à Athènes, 90 jours de Bretagne à Rome. Beaucoup d'autres n'arrivaient jamais.

Le christianisme a apporté une nouvelle forme de correspondance : ce sont les lettres destinées à instruire les premières communautés isolées, à exhorter les fidèles et à consigner la nouvelle foi. Elles circulaient sous le manteau, étaient recopiées et diffusées par des disciples. On songe aux Épîtres de Paul, de Pierre et de Jacques, mais il y a des exemples plus modestes. Vers l'an 110, Ignace, évêque d'Antioche, la grande cité cosmopolite de Syrie, fut transféré à Rome pour y subir le martyre. Lors de l'étape de Smyrne, il réussit à envoyer une lettre aux chrétiens de Rome pour les supplier de ne pas s'y opposer. En fin de lettre, il leur dit : « Je vous écris cette lettre de Smyrne par l'intermédiaire d'Éphésiens dignes d'être appelés bienheureux²⁸. » Les disciples avaient remplacé les affranchis.

Les Pères de l'Église, dont l'âge d'or se situe au IV^e siècle, étaient imprégnés de culture gréco-romaine. Ils éprouvaient une véritable soif de correspondance, aimaient écrire et recevoir du courrier. Ils écrivaient des lettres pastorales, des lettres de recommandation ou de pure amitié, et beaucoup de lettres de doctrine dans lesquelles ils réaffirmaient l'orthodoxie du concile de Nicée face aux hérésies qui menaçaient de submerger la chrétienté au moment où celle-ci était devenue religion officielle. Lorsque l'un d'entre eux, Jean Chrysostome (décédé en 407), moine par vocation et évêque de Constantinople par erreur, fut exilé aux frontières de l'Arménie, dans une région difficile d'accès, il formula un seul souhait : recevoir « une pluie de lettres²⁹ ».

NOTES

1. Kathryn BARD, *Encyclopedia of the archeology of ancient Egypt*, London-New York, 1999, p. 115.
2. Gaston MASPERO, *Manuel de hiérarchie égyptienne*, Paris, 1887.
3. Georges POSENER, *Dictionnaire de la civilisation égyptienne*, article « Poste », Fernand Hazan, Paris, 1992, p. 229.
4. HÉRODOTE, *L'Enquête*, Éd. La Pléiade, Gallimard, Paris, 1964, note p. 1447.
5. HÉRODOTE, *L'Enquête*, cit., Livre VIII-98.
6. XÉNOPHON, *Cyropédie* (ou Éducation de Cyrus), Livre VIII-6, § 17 et 18, Les Belles-Lettres, Paris, 1978, tome III, p. 139-140.
7. *La Bible de Jérusalem*, Éd. du Cerf, Paris, 1998, p. 711-713.
8. *Cambridge History of Iran*, Cambridge, 1968, tome I, p. 176-177.
9. Roman GHIRSHMAN, *L'Iran des origines à l'Islam*, Albin Michel, Paris, 1976, p. 141.
10. Fr. PREISIGKE, « Die ägyptische Schnellpost », dans *Klio VII*, Leipzig, 1907.
11. Sur ce sujet et plus généralement sur la Poste dans l'Antiquité, se reporter au remarquable article « Postwesen » d'Ernst KORNEMAN, dans *Paulys Realencyclopädie der klassischen Altertumswissenschaft*, Druckenmüller Verlag, Stuttgart, 1953, vol. XXII, p. 988-1013.
12. Dimitri KANDAOUROFF-DEKA, *L'aventure de la Poste à travers les temps*, Perrin, Paris, 1984, p. 14.
13. Voir Gottfried NORTH, *Die Post. Ihre Geschichte im Wort und Bild*, R. V. Deckers Verlag, Heidelberg, 1998, p. 17. – Joseph K. F. NAUMANN, « La lettre à travers les âges » dans *Revue des postes suisses*, n° 1, 1944, repris dans *L'Union postale*, Berne, janvier 1945, p. 8-20.
14. Voir Pierre HERRMANN, *Itinéraires des voies romaines*, Éditions Errance, Paris, 2007, p. 76-77. Pour une vue d'ensemble du *cursus publicus*, Erik J. HOLMBERG, *Zur Geschichte des Cursus Publicus*, Uppsala, 1933.
15. SUÉTONE, *Vies des douze Césars*, Livre II § 49, Les Belles-Lettres, Paris, 1931, tome I, p. 106.

La poste à relais dans l'Antiquité

16. LEQUIEN DE LANEUFVILLE, *Origines des Postes chez les Anciens et chez les Modernes*, Pierre Giffart, Paris, 1708, p. 26.
17. Joël LE GALL et Marcel LE GLAY, *L'Empire romain*, PUF, Paris, éd. 1987, p. 100.
18. PFLAUM, « Essai sur le *cursus publicus* sous le Haut Empire romain », Extrait des Mémoires présentés à l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, tome XIV, Imprimerie nationale, Paris, 1940.
19. Nicolas BERGIER, *Histoire des Grands Chemins de l'Empire romain*, Paris, 1622.
20. Raymond CHEVALLIER, *Les Voies romaines*, Armand Colin, Paris, 1972, p. 24-25.
21. N. BERGIER, *Histoire des Grands Chemins...*, cit., p. 638.
22. M. NAUDET, « De l'Administration des postes chez les Romains », Mémoire de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, 1858, tome 23, p. 222.
23. SEEK, article « Agentes in Rebus » dans *Paulys Realencyclopädie...*, 1893, cit., vol. II, p. 776.
24. Michel Ivanovic ROSTOVTSEFF, *Histoire économique et sociale de l'Empire romain*, Robert Laffont, Paris, 1988, p. 278/279.
25. Jean-Claude BASTIAN, « Du *Cursus Publicus* au courrier privé » dans *Relais*, revue trimestrielle de la Société des Amis du Musée de la Poste, Paris, n° 109, 03/2010.
26. CICÉRON, *Correspondance*, tome 2, lettre LXVI, éd. Les Belles-Lettres, Paris, 1934.
27. Eugène VAILLÉ, *Histoire générale des Postes françaises*, PUF, Paris, 1947, tome 1, p. 102.
28. A. HAMMAN, *Les Pères de l'Église*, Desclée de Brouwer, 1977, p. 26.
29. Denis GORCE, *Les Voyageurs, l'hospitalité et le port des lettres dans le monde chrétien des IV^e et V^e siècles*, Monastère du Mont Vierge, Wepion-sur-Meuse, Belgique, lettre CXCI.

II

LA POSTE À RELAIS DANS LES EMPIRES ORIENTAUX DU V^e AU XIV^e SIÈCLE

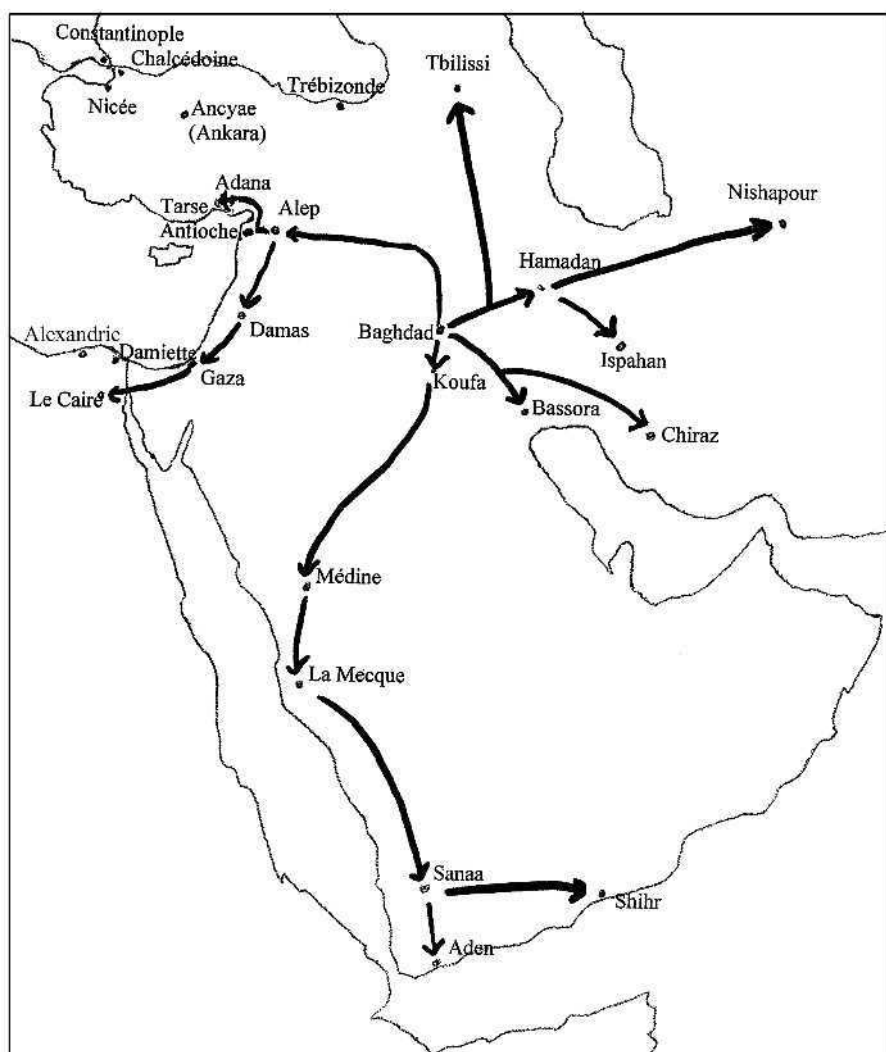
La technique de la poste à relais s'est-elle diffusée par contacts, pacifiques ou guerriers, entre civilisations différentes, ou au contraire est-elle réapparue, par inventions successives, à des milliers de kilomètres et plusieurs siècles de distance ? Quoiqu'il en soit des divergences entre historiens, on observe entre le v^e et le xiv^e siècle, dans les immenses territoires compris entre les rivages de la Méditerranée orientale et l'océan Pacifique, de la mer Noire à la mer du Japon, deux grands axes de translation des modèles postaux : un axe d'ouest en est, le long duquel le *cursus publicus*, déjà présent dans l'Empire byzantin, s'est propagé jusqu'à Bagdad ; et un axe d'est en ouest, de Pékin jusqu'au Caire à travers les steppes mongoles, qui a vu progresser les pratiques postales chinoises.

LA DIFFUSION D'OUEST EN EST : ROME-CONSTANTINOPE-BAGHDAD

La Poste impériale byzantine

Simple branche orientale du *cursus publicus* jusqu'à la disparition de l'Empire romain d'Occident, elle connut son apogée du iv^e au v^e siècle. Elle présentait alors tous les traits de la Poste romaine, « puisque l'Empire byzantin voulait être la Romanie continuée¹ ». Des évolutions apparaissent cependant. Constantin étend l'accès de la

Les routes postales au temps des califes de Bagdad



Poste à de nouvelles catégories de voyageurs, comme les évêques ou certains types de recrues. Surtout, la confusion s'accroît entre les fonctions postale et policière, exercées conjointement, dans les provinces, par des fonctionnaires appelés *curiosi*. Les textes réglementant dans le détail l'organisation du *cursus publicus* furent alors révisés et intégrés dans le *Code théodosien* promulgué en 438 par l'empereur Théodose II le Calligraphe. Le bon fonctionnement de la Poste à cette époque est attesté par la rapidité de transmission des informations. À titre d'exemple, en 421, le courrier Palladius franchit en trois jours la distance séparant la province d'Arzanème en Arménie de la ville de Constantinople, soit plus de 1 000 km, pour annoncer la victoire de l'armée byzantine sur les Perses.

Le système postal byzantin reposait sur « un excellent réseau routier, parfaitement entretenu jusqu'au VI^e siècle² », dans les Balkans comme en Asie Mineure. En Anatolie, traversée par quatre voies, l'axe principal reliait Constantinople à Ancyae (Ankara). Au-delà, une branche nord se dirigeait vers l'Arménie et la zone frontière du Haut Euphrate tenue par les Perses, tandis qu'une branche sud desservait Antioche et la Syrie.

Les premiers signes de dégradation des services postaux apparurent à la fin du VI^e siècle : limitation du *cursus publicus* à l'axe principal anatolien ; remplacement, en Syrie et en Cappadoce, des chevaux par des ânes ; fermeture de routes postales secondaires. Une remarque de l'historien byzantin Procope à ce sujet est particulièrement intéressante : il relate que la suppression de la poste entre Chalcédoine et Dakibyza par l'empereur Justinien, pour des raisons budgétaires, se traduisit par un sérieux manque à gagner pour les paysans des régions traversées. Il semble donc que le *cursus publicus*, charge incontestable pour les populations locales, ait pu également se révéler une source d'échanges et d'activités.

Un changement important d'organisation intervint entre le VI^e et le VIII^e siècle. Du préfet du prétoire, qui avait le pouvoir de délivrer les *evictiones* ou autorisations pour les voyageurs d'emprunter la poste, le contrôle de celle-ci passa d'abord aux mains du « maître des offices ». Ce dernier le perdit à son tour au profit d'un de ses subordonnés qui devint le « logothète du drome ». On appelait « logothète », dans la hiérarchie byzantine, « un haut fonctionnaire impérial à la tête d'un grand service de l'administration centrale³ » ; quant au mot *dromos*, en grec, il signifie « la course », et par extension « la poste ». Mais le logothète du drome n'était pas un simple directeur, ou même ministre, de la Poste. Il cumulait, en outre, de nombreuses fonctions : la collecte des informations politiques – c'est-à-dire la police –, la réception des ambassadeurs étrangers, l'organisation de

cérémonies officielles. Son rôle s'accrut encore au XII^e siècle, lorsqu'il devint « le plus proche collaborateur de l'Empereur⁴ ». Les historiens ont vu en lui « un véritable ministre d'État⁵ », voire « l'équivalent d'un Premier ministre⁶ ». Une belle promotion pour un directeur de la Poste !

Bien que le pouvoir du *basileus* (titre officiel de l'empereur byzantin) fût fréquemment affaibli par les dissensions internes et menacé, à partir du VIII^e siècle, par les califes arabes de Baghdad, il semble que la Poste byzantine ait continué de fonctionner à peu près correctement jusqu'au X^e siècle, au moins en Asie Mineure. Elle fut même complétée par un système de télégraphe optique par signaux, destiné à fournir des informations sur la situation militaire en Cilicie (au sud-est de l'Anatolie) : une véritable sonnette d'alarme. Il était composé d'une chaîne de feux et de fanaux installés au sommet de montagnes ou sur des édifices publics, depuis la colline de Louloua, près de Tarse, jusqu'au phare construit sur la terrasse supérieure du Grand Palais de Constantinople. Grâce à ces signaux et à la présence vigilante de veilleurs scrutant l'horizon jour et nuit, on dit que les incursions arabes en Cilicie étaient connues au palais impérial en une heure. Sans que l'on sache très bien pourquoi, le télégraphe optique disparut sous le règne de Michel III (842-867).

Le désastre militaire de Mantzikert, qui ouvrit l'Asie Mineure aux Turcs Seldjoukides en 1071, porta un coup très rude à la Poste byzantine. Les empereurs de la dynastie des Comnènes ne purent plus compter que sur un corps de « messagers spéciaux » recrutés chez les Petchénègues*. C'en était fait des routes postales et des survivances du *cursus publicus* dont l'origine datait de plus de mille ans. La Poste byzantine par relais ne restera cependant pas sans descendance : si son influence sur le système de communications de la République de Venise « demeure un sujet de controverse⁷ », personne ne conteste qu'elle soit, pour tout ou partie, à l'origine de la Poste des califes de Damas et de Baghdad.

La Poste des califes : al barid

Le Prophète s'éteignit à Médine en 632. Et soudain l'histoire s'accéléra : l'Islam connut une foudroyante progression. En cinquante ans, « un empire né du besoin d'expansion de la nouvelle foi⁸ » s'étendit de l'Espagne aux plaines de l'Indus. En 660, Mu'awiya,

* Les Petchénègues « étaient un peuple d'origine turque qui avait franchi le Danube en 1048 et s'était installé sur le territoire byzantin ». Michel BALARD, *Croisades et Orient latin*, Armand Colin, Paris, 2001, p. 17.

gouverneur de Syrie, était proclamé « calife » (successeur du Prophète) et chef de la communauté des croyants. Il fonda à Damas la dynastie des Omeyyades. Aux conquêtes déjà réalisées au détriment des empires byzantin (Égypte, Palestine, Syrie) et perse sassanide (Irak, Iran), il ajouta le Maghreb et l'Espagne, à l'ouest, et l'Asie centrale, au nord-est.

Confrontés à de gigantesques problèmes de communication, les Omeyyades créèrent très vite leur propre Poste d'État : le *barid* (« poste », en arabe). Organisée par le calife Abd al-Malik (685-705), elle s'inspirait des modèles sassanide et byzantin. Le mot *barid* viendrait du grec *beredos* qui signifie « cheval de poste ». Dès l'origine, le *barid* était un « service officiel de la Poste et de l'Information⁹ », associant les fonctions postale et policière. Le service fut d'abord assuré par des mulets ; puis des dromadaires furent utilisés dans le désert d'Arabie, sur la piste postale reliant Médine, La Mecque et le Yémen ; quant aux chevaux, on les réservait pour les missions extraordinaires¹⁰.

Lorsque la dynastie des Abbassides succéda aux Omeyyades, renversés en 750, la capitale passa de Damas à Bagdad. Le *barid* atteignit son apogée sous les premiers califes abbassides qui le considéraient comme un des piliers de leur autorité, ainsi que l'exprime clairement le calife Abou Djafar Mansour : « Mon trône repose sur quatre colonnes et ma puissance sur quatre hommes : un cadî à l'abri de tout soupçon ; un préfet de police énergique ; un ministre des Finances intègre et un fidèle maître des Postes qui me donne sur toute chose des renseignements exacts¹¹. »

Nous ne possédons pas, pour la Poste des califes, de textes réglementaires détaillés comparables à ceux du *Code théodosien*. Nous en avons cependant une bonne connaissance indirecte grâce à deux ouvrages consacrés à des sujets connexes, rédigés aux IX^e et X^e siècles à l'usage des secrétaires d'État : le *Livre des routes et des provinces* d'Ibn Khurradadbih et le *Livre des impôts* de Kudama. Partant de ces sources, nous savons que « la Poste couvrait l'ensemble de l'empire d'un immense réseau de relais jalonnant les grands chemins¹² ».

Six routes stratégiques militaro-postales, arpentées et bornées, rayonnaient à partir de Bagdad : vers le nord-est en direction de Nishapour dans la province du Khurasan ; vers l'est jusqu'à Ispahan ; vers le nord jusqu'à Tiflis (aujourd'hui « Tbilissi », capitale de la Georgie) dans le Caucase ; vers le sud-est, le long de la grande dépression entre le Tigre et l'Euphrate, jusqu'à Basrah ; vers l'ouest jusqu'à Alep, d'où un embranchement nord menait à Antioche et Tarse, et un embranchement sud à Damas et en Palestine ; enfin la sixième route, d'une particulière importance, reliait Bagdad à La Mecque et

de là desservait Sanaa et les ports d'Aden et de Shihr¹³. Au total, un réseau routier de 15 000 à 20 000 km. Des relais de poste au nombre de 930, tantôt en dur tantôt une simple tente, étaient installés à des distances variables selon la nature du relief : tous les 12 km en Syrie et au Khurasan, tous les 24 km dans les plaines d'Irak ou le désert d'Arabie.

La Poste des califes présentait plusieurs caractères remarquables si on la compare à la Poste byzantine et même au *cursus publicus*. Elle était à la charge des califes et non à celle de la population des zones traversées ; elle fonctionnait à jour fixe, et les heures de départ et d'arrivée étaient programmées ; les retards étaient sévèrement sanctionnés. Quant au reste, c'était un service officiel chargé de la transmission du courrier du calife et des nombreux documents produits par l'administration abbasside ainsi que des déplacements des agents d'État dûment autorisés. Exceptionnellement, il semble que des correspondances privées aient été acheminées par le *barid*. Sa vitesse a varié selon les époques et les parcours. Sous les Omeyyades, les mulets joignaient en douze jours le parcours Médine-Damas (1 200 km), soit environ 100 km par vingt-quatre heures. Sous les Abbassides, les mulets reliaient Bagdad à Shiraz (1 422 km) en sept à huit jours, et Damas à Bagdad (1 256 km) en six jours, soit des distances journalières de 175 à plus de 200 km. Pour les nouvelles très urgentes, les courriers étaient capables d'abattre plus de 300 km par jour¹⁴.

Les califes confiaient la direction de la Poste à des hommes de confiance, tels les eunuques du palais. Le décret de nomination d'un « maître général des Postes » responsable d'une province, tel que rapporté par Kudama, illustre parfaitement la dualité des fonctions exercées. D'abord celles, techniques, de maître des Postes : « Le Calife le charge de vérifier les aptitudes des agents chargés, dans son district, de la transmission des valises postales, de noter les distances des stations postales par lesquelles passent les messagers et d'obliger ceux-ci à acheminer rapidement les valises qu'on leur confie. » Ensuite celles, politico-policières, d'agent de renseignement : « Le Calife le charge de faire de temps en temps un rapport sur la conduite des fonctionnaires des finances et des domaines, sur l'état de l'agriculture, sur la situation des paysans, sur la manière d'être des autorités politiques, sur la monnaie et sur les quantités d'or et d'argent frappées¹⁵. »

Le maître des Postes était l'œil du calife.

LA DIFFUSION D'EST EN OUEST :
DE LA CHINE ET DU JAPON À LA MONGOLIE
ET À L'ÉGYPTE

La Poste chinoise

La poste à relais de chevaux est apparue très tôt en Chine. Créée sous les empereurs Zhou, qui régnèrent entre le XI^e et le II^e siècle avant notre ère, elle était déjà suffisamment développée au VI^e siècle pour que Confucius ait pu écrire que « la vertu se propage plus vite que les ordres royaux transmis par les relais¹⁶ ».

L'histoire postale chinoise, qui se déroule sur plusieurs millénaires, reflète fidèlement la succession des périodes de grandeur et de déclin du pouvoir impérial central. La poste à relais passe par des phases d'apogée à l'époque des grandes dynasties Qin et Han (221 av. J.-C.-230 ap. J.-C.), puis pendant le nouvel empire des Souei et des Tang (581-917). À l'inverse, elle connaît des périodes de décadence lors des cycles de démembrement de l'unité nationale et d'abaissement du pouvoir impérial.

Les Han ont repris, en leur donnant une nouvelle impulsion, l'œuvre centralisatrice et la politique d'expansion territoriale poursuivies par les Qin. Ils ont fait de la Chine un immense État de sept millions de kilomètres carrés (contre neuf et demi, aujourd'hui) qu'ils ont doté d'un réseau de routes impériales reliant leur capitale Tchang'ngan (devenue « Xian ») aux extrémités du pays. « Les routes des Han étaient des avenues larges de vingt-quatre mètres environ, de tracé souvent rectiligne, divisées en trois parties : au milieu, l'allée cavalière dallée était réservée aux courriers impériaux en mission, les deux bas-côtés étant laissés à la disposition des chars et des piétons¹⁷. »

Les routes impériales étaient équipées de deux sortes de postes de relais : ceux pour les courriers montés et ceux pour les courriers à pied. On distingue en effet très tôt en Chine les transmissions par courriers montés, ou *madi*, réservées aux lettres du Palais et aux pièces administratives les plus importantes, et celles par messagers à pied, ou *budi*, destinées aux documents moins urgents et à la desserte des zones d'accès difficile. Les administrations centrales et provinciales produisaient une correspondance considérable. Déjà sous les Han l'empire de Chine était un État bureaucratique dans lequel les « fonctionnaires lettrés », qui disposaient de pouvoirs très importants, généraient une paperasserie colossale.

Le service des relais de poste était placé sous l'autorité du ministre des Armées en liaison avec la « grande chancellerie » impériale, et

sous le commandement direct du « grand cocher », responsable des chevaux et voitures du Palais ainsi que de l'administration des haras.

La Poste chinoise atteignit son âge d'or sous les Tang (618-917), dynastie brillante qui imposa définitivement l'unité de la Chine. La Poste des Tang est bien connue. Elle a fait l'objet d'études détaillées à partir des règlements très précis repris dans deux corpus de textes juridiques parvenus jusqu'à nous : *Les six statuts de la dynastie des Tang* et *Le recueil de documents importants de la dynastie Tang*¹⁸.

Le réseau postal des Tang avait une longueur d'environ 32 000 km et couvrait la plus grande partie de l'empire. Il comptait 1 643 relais, dont 1 297 relais terrestres, 260 relais fluviaux et 86 relais mixtes. Son fonctionnement mobilisait, rien que pour les relais, plus de 20 000 personnes – dont beaucoup de paysans assignés à la corvée d'État pour des périodes de quinze à vingt-cinq jours –, plus de 40 000 chevaux et 1 400 bateaux. À l'ampleur des moyens mis en œuvre, on juge combien la Poste était un rouage essentiel de l'appareil de l'État.

Les relais de poste par courriers montés, les *yi*, étaient distants d'environ 40 lis, soit 20 km. Ils étaient formés de quelques bâtiments entretenus par l'État : des écuries, un bureau, un petit temple dédié au dieu des chevaux, et souvent une hôtellerie pour les cavaliers et les fonctionnaires en mission munis d'un laissez-passer délivré par la grande chancellerie. À l'instar du *cursus publicus* romain, la Poste chinoise fonctionnait à deux vitesses auxquelles correspondaient deux catégories de chevaux dans les relais : des chevaux rapides pour l'acheminement des correspondances urgentes et des chevaux plus lents attelés à des voitures pour le transport des fonctionnaires ou des tributs.

Il y avait sept classes de relais terrestres, dont le nombre de chevaux variait de 8 à 75, et trois classes de relais par voie d'eau. Ceux-ci étaient la principale originalité du système postal chinois. Ils étaient l'illustration de l'importance primordiale prise par les voies navigables dans les échanges intérieurs après les travaux titanesques réalisés sous les dynasties Souei et Tang.

Les relais pour les messagers à pied n'étaient distants que de 10 lis, soit 5 km. Ces messagers étaient généralement recrutés parmi la population corvéable et les délinquants condamnés à des peines de bannissement. Plus tard, sous la dynastie des Song (960-1270), fut organisé un service de « coureurs express » (les *jidipu*) qui survivra jusqu'au début du xx^e siècle.

Quelles étaient les performances de la Poste chinoise ? En moyenne, un courrier à cheval parcourait six relais par jour, soit 120 km environ. En cas d'urgence, il pouvait franchir jusqu'à seize

relais, soit plus de 300 km. Les voitures postales pour le transport des fonctionnaires mandatés faisaient 80 km par jour.

La Poste japonaise

La Poste japonaise apparaît comme le prolongement de la Poste chinoise : « en 606, un système de poste à relais de chevaux, sur le modèle de celui de la Chine des Tang, fut établi dans plusieurs provinces de la région de Kyoto-Osaka¹⁹ ». Il fut étendu à d'autres provinces en 718 afin de faciliter les communications avec l'ancienne capitale de Heijōkyō (Nara).

La poste à relais japonaise, ou *ekisei*²⁰, avait une double finalité : la transmission des correspondances officielles et le déplacement des hauts fonctionnaires. Bien entendu, ceux-ci devaient être munis d'une autorisation – qui prenait la forme de clochettes ou de billets – ouvrant droit, selon leur rang, à un nombre variable de chevaux et d'accompagnateurs. Chaque relais recrutait son personnel et était dirigé par un agent appelé *ekicho*. À partir de 927, tous les relais furent placés sous l'autorité des gouverneurs de provinces. Selon un processus bien connu, la poste à relais de chevaux se désagrégea graduellement avec l'affaiblissement du pouvoir central pendant la période Heian (794-1185). Elle fut réorganisée par Minamoto No Yoritomo, fondateur de la dynastie des shoguns de Kamakura, qui établit des relais de chevaux sur la route de Kyoto, où résidait l'empereur, à Kamakura au nord de Tokyo, sur une distance de près de 500 km. De plus, il créa la poste par courriers à pied.

On appelait *hikyaku*²¹ (« pieds volants », en japonais) des courriers à pied qui transportaient des messages et des petits paquets sur des itinéraires réguliers aménagés selon le principe des relais. Ils couvraient le parcours de Kyoto à Kamakura en sept jours, soit une moyenne quotidienne de 70 km.

La chute du shogunat de Kamakura en 1333 et la période de troubles qui s'ensuivit provoquèrent la quasi-disparition de la Poste d'État japonaise pendant plus de deux siècles.

*La Poste mongole : le yam*²²

Tamdjin (ou « Temüdjin », futur Gengis Khan), alors âgé de vingt-sept ans, se proclama khan des Mongols vers 1181-1185. Réorganisant son armée, il manifesta tout l'intérêt qu'il portait à la transmission des informations en constituant un corps de messagers à cheval. L'art de la guerre selon Tamdjin nécessitait en effet un système de

communications particulièrement efficace. Déployant ses régiments de cavalerie sur un front considérable, il laissait une grande liberté de manœuvre à ses chefs de bataillon et, se réservant le commandement du centre de l'armée, assurait la coordination des différentes unités : « les messagers ne cessaient, du matin au soir, d'apporter des nouvelles de toutes les zones du front²³ ».

En 1205, après de nombreux combats et quelques massacres, Tamdjin parvint à imposer l'unification de tous les clans de Mongolie : il fut proclamé « tout-puissant seigneur » ou *Gengis Khan*. Commença alors de se forger dans son esprit le projet fou de s'emparer du formidable empire Kin de Chine du Nord protégé par la Grande Muraille. À cette fin, il commença par exercer sa domination sur des États vassaux de la Chine : les Ouïgours du Turkmenistan et les royaumes Jin et Kitan de Chine septentrionale, déjà imprégnés de culture chinoise ; puis il s'empara de Pékin en 1215. Les Mongols furent immédiatement confrontés au problème classique de la transmission des informations dans un gigantesque empire en voie de constitution. Tout naturellement, ils empruntèrent aux fonctionnaires lettrés des États vassaux, puis de la Chine elle-même, les structures administratives dont ils éprouvaient désormais la nécessité. Dès 1218, Gengis Khan aurait lui-même ordonné la création de lignes postales permanentes.

*L'Histoire secrète des Mongols*²⁴ raconte comment son fils Ogödei (le Généreux), monté sur le trône en 1229, décida d'implanter la technique des relais de poste – ou *yam* – dans tout l'Empire vers 1234. Après avoir constaté les faiblesses de la formule traditionnelle des messagers à cheval (« l'allure des émissaires est lente »), l'empereur Généreux créa la Poste mongole : « Après avoir pris place sur le trône de mon père, voici ce que j'ai accompli à la suite de mon père l'empereur : j'ai établi des relais de poste pour que nos émissaires galopent rapidement et aussi pour qu'on transporte nos affaires et autres nécessités²⁵. » Poursuivant la même politique, Qubilaï Khan, petit-fils de Gengis Khan qui régna de 1260 à 1294, créa en 1270 le « commissariat général des Postes ». « Ainsi, des bords du Pacifique aux rivages de la mer Noire en passant par la Chine et jusqu'aux frontières du monde iranien et de l'Irak, les Mongols installèrent un gigantesque réseau de relais de poste de 50 à 60 000 km mobilisant peut-être plus de 200 000 chevaux et des dizaines de milliers d'hommes²⁶. »

Deux témoins oculaires occidentaux, le marchand vénitien Marco Polo et le missionnaire franciscain Odéric de Pordenone, ont laissé des descriptions très vivantes de l'organisation du *yam*²⁷, directement issu de la Poste chinoise et comportant un service à cheval et un service à pied.

Marco Polo, parti de Venise en 1271 et de retour en 1295, passa plus de dix ans à la cour de Qubilaï Khan pour qui il effectua de nombreuses missions. Ébloui par la personnalité de Qubilaï et impressionné par l'organisation et la richesse de l'Empire, il a rapporté une vision à la fois pittoresque, précise et dithyrambique de la Poste montée mongole : « Sachez donc en vérité que de cette cité de Cambaluc (Pékin) partent des voies et chemins qui vont par maintes provinces. Quand les messagers du seigneur Qubilaï sont partis de Cambaluc par quel chemin qu'ils veulent, et qu'ils ont fait vingt-cinq milles, ils trouvent une poste qu'on appelle *iamb*, ce que nous appelons la poste de chevaux. Et à cette poste se trouve un beau palais, grand et riche où logent les messagers. Les chambres sont pleines de riches lits très beaux, avec riches draps de soie, et bien fournis de tout ce qui convient à des messagers. On trouve dans chacune de ces postes bien quatre cents chevaux... Certaines n'en ont que deux cents selon le besoin. Sachez en vérité que plus de trois cent mille chevaux demeurent en ces postes et encore que les palais, qui sont plus de dix mille, sont tous fournis de riches harnais²⁸. »

Puis Marco Polo ajoute avec une sorte de fausse naïveté : « Aussi nombreux que soient les chevaux dans les postes, le seigneur Qubilaï n'en a nulle dépense. Et vous dirai pourquoi. Il a fait établir la liste de ceux qui sont près des châteaux et le nombre de chevaux qu'ils peuvent donner. Et ils sont donnés à la poste. » L'empereur construit les relais de poste et les populations concernées fournissent les chevaux, les chameaux dans les régions désertiques, ou encore les chiens de traîneaux en Sibérie.

Le bienheureux Odéric de Pordenone quitta son couvent de Padoue en 1318. Cinquante ans après le Vénitien, dans un langage plus sobre, il confirme les observations de Marco Polo : « Le service des postes entre les diverses parties de l'Empire et la Cour du Grand Khan est assuré par des courriers prodigieusement rapides qui galopent, bride abattue, sur des chevaux ou des dromadaires. En arrivant en vue des relais ils sonnent du cor pour annoncer leur approche. Ainsi avertis les gardiens font aussitôt préparer un autre cavalier avec une nouvelle monture. Les coureurs à pied font d'une autre manière : quand ils courent ils ont une ceinture pleine de sonnettes, et quand ils approchent d'une maison ils sonnent ces sonnettes. À ce son, un autre s'apprête à porter ces lettres à une autre maison, si bien qu'on ne peut rien faire en cet Empire que le roi ne sache bientôt²⁹. »

La Poste mamelouke : un système d'information

Les Mongols s'emparèrent de Bagdad en 1258 et de Damas en 1260. S'aventurant trop loin de leurs bases, ils furent défaits par l'émir Baybars à la tête de ses troupes mameloukes en septembre 1260 au nord de Naplouse en Palestine. Malgré la reprise de Damas et d'Alep, Baybars, devenu sultan d'Égypte, ne cessa d'être soumis aux pressions de l'armée mongole. Jusqu'à sa mort en 1277, il manifesta le souci constant de recevoir le plus vite possible, à son quartier général de la citadelle du Caire, les informations en provenance de la frontière syro-irakienne. Le *barid* mamelouke était avant tout une poste militaire, créée au lendemain de la victoire sur les Mongols.

« Lorsque Baybars devint roi d'Égypte, raconte l'historien Maqrizi dans sa *Chronique mamelouke* du XIII^e siècle, il organisa la poste sur toutes les routes, de telle sorte que les nouvelles soient transmises de la Citadelle du Caire à Damas en quatre jours. Les nouvelles des provinces lui parvenaient deux fois par semaine et lui, sans quitter la Citadelle, décidait de ce qui concernait toutes possessions. Il dépensa à ce propos des sommes considérables jusqu'à ce que le service eût été complètement organisé, ce qui fut fait en 659 [*de l'hégire, soit en 1260-1261 de notre ère*]³⁰. »

En réalité, la Poste mamelouke fut un véritable système d'information, mettant en œuvre toutes les techniques de communication de son temps, poste à relais, pigeons voyageurs et signaux optiques.

La poste à relais

Peut-être inspirée de la tradition abbasside, mais plus vraisemblablement de la poste sino-mongole, elle fut installée progressivement au rythme de la reconquête des territoires occupés par les Mongols. Les premières « routes postales », qui étaient plutôt des pistes sans ouvrages d'art (ainsi le Jourdain était-il traversé à gué), relient Le Caire et Damiette, Le Caire et Gaza, Damas et Alep, avec des prolongements vers les points sensibles de la frontière du nord-est. Les relais étaient distants de 16 à 35 km selon la nature du terrain. Le même courrier accompagnait les dépêches jusqu'à la destination finale. Le service semble avoir été régulier puisque le sultan recevait des nouvelles deux fois par semaine. À la fin du règne de Baybars, la longueur du réseau postal était d'environ 3 000 km.

La Poste mamelouke était personnellement dirigée par le sultan. Les courriers étaient choisis parmi les mamelouks, notamment les pages, en qui le souverain avait toute confiance. Les courriers portaient

La poste à relais de chevaux

une plaque de poste attachée à une écharpe de soie jaune nouée autour du cou et flottant dans le dos.

En théorie, les dépenses du *barid* étaient à la charge du sultan. En réalité, les chevaux et dromadaires des relais de poste devaient être fournis, du moins en Palestine et en Syrie, par les tribus arabes des régions traversées en échange de dotations foncières.

La poste aux pigeons

La transmission des nouvelles par pigeons voyageurs fut pratiquée sans interruption au Proche-Orient depuis la dynastie des Omeyyades. D'une pratique occasionnelle, Baybars fit un « instrument régulier ». Depuis la Haute Égypte jusqu'à la frontière irako-mongole, le réseau des relais de pigeons doublait et complétait celui de la poste aux chevaux. Les colombiers étaient construits sur le toit des relais de poste ; celui de la citadelle du Caire abritait 1 900 pigeons en 1288.

Cette forme de poste était réservée aux informations, politiques ou militaires, à la fois urgentes et très importantes. C'est sans doute pourquoi le sultan portait un soin particulier à ses pigeons : de couleur bleue, marqués au fer chaud sur les pattes ou le bec, ils portaient au cou, pour les distinguer des pigeons privés, un ruban jaune, couleur de la dynastie. Les messages, rédigés en style lapidaire, étaient écrits sur un papier très fin, appelé « papier d'oiseau ». Ils étaient généralement fixés sous l'aile des pigeons. Lorsqu'il résidait à la citadelle du Caire, le sultan se réservait le droit de détacher les messages et d'en prendre connaissance en priorité. Se déplaçant à très grande vitesse – elle pouvait atteindre 70 à 100 km/heure –, les pigeons du sultan parcouraient dans la journée les 620 km séparant Damas du Caire.

Les pigeons, toujours selon Maqrizi, transportaient parfois des petits paquets. Le sultan Aziz ayant manifesté le souhait de manger des cerises, son habile vizir satisfit son envie de façon originale. Depuis Le Caire, il envoya des centaines de pigeons voyageurs à Damas, où les vergers produisaient les plus belles cerises. Le gouverneur, mis au courant, fit attacher à chaque pigeon deux légères bourses de soie contenant chacune une magnifique cerise. La plupart des pigeons regagnèrent Le Caire et le vœu du sultan fut comblé. Bien entendu, le prudent vizir ne s'était pas risqué à envoyer les précieux pigeons du sultan³¹ !

Les signaux optiques

Déjà utilisée par les Byzantins, la technique des signaux de feu fut reprise par les mamelouks, toujours dans le même objectif : informer

le plus vite possible la Citadelle du Caire des incursions mongoles. La chaîne des signaux de feu reliait les postes-frontière de Bira et Rahba à Gaza, d'où l'information était relayée jusqu'au Caire par pigeon voyageur. D'usage exclusivement militaire, cette technique permettait de communiquer un message de la frontière du nord-est à la Citadelle du Caire en moins de douze heures.

Le sultan Baybars a ainsi utilisé, associé et coordonné toutes les méthodes de communication existantes à son époque. Pour reprendre les termes d'un chroniqueur du XIV^e siècle, « les signaux de feu servaient à annoncer les événements fortuits survenus pendant la nuit, les pigeons voyageurs ceux qui survenaient pendant le jour et le *barid* était utilisé pour les informations ». Baybars mérite d'être considéré comme l'un des précurseurs de la technologie de l'information.

LA POSTE EN INDE DES ORIGINES AU XIV^e SIÈCLE

Quelle est la part respective de la création spontanée et de la création sous influence extérieure dans l'histoire de la Poste indienne des origines au XIV^e siècle ? Les modèles des États voisins semblent avoir joué un rôle important, qu'il s'agisse de l'empire Maurya ou du sultanat de Delhi, à quelque dix siècles de distance.

L'empire Maurya (320-185 av. J.-C.)

C'est en l'an 320 avant notre ère que Candragupta Maurya, qui aurait commencé sa carrière militaire en combattant l'avant-garde d'Alexandre le Grand le long du fleuve Indus, s'empara du pouvoir. On connaît bien cette période grâce aux rapports rédigés par l'ambassadeur de Séleucos – lieutenant d'Alexandre devenu roi de Perse – et à l'ouvrage de réflexion politique laissé par Kautilya, Premier ministre et principal conseiller de l'empereur Candragupta Maurya³². On sait également que des ambassadeurs des Séleucides (Perse) et des Ptolémée (Égypte) fréquentaient la cour d'Ashoka (268-233 av. J.-C.), le principal souverain de la dynastie, à Pataliputra dans la vallée du Gange (aujourd'hui Patna).

Si l'empire Maurya occupe une telle place dans l'histoire indienne, c'est qu'il fut le premier État indien unifié, aux dimensions du sous-continent (Inde et Pakistan actuels, à l'exception de la pointe sud). L'empire Maurya était un État centralisé dans lequel tous les aspects de la vie publique, de l'économie et – jusqu'à un certain point – de

la vie privée étaient soumis au contrôle du souverain, même si des tendances séparatistes se manifestaient dans les lointaines provinces. Autour du noyau central dans la vallée du Gange (le Magadha), l'empire était divisé en quatre vice-royautés : au nord-ouest jusqu'aux frontières de l'Afghanistan, à l'est, à l'ouest et au sud. Le pouvoir exerçait un contrôle particulier sur les grandes routes commerciales, indispensables à une prospérité économique que Kautilya considérait comme la condition du pouvoir politique.

Un empire très vaste, un État centralisé, un système d'espionnage et de surveillance généralisé sous le règne d'Ashoka, l'existence d'un service chargé de la construction et de l'entretien des routes attesté par l'ambassadeur grec, autant d'arguments en faveur de l'existence d'une poste par relais sous les Mauryas. Tout porte logiquement à croire qu'une telle institution a bien existé, au moins entre la capitale Pataliputra et les capitales des vice-royautés : Taxila au nord-ouest, Tosali à l'est, Ujjain à l'ouest et Suvarnagiri au sud. Nous en sommes malheureusement réduits aux conjectures car nulle part, ni dans les rapports des ambassadeurs, ni dans le livre de Kautilya, il n'est question de service de courriers ou de poste rapide. « En supposant qu'un service de courrier ait existé³³ », il fallait compter environ un mois pour que le gouverneur de Kandahar (dans l'Afghanistan actuel) puisse informer le pouvoir central à Pataliputra, compte tenu des distances.

Le sultanat de Delhi

Si la Poste des Mauryas est sujette à hypothèse, celle des sultans de Delhi est bien attestée par le voyageur arabe marocain Ibn Battūta qui visita l'Inde en 1333. Il nous apprend qu'il existait deux services postaux : la poste à cheval et la poste à pied.

La poste à cheval, d'influence turco-mongole, s'appelait *ulak*. Elle consistait en relais de chevaux placés tous les 8 km.

« La poste à pied est plus rapide que celle à cheval³⁴. » Les relais, très rapprochés, se succédaient tous les 500 mètres environ. Ibn Battūta raconte : « À l'extérieur du village sont dressées trois tentes où se tiennent des hommes prêts à partir. Ils ont la taille ceinte et tiennent un fouet de deux coudées de long terminé par des grelots de cuivre. Lorsque le courrier sort de la ville, il tient sa lettre du bout des doigts et de l'autre main le fouet aux grelots. Il part en courant le plus vite possible. Quand les hommes qui se tiennent dans les tentes entendent les grelots, ils s'apprêtent à foncer. Lorsque le courrier arrive, l'un d'eux prend la lettre et part à toute vitesse en agitant son fouet jusqu'à

La poste à relais dans les empires orientaux

la station suivante. On agit de la sorte jusqu'à ce que la lettre parvienne à son destinataire³⁵. » Ces courriers couraient jour et nuit et parcouraient jusqu'à 300 km par vingt-quatre heures. En plus des plis urgents, ils apportaient également au sultan des fruits du Khurāsān ou de l'eau du Gange.

Quelques pages plus loin, Ibn Battūta précise : « Le maître de poste vint nous trouver. C'était le fonctionnaire chargé de renseigner le Sultan sur cette ville³⁶. » Dans tout l'Orient, Poste et Police ne font qu'un.

NOTES

1. Henri BERR, préface au tome 2 de l'ouvrage de Louis BRÉHIER, *Le monde byzantin*, Albin Michel, Paris, 1949.
2. Cécile MORRISSON (sous la direction de...), *Le monde byzantin – I. L'Empire romain d'Orient : 330-641*, PUF Nouvelle Clio, Paris, 2004, p. 212-213 et 353-354.
3. Élisabeth MALAMUT et Georges SIDÉRIS, *Le monde byzantin – Économie et société : VIII^e s.-1240*, Belin, Paris, 2006, p. 239.
4. Alexander P. KAZHDAN, « Logothètes tou dromou » dans *The Oxford Dictionary of Byzantium*, Oxford University Press, New York-Oxford, 1991, p. 1247.
5. Charles DIEHL, *Cambridge medieval history*, Cambridge, 1923, volume V, p. 731.
6. Georges OSTROGORSKY, *Histoire de l'État byzantin*, Payot, Paris, 1996, p. 276.
7. John B. ALLEN, « Byzantium and Europe » dans *Postal History Journal*, New York, May 1974, p. 18.
8. D. et J. SOURDEL, *La civilisation de l'Islam classique*, Arthaud, Paris, 1974, p. 18.
9. D. SOURDEL, article « Barid » dans *Encyclopédie de l'Islam*, Brill/Leyde et Mouton/Paris, nouvelle édition, 1960, tome I, p. 1077.
10. Youssef RAGUEB, « La transmission des nouvelles en terre d'Islam » dans *La circulation des nouvelles au Moyen Âge*, 24^e congrès de la SHMESP, Avignon, 1993, Publications de la Sorbonne, Paris, 1994.
11. Paul HUGONNET, *La Poste des Califes*, Union Générale de la Librairie, Paris, 1884 (ouvrage fondamental).
12. Y. RAGUEB, « La transmission des nouvelles... », cit., p. 38.
13. Sekretär THIEME, « Die Posten der Chalifen » dans *L'Union postale*, décembre 1879, p. 231-245.
14. Y. RAGUEB, « La transmission des nouvelles... », cit., p. 39.
15. Ce décret a été rapporté par Kudama, lui-même cité par Y. RAGUEB, « La transmission des nouvelles... », cit.
16. Sylvie PASQUET, « Évolution du système postal dans la Province chinoise du Yunnan à l'époque Qing (1644-1911) », Mémoire de l'Institut

La poste à relais dans les empires orientaux

des Hautes Études Chinoises, volume XXVIII, Collège de France, Paris, 1986.

17. Henri MASPERO et Étienne BALAZS, « Histoire des institutions de la Chine ancienne », *Annales du musée Guimet*, tome LXXIII, PUF, Paris, 1967.

18. Didier GAZAGNADOU, *La poste à relais*, Éd. Kime, Paris, 1994, p. 19 à 38. Tous les auteurs se réfèrent au travail de Chen YUANYUAN publié en chinois en 1933 sous le titre : *A study of the postal system in the Tang dynasty*.

19. Kimura TSUYOSHI, « Postal Service » dans *Kodansha Encyclopedia of Japan*, Tokyo-New York, 1983.

20. WATANABE CHITO, « Ekisei » dans *Kodansha Encyclopedia of Japan*.

21. Conrad TOTMAN, « Hikyaku » dans *Kodansha Encyclopedia of Japan*, Tokyo, New York, 1983.

22. Inoue YASUCHI, *Le loup bleu – Le Roman de Gengis Khan*, Éditions Piquier, Arles, 1994, p. 104.

23. Inoue YASUCHI, *Le loup...*, cit.

24. *Histoire secrète des Mongols-Chronique mongole du XIII^e siècle*, collection Unesco/Gallimard, Paris, 1994, § 279-281.

25. *Histoire...*, cit.

26. D. GAZAGNADOU, *La poste à relais*, cit., p. 58.

27. Le livre de référence sur le sujet est l'œuvre d'un chercheur allemand, P. OLBRICHT, *Das Postwesen in China unter der Mongolherrschaft*, Wiesbaden, 1954.

28. Marco POLO, *Le Devisement du Monde*, texte mis en français moderne par A. t'SERSTEVENS, Albin Michel, Paris, 1955, p. 172 à 174. Voir aussi « Marco Polo et le Livre des Merveilles », catalogue d'exposition, musée de Saint-Denis, septembre 2007.

29. Odéric de PORDENONE, texte mis en français moderne par M. ALBY, Éditions Hots, Paris, 1982.

30. *Chronique mamelouke*, écrite au XIII^e siècle par l'historien Maqrizi, cité par J. SAUVAGET, *La poste aux chevaux dans l'Empire des Mamelouks*, Maisonneuve, Paris, 1941 (ouvrages auxquels se réfèrent tous les auteurs ultérieurs).

31. M. THIEME, « Les postes des sultans d'Égypte » dans *L'Union postale*, Berne, juillet 1884, p. 141-150.

32. Hermann KULKE et Dietmar ROTHERMUND, *A History of India*, Croom Helm, London & Sydney, 1986, p. 61-70.

33. Gérard FUSSMAN, « Pouvoir central et régions dans l'Inde ancienne : le problème de l'Empire Maurya » dans *Annales*, 1982, n° 4, p. 621 à 641.

34. Ibn BATTŪTA dans *Voyageurs Arabes*, Gallimard, Paris, 1995, p. 744.

35. Ibn BATTŪTA, cit.

36. Ibn BATTŪTA, cit.

Deuxième partie

LE TEMPS DES MESSAGERS
EN EUROPE
DU IX^e AU XV^e SIÈCLE

L'effondrement de l'Empire romain au V^e siècle a ouvert la voie en Europe à une longue période de troubles et de chaos. Malgré sa personnalité et l'étendue de ses pouvoirs, Charlemagne ne parvint pas, au début du IX^e siècle, à restaurer durablement l'autorité impériale. Passé la Renaissance carolingienne, on assista parallèlement à l'affaiblissement de l'autorité royale là où elle subsistait, et à la fragmentation géographique du pouvoir entre de multiples seigneurs liés entre eux par des liens féodaux complexes.

Semblable évolution allait à l'encontre du maintien d'un bon réseau de voies de communication. L'état des routes au Moyen Âge est un sujet de dissension parmi les historiens. Pour les uns, « la route médiévale était essentiellement et uniquement l'endroit où l'on passe¹ ». Pour les autres, les plus nombreux aujourd'hui, les routes romaines seraient demeurées « dans un état passable jusque vers la fin du X^e siècle² » et les travaux d'entretien et d'ouverture de routes au cours des XIII^e-XIV^e siècles auraient été sous-estimés. Quoi qu'il en soit, les routes médiévales étaient très éloignées de nos voies modernes. Certaines étaient fixes et partiellement empierrées, mais souvent il ne s'agissait que de simples pistes mal stabilisées sur de larges tronçons, impraticables en hiver ou par fortes pluies. Sur ces itinéraires incertains régnait une insécurité permanente.

En l'absence d'autorités centrales fortes, chaque institution assurait elle-même ses propres liaisons postales, en fonction de ses besoins et plus encore de ses moyens. C'était le cas de la papauté et des grandes abbayes, des universités, des conseils de ville, des guildes de marchands comme des grandes compagnies de commerce, et bien entendu des souverains eux-mêmes. Toute organisation pouvait

créer sa Poste, car les routes étaient libres, aux péages près. L'usage de la route n'était plus, et n'était pas encore redevenu, un droit régalien. Puisque les relais de chevaux avaient disparu, les lettres étaient transportées par la même personne, à pied ou à cheval, depuis l'expéditeur jusqu'au destinataire. C'était « le temps des messagers³ ». « Figures mythiques du Moyen Âge », ils s'appelaient « messagers » en France et messengers en Angleterre, Boten dans les pays germaniques ou corrieri en Italie.

Qu'en était-il des particuliers ? Étaient-ils condamnés à la « poste des occasions », celle où les lettres étaient confiées à des marchands, des pèlerins, voire des jongleurs ou des marins, souvent inconnus mais qui se dirigeaient dans le bon sens ? En réalité, en dehors des catégories socioprofessionnelles ayant accès à un système postal plus ou moins organisé, rares étaient ceux ou celles sachant lire et écrire. Par ailleurs, les postes sectorielles n'étaient pas aussi cloisonnées ni exclusives qu'on pourrait le croire. Pour alléger des coûts d'exploitation très élevés, certaines organisations acceptaient, de manière occasionnelle ou systématique, de transporter des correspondances en provenance d'autres remettants. Enfin, de nombreux messagers indépendants offraient leurs services dans certaines régions.

L'exemple le plus célèbre de correspondance privée date de la fin du Moyen Âge : il s'agit de celle de la famille Paston⁴. Composée de 1 088 lettres échangées entre 1422 et 1505 (pour la majorité entre 1422 et 1466), elle émane d'une famille d'origine paysanne parvenue à la gentry, vivant près de Norwich dans le comté de Norfolk. Relatant notamment les démêlés des Paston pour obtenir l'entière reconnaissance de leurs droits sur leurs propriétés, elle fourmille d'informations sur la vie sociale et politique anglaise au xv^e siècle. Pour acheminer les lettres, tous les moyens étaient bons : le messenger privé ou le voiturier local, le serviteur de la famille comme le voyageur de passage. À en juger par le nombre de lettres rédigées « en hâte » (in haste), on a le sentiment que la disponibilité d'un messenger ou d'un voyageur de confiance se déplaçant dans la bonne direction jouait un rôle décisif dans la rédaction et l'expédition du courrier.*

Le Moyen Âge a duré suffisamment longtemps pour pouvoir discerner plusieurs époques dans son histoire postale.

La première s'étend du ix^e au x^e siècle. L'écriture était alors essentiellement l'apanage des clercs. La papauté, les grands monastères

* Exemple : lettre d'Elizabeth Paston de 1454, où l'on peut lire : « *written in haste on Saint Paul's day by candlelight* » (écrit à la hâte le jour de la Saint-Paul à la lumière d'une bougie).

bénédictins, les chancelleries des principaux souverains, tous peuplés de clercs, étaient à peu près les seules sources de correspondance. Dans l'échelle des valeurs, le contact personnel oral l'emportait sur l'écrit : les messagers devaient souvent expliciter de vive voix le contenu des lettres dont ils étaient porteurs. La frontière était encore mal établie entre le messenger et l'ambassadeur.

La deuxième étape va du ^x^e au ^{xiii}^e siècle. On assiste à une « prodigieuse floraison de lettres⁵ » et, par conséquent, à la multiplication des organisations et des liaisons postales. Ce fut « l'âge d'or de la lettre médiévale ». Sa rédaction obéissait à des règles très strictes définies dans des manuels et des formulaires enseignés dans les nouvelles universités⁶. Les intellectuels – tous clercs –, tels les mathématiciens Ragimbold de Cologne et Radolf de Liège, ou les théologiens Guillaume de Mortagne et Hugues de Saint-Victor à Paris, échangeaient de nombreuses lettres. Dans le même temps apparaissaient de nouvelles formes de correspondances : la lettre commerciale, elle aussi soumise à des règles rigoureuses, les lettres d'étudiants, les lettres de croisade, les écrits des récents conseils de ville, et la lettre d'amour.

La troisième et dernière étape court du ^{xiii}^e siècle à la première moitié du ^{xv}^e siècle. Ce fut une période de profondes mutations. Le papier remplaçait progressivement le parchemin, en particulier pour la correspondance commerciale et privée. Le latin reculait devant les langues vernaculaires : le croisé Jean Sarrazin écrivait en français en 1249 alors que les banquiers siennois et florentins rédigeaient en italien et les marchands de la Hanse en allemand. Enfin la multiplication des documents administratifs et le foisonnement des lettres d'affaires exprimaient une première forme de laïcisation de la vie civile. Pour faire face à ce flot de correspondances, jamais les liaisons postales n'avaient été si intenses, à défaut d'être régulières et sûres. Jamais non plus les marchands, comme les souverains, n'avaient été aussi avides d'informations : « Par Dieu, écrivez plus souvent », demandait l'homme d'affaires vénitien Lorenzo Dolfino à son commis à Bruges⁷. Pour avoir plus de chance de toucher son correspondant on n'hésitait pas à expédier plusieurs copies de la même lettre par des itinéraires différents. On cite l'exemple d'un marchand de Venise qui, le 8 mai 1464, expédia sept copies de la même lettre ! Ce luxe de précautions illustre bien le caractère souvent très aléatoire des échanges postaux au Moyen Âge, quant aux délais d'acheminement et à la sécurité des correspondances.*

* Voir chapitre II.

En dépit de toutes ces imperfections, la Poste médiévale a représenté un progrès considérable par rapport aux systèmes technique-ment très supérieurs évoqués dans la première partie. Pour la première fois en effet, la Poste n'était plus le privilège exclusif du souverain et de ses agents.

NOTES

1. Thérèse SCALFERT, « Problèmes d'histoire routière » dans *Annales d'histoire économique et sociale*, Paris, année 1929, n° 2, p. 177 à 192.

2. Voir Guy FOURQUIN, *Histoire économique de l'Occident médiéval*, Armand Colin, Paris, 1979, p. 34 et 129-130. – Michel ROUCHE, « L'héritage de la voie antique dans la Gaule du haut Moyen Âge », Centre culturel de l'abbaye de Flaran, 2^{es} Journées internationales de l'Histoire, 20-22 septembre 1980, p. 13-33.

3. Georges RENOY, *Histoire de la poste belge*, Éditions Racine, Bruxelles, 1999.

4. Voir Howard ROBINSON, *Britain's Post Office. A history of a development from the beginning to the present day*, Oxford University Press, London-New York, 1953. – LE ROY LADURIE (présentation par...), *Les Paston*, Hachette, Paris, 1990.

5. Giles CONSTABLE, « Letters and letter-collections » dans *Typologie des sources du Moyen Âge occidental*, fasc.17, Éditions Brepols, Turnhout, Belgique, 1976, p. 31 (ouvrage de premier plan).

6. Dom Jean LECLERC, OSB, « Le genre épistolaire au Moyen Âge » dans *Revue du Moyen Âge latin*, Lyon et Strasbourg, janvier 1946, p. 63 à 70.

7. Bernard DOUMERC, « La lettre d'affaires à Venise à la fin du Moyen Âge » dans *La circulation des nouvelles au Moyen Âge*, 24^e Congrès de la SHMERP, Avignon, 1993, Publications de la Sorbonne, Paris, 1994.

I

LA POSTE DES CLERCS : L'ÉGLISE ET L'UNIVERSITÉ

Au Moyen Âge, on appelait clercs ceux qui, en recevant la tonsure, étaient entrés dans l'état ecclésiastique. Il ne s'agissait pas seulement des membres du clergé, séculier ou régulier. Les emplois publics, par exemple dans les chancelleries, étaient généralement tenus par des clercs qui seuls, à l'époque, possédaient l'instruction. Les maîtres et les étudiants de l'Université avaient un statut proche de celui des clercs de l'Église.

LA POSTE DE L'ÉGLISE

L'Église, durant tout le Moyen Âge « dominé par la foi chrétienne¹ », a détenu une autorité spirituelle sans rivale et une puissance matérielle sans égale. Institution fortement hiérarchisée et centralisée, placée sous le magistère de l'évêque de Rome, elle s'était dotée, dès les IV^e-VI^e siècles, d'une solide organisation territoriale directement inspirée de celle de l'Empire romain.

De plus, l'Église possédait le savoir, profane et religieux. Après le déferlement des invasions sarrasine, scandinave et hongroise, la connaissance avait trouvé refuge dans les grandes abbayes bénédictines et dans les chapitres de quelques cathédrales. Seuls les clercs savaient lire et écrire ; ils s'exprimaient en latin, leur langue commune, et disposaient des ressources nécessaires pour se procurer le matériel de correspondance (encre, peaux de mouton...).

Toutes les conditions semblaient réunies pour que l'Église disposât d'une organisation postale centralisée à son échelle. Il n'en fut rien

pour deux raisons majeures. D'abord, l'ampleur de la tâche : une poste d'Église centralisée ne pouvait être qu'une poste européenne, d'Irlande en Hongrie et de Scandinavie au Portugal. Ensuite, l'organisation de l'Église elle-même, partagée entre Église séculière (les fidèles autour de leur évêque) et Église régulière (les moines en leur abbaye autour du père-abbé).

À défaut d'une poste unique, il y eut donc dans l'Église plusieurs systèmes de transmission des correspondances.

La poste des papes

La papauté correspondait avec toute la chrétienté. Depuis Rome, la chancellerie pontificale expédiait un nombre considérable d'actes et de lettres appelées « bulles ». Il existait toute une variété de bulles : les « lettres secrètes » qui avaient trait aux affaires politiques, les « lettres curiales » qui concernaient des décisions générales, et les « lettres communes », les plus nombreuses, de portée le plus souvent limitée. La bulle proprement dite était un sceau de métal attaché au document écrit.

La prolixité de la chancellerie ne s'est pas démentie au fil des siècles. Comme le remarque avec malice un moine bénédictin contemporain, « ce qui frappe au premier coup d'œil dans les registres des papes, c'est le spectacle de leur extraordinaire activité, au moins de l'activité de leurs bureaux² ». Reprenant un usage de l'Administration romaine, la chancellerie pontificale a, dès le pape Libère au IV^e siècle, enregistré chronologiquement tous les actes et toutes les lettres des papes. Jusqu'en 1198, seuls nous sont parvenus des fragments très incomplets des registres pontificaux. Au-delà, nous en possédons la série complète. Sous le règne de Benoît XI, qui n'a duré que neuf mois (1303-1304), la curie a expédié 1327 bulles. Un siècle et demi plus tard, le pape Calixte III, dont le pontificat n'a pourtant duré que trois ans de 1455 à 1458, a laissé quarante volumes de lettres ! Encore ne s'agit-il que de la correspondance officielle, à laquelle il faut ajouter les lettres privées. Ainsi le grand pape réformateur Grégoire VII a-t-il laissé plus de 400 lettres privées, dont beaucoup dictées, mais certaines écrites de sa propre main : lettres à l'empereur d'Allemagne Henri IV avec qui il fut en conflit, à Guillaume le Conquérant ou encore à la comtesse Béatrice de Toscane dont il fut le directeur spirituel³.

On comprend dans ces conditions que la poste ait fait l'objet d'un chapitre spécial très important dans les comptes de la papauté, afin de couvrir les dépenses d'encre et de parchemin pour écrire les lettres,

de plomb et de cire pour les sceller, de toile cirée pour les envelopper, et des messagers pour les transporter. La chancellerie a toujours fait preuve en ce domaine d'un grand souci d'économie. C'est pourquoi elle n'a pas créé de service postal régulier vers les principales destinations. Elle n'hésitait pas à retarder des départs de courrier afin de grouper plusieurs envois, ou même d'attendre qu'une occasion se présente. Tous les moyens étaient bons pour acheminer son abondante correspondance : les évêques et abbés de retour d'une visite à Rome ; leurs messagers, qui devaient attendre la réponse à leurs lettres avant de repartir (on cite le cas de Blaise, envoyé du nonce apostolique en Chypre et en Arménie, qui aurait attendu à Rome pendant neuf mois) ; les courriers des marchands et banquiers, à partir du XII^e siècle ; des messagers professionnels, ainsi que ses propres courriers.

Nous sommes particulièrement bien renseignés sur le fonctionnement de la poste pontificale pendant le séjour des papes en Avignon, de 1309 à 1378, qui fut « celui de la très rapide construction d'une énorme machine politique, administrative et financière⁴ », au cours de laquelle le volume de la correspondance expédiée explosa littéralement. Plus de 50 000 lettres communes furent expédiées sous le règne de Jean XXII, plus de 15 000 au cours de la seule première année du pontificat de Grégoire XI (1370-1378). La cour pontificale était « la plus grande source de correspondance d'Europe⁵ », recevant autant de suppliques, de rapports ou de comptes rendus des collecteurs fiscaux, évêques et abbés qu'elle pouvait elle-même expédier de lettres et bulles de toutes sortes. Pendant cette période, la chancellerie a principalement recouru aux services de deux catégories d'agents postaux : les courriers pontificaux, et les messagers des grandes sociétés de commerce et de banque italiennes extrêmement actives auprès de la cour pontificale en Avignon.

Les courriers pontificaux occupaient un rang bien déterminé dans la hiérarchie du personnel de la curie. Ils exerçaient une fonction allant au-delà du simple transport des lettres et documents administratifs de la papauté. La fonction de « courrier du pape » (*cursor pape*) était une véritable dignité revêtant une importance officielle : les bulles que les courriers pontificaux remettaient en mains propres pouvaient être des citations à comparaître, des convocations de prélats, voire des sentences d'excommunication. La verge qu'ils portaient était le symbole de leur mission de représentation du pape. Ils percevaient un salaire fixe auquel s'ajoutaient des frais de mission et même une indemnité de logement. Leur nombre a longtemps oscillé entre 40 et 50, pour atteindre le chiffre de 86 sous le règne d'Innocent VI (1352-1362)⁶. Ils étaient placés sous les ordres d'un *magister*

cursorum domini pape, lui-même soumis à l'autorité du cardinal camérier, chef de la Chambre apostolique.

Du fait de la lenteur des communications, ces moyens propres ne suffisaient pas à faire face au flot continu de bulles et documents produits par la chancellerie. Les messagers du pape ne bénéficiaient d'ailleurs d'aucun monopole légal. Pendant son séjour en Avignon, la papauté a utilisé largement le système postal du grand commerce, c'est-à-dire les nombreux courriers des sociétés marchandes et des banquiers florentins, qu'il s'agisse des messagers ordinaires ou de courriers extraordinaires. Pour un prix très élevé (douze à dix-huit florins), une lettre pouvait atteindre Paris en quatre ou cinq jours.

Au total, si la correspondance est abondante et les liaisons postales nombreuses, on ne peut cependant pas parler d'un système postal pontifical, faute de régularité et d'organisation des liaisons.

La poste des moines : l'Intranet monastique

Il n'y a jamais eu de réseau postal monastique unifié à l'échelle de l'Europe. Chaque ordre ou congrégation, chaque grande abbaye, selon ses besoins et ses moyens, entretenait un réseau plus ou moins étendu et organisé de messagers – généralement des frères convers – pour transmettre les nouvelles et acheminer les correspondances.

Monté sur sa mule, frère Guillaume⁷ franchissait plusieurs fois par an le col du Grand-Saint-Bernard, aux environs de 1360. Bien que toujours pressé, il ne manquait jamais de s'arrêter pour saluer les chanoines de l'hospice, qui depuis plusieurs siècles apportaient leur assistance aux voyageurs en difficulté. Moine de Cluny, il portait les lettres de l'abbaye-mère à ses filles en Italie du Nord. Au passage, il lui arrivait de rendre service au comte Amédée VI de Savoie en se chargeant de ses missives urgentes.

Issue d'un mouvement de réforme de l'ordre de saint Benoît au début du x^e siècle, la congrégation de Cluny, après une constante ascension, connut son apogée sous Pierre le Vénérable, élu abbé le 22 août 1122 et décédé le jour de Noël 1156. Elle formait alors une sorte de « nébuleuse » aux frontières incertaines⁸, composée de près de 2 000 maisons, prieurés et abbayes répartis dans toute l'Europe et en Terre sainte⁹. Au faîte de sa puissance matérielle et spirituelle, Cluny était alors devenu un « État monastique dans l'Église¹⁰ ». La tâche de l'abbé de Cluny était d'autant plus écrasante qu'à la multitude et à la dispersion géographique des implantations s'ajoutait une excessive centralisation des pouvoirs à laquelle il fallut remédier par la suite. Une telle organisation ne pouvait fonctionner qu'avec un

système efficace d'informations montantes et descendantes. Aussi de nombreux messagers, à cheval ou à pied selon les circonstances et les saisons, sillonnaient-ils les routes et chemins d'Europe, porteurs, à l'instar de frère Guillaume, des instructions spirituelles et de tous les documents administratifs, financiers ou juridiques émanant de cette « immense foule » de moines lettrés.

Il ne semble pas, cependant, que Cluny se soit doté d'un système postal privatif régulier, en raison de son coût éventuel et de l'état des routes. Comment en effet interpréter autrement cette lettre de Pierre le Vénérable dans laquelle l'abbé de Cluny, après avoir reconnu qu'il n'avait pas vraiment de raison d'écrire, si ce n'est l'amitié pour son correspondant, finit par avouer que le vrai motif de sa lettre est « l'occasion qui se présente¹¹ », autrement dit l'arrivée inopinée d'un moine-messager d'une autre abbaye ? Parmi les collaborateurs de l'abbé, c'est le notaire qui avait la charge de la correspondance, ainsi que des archives ; Pierre de Poitiers est le plus connu.

On retrouve ce type de relations postales dans toutes les grandes communautés bénédictines, telles Werden¹² en Westphalie et Saint-Gall¹³ en Suisse, qui présentent plusieurs points communs : une date de fondation très ancienne, 614 pour Saint-Gall et 799 pour Werden ; des aires d'influence, plus spirituelle pour Saint-Gall et plus matérielle pour Werden, situées en terre germanique ; enfin, une histoire postale de plus de mille ans, puisque les abbayes de Werden et de Saint-Gall ont continué d'entretenir un service de messagers jusqu'au moment de leur sécularisation après la Révolution française, en 1803 et 1798 respectivement.

Les premières manifestations de moines-messagers sont très anciennes. Elles remontent aux VIII^e et IX^e siècles. En 766, le moine Wolfram, de l'abbaye de Saint-Gall, fut envoyé en mission administrative près du lac de Constance. Entre 820 et 880, la grande abbaye alsacienne de Murbach entretint des relations épistolaires avec les abbayes de Reichenau (820), Luzern-im-Hof (840)¹⁴, Brescia (856) et Saint-Gall (880).

Comme pour les courriers du pape, mais toutes proportions gardées, les fonctions de ces messagers d'abbaye excédaient souvent celles de simples porteurs de lettres. À l'époque, les voyages étaient si coûteux et le numéraire si rare, que l'on cherchait à rentabiliser au maximum les déplacements en confiant aux courriers dignes de confiance des tâches administratives et de gestion. Mandataires de l'abbé, ils recouvraient les dîmes et procédaient à des saisies. Parfois porte-parole, ils représentaient les intérêts de l'abbaye. Pour ces fonctions à la limite de l'oral et de l'écrit, on faisait appel aux moines de chœur qui, souvent d'origine noble, parlaient et lisaient le latin. Dans une

lettre adressée au pape Innocent II en 1142, Bernard de Clairvaux écrivait : « J'ai encore beaucoup de choses à vous dire, mais il est inutile d'aller plus avant. Le messenger, qui est au courant de tout, mettra tout à plat devant vous de vive voix¹⁵. »

En dehors des frères de chœur – réservés pour les missions spéciales – et des frères convers ou lais habituellement dévolus aux fonctions de messagers, on faisait parfois appel aux serviteurs de l'abbaye ; ainsi, Werden entretenait un service courrier composé de cinq messagers. On a gardé le souvenir de quelques-uns d'entre eux : Everhard et Gerhard originaires de Werden, ou Johannes originaire de Borken. Il est même arrivé, à partir du XIII^e siècle, que le prieur fasse appel à des serviteurs non libres et leur fournisse une monture pour chevaucher vers les terres les plus éloignées de l'abbaye : des villages slaves au-delà de l'Elbe.

Malgré la cupidité de quelques seigneurs installés aux points de passage obligés (ponts, cols, défilés) et la présence de nombreux « errants » sur les routes, il semble que les messagers monastiques aient joui d'une assez grande sécurité en chemin. « Hommes consacrés » regardés avec une « crainte sacrée » du fait de leur état religieux, ils bénéficiaient des accords de sauf-conduit que les grandes abbayes passaient avec les princes et les seigneurs. Même en dehors des couvents de l'ordre, leur arrivée était considérée comme un événement heureux. Leur départ et le retour dans leur couvent faisaient l'objet d'un cérémonial particulier. Avant de partir, ils se recommandaient aux prières de leurs frères et recevaient l'eucharistie. À leur retour, ils se jetaient à terre et tous les moines unissaient leurs prières afin qu'ils soient pardonnés de leurs fautes et manquements et qu'ils soient lavés de toutes leurs souillures. Il était interdit aux messagers de parler à leurs frères de ce qu'ils avaient fait, vu ou entendu à l'extérieur du couvent, pour éviter de « causer de grands malheurs ».

Il est arrivé que ces messagers d'abbaye, à qui l'on pouvait faire toute confiance et pour qui le secret postal était un devoir absolu, se soient chargés de quelques lettres de marchands ou de particuliers. Cette activité devait provoquer, à partir du XIII^e siècle, conflits et tensions avec les courriers des villes.

La poste des moines : l'Internet monastique

Les moines ne communiquaient pas seulement à l'intérieur de leur ordre ou de leur congrégation. Ils entretenaient également des relations postales avec les autres ordres religieux, les évêques et les laïcs.

Les rouleaux des morts

Pendant tout le Moyen Âge, de nombreuses communautés religieuses, parfois très distantes l'une de l'autre et appartenant à des ordres différents, se sont unies en associations de prière, tels les clunisiens et les prémontrés en 1140. Dans ces confraternités spirituelles, très fréquentes chez les bénédictins et les chanoines des cathédrales, chacun s'engageait à prier pour les vivants et les morts des autres membres de l'association. C'était à la fois une ouverture sur le monde et une assurance sur l'au-delà.

Dès qu'un moine d'une abbaye mourait, un frère prenait la route pour annoncer le décès. Il était porteur d'un rouleau de parchemin (*rotulus*) en tête duquel figurait l'encyclique. Rédigé en latin, en prose ou en vers, il retraçait la vie et les œuvres du défunt et se terminait inmanquablement par une demande de prière pour le repos de son âme. Le frère porte-rouleau (*rotuliger*) entamait alors ses visites à toutes les institutions affiliées à la même confraternité. Les communautés visitées répondaient à l'encyclique en consignant sur le rouleau un « titre » (*titulus*) plus ou moins long qui accusait réception, promettait des prières pour le défunt et en demandait à l'intention de leurs propres frères ou sœurs et bienfaiteurs disparus¹⁶. Ainsi le rouleau s'allongeait-il à chaque étape « par l'adjonction de feuilles semblables, réunies les unes aux autres par l'entrelacs d'une mince bande de parchemin passée dans les incisions pratiquées à l'extrémité de chaque feuille¹⁷ ». En cours de route, il était transporté dans un cylindre en bois ou enroulé autour d'une sorte de bobine.

Ce que l'on a appelé les « rouleaux des morts » faisait donc office à la fois de faire-part et de lettres de condoléances. C'est une des formes d'activité postale les plus originales qui soit : une poste funéraire.

On a conservé plus de 300 rouleaux des morts, rarement complets, souvent réduits à l'état de vestiges. Celui de Guillaume des Barres¹⁸, chevalier pieusement décédé le 28 avril 1233 près de Meaux, au monastère de Fontaine-les-Nonnains qui dépendait de l'ordre de Fontevrault, est l'un des mieux conservés. Il se présente sous la forme d'une chaîne de dix-sept morceaux de parchemin reliés les uns aux autres, comportant 220 titres ou articles dont beaucoup, sous des formes similaires, reprennent l'invocation suivante : « À l'âme du noble Guillaume des Barres, chevalier, et à celles de tous les fidèles défunts, qu'elles reposent en paix par la miséricorde de Dieu. »

Frère Roger, l'un des rares porte-rouleau qui ait laissé son nom, avait quitté son monastère de Fontaine-les-Nonnains le 3 mai 1233 pour y revenir 117 jours plus tard, le 27 août 1233, après avoir parcouru environ 2 900 km. Mais ce n'est pas un record.

Le porteur de rouleau de Boson, cet abbé de Suze décédé vers 1130, a marché plus de 3 500 km, franchissant les Alpes au col du Mont-Cenis et les Pyrénées au col de Roncevaux. Le record semble appartenir au frère porte-rouleau de Guifred, abbé de Ripoll en Catalogne, décédé en 1049 ; il n'a retrouvé la paix de son monastère qu'à l'issue d'un trajet d'environ 3 800 km l'ayant conduit jusqu'à Aix-la-Chapelle et retour, *via* Poitiers, Tours, Paris, Soissons, Metz, Cluny et Le Puy, après avoir visité 95 abbayes, prieurés, collégiales et cathédrales¹⁹.

Le rouleau de Mathilde, fille de Guillaume le Conquérant et première abbesse de la Trinité de Caen, décédée le 6 juillet 1113 à l'issue d'un abbatiat exceptionnel de cinquante-trois années, n'est connu que par la copie qu'en fit Mabillon (savant bénédictin) au XVIII^e siècle. Il mesurait 20 mètres de long sur 0,50 mètre de large. Il était composé d'une encyclique inhabituellement prolix et de pas moins de 253 titres, stéréotypés pour la plupart. L'histoire ne dit pas combien de temps mit le porteur du rouleau pour visiter les 253 lieux de prière affiliés à l'abbaye de la Trinité de Caen.

Cette pratique postale mortuaire était apparue au milieu du VIII^e siècle dans le nord de l'Angleterre, lorsque l'abbesse Cneuburga envoya une lettre à deux ecclésiastiques, les informant des noms des sœurs défuntes de son monastère et leur demandant de transmettre l'information « aux amis ». Demeurée peu courante, cette pratique se répandit à partir de la fin du X^e siècle jusqu'au XIII^e siècle, en France du Nord, en Belgique, en Angleterre et en Catalogne, pour disparaître au début du XVI^e siècle. Les derniers rouleaux connus sont ceux de saint Bavon de Gand, d'une longueur de 22 mètres, datant de 1507, et de saint Gilles de Provence, de 1510.

Les frères porte-rouleaux firent ainsi office, pendant plus de cinq siècles, de messagers funèbres. Ils jouaient les oiseaux de mauvais augure. C'est ce qu'exprime avec force le poète Baudri, devenu abbé de Bourgueil, au début du XII^e siècle : « Que le courrier ne vienne pas si souvent. Le vorace vautour, le courrier empressé, la chouette au cri lugubre annoncent la mort. Toujours le rouleau nous apprend un nouveau trépas²⁰. »

Les recueils de correspondances

Les clercs du Moyen Âge, évêques et archidiaques, abbés et théologiens, ont légué une abondante correspondance. Encore ces milliers de lettres, tantôt isolées, le plus souvent réunies en recueils constitués par les auteurs eux-mêmes ou un zélé secrétaire, ne représentent-elles que la fraction restante d'une production impossible à évaluer. Adressées

<i>La Poste : administration ou entreprise ?</i>	629
Premier étage	630
Deuxième étage.....	630
Troisième étage.....	632
Quatrième et dernier étage de la fusée postale :	
la privatisation, totale ou partielle.....	633
<i>Le monopole postal : aménagement ou suppression</i>	636
LE DÉFI DES COMMUNICATIONS ÉLECTRONIQUES	642
<i>La Poste et le courrier électronique</i>	642
Les services publics de télécopie	643
La poste hybride : les lettres électroniques	644
<i>La Poste et le commerce électronique</i>	645
II. D'AUJOURD'HUI À DEMAIN	650
L'UNION POSTALE UNIVERSELLE :	
ORGANISATION ET OBJECTIFS	650
<i>Organisation</i>	650
<i>Objectifs</i>	651
LES ACTIVITÉS DE LA POSTE.....	652
<i>La poste aux lettres</i>	652
<i>Les paquets</i>	655
<i>Les services financiers</i>	656
LES OPÉRATEURS POSTAUX	657
<i>La diminution des coûts</i>	658
L'industrialisation du traitement du courrier	658
L'adaptation du réseau au trafic en chute	658
<i>La nécessaire mutation</i>	659
<i>Remerciements</i>	663
<i>Index sélectif</i>	665

Composition et mise en page



N° d'édition : L.01EUCN000536.N001
Dépôt légal : septembre 2013