

## LES MESSAGERIES NATIONALES ET IMPERIALES

---

J'ai déjà abordé, succinctement l'histoire **du transport par route** dans le Mantois, plus particulièrement sur Meulan et Mantes, mais comment se sont constituées toutes ces sociétés de transport par route ?

*« Le Service des Voitures publiques connu sous le nom de MESSAGERIES ROYALES forma l'objet d'un monopole exercé par la Ferme Générale. Quant aux relais de chevaux institués sur les routes, ils sont confiés à des Maîtres de Poste et bien établis par endroits. Ils sont tristement négligés, désertés, désorganisés dans les contrées où l'on passe peu »* nous dit en l'an 1789 Hippolyte GAUTIER.

Le **Dix neuf thermidor de l'an 6** de la République (7.8.1798), après quelques négociations préliminaires, deux établissements de diligences, celui de la **rue des Victoires** et celui de la **rue du Bouloy**, songèrent à unir leurs destins.



*Le voyage en diligence au 19<sup>e</sup> siècle*

Les Commissaires firent donc réunion, ce jour là, dans une première séance qui sera suivie de bien d'autres afin de parvenir à mettre en place les principes d'une collaboration efficace. Ce ne fut pas sans mal !!

Enfin, les citoyens **NANTEUIL Aimé, BUREAU et LABASTIOLE**, commissaires nommés par les établissements des Messageries, rue des Victoires, suivant deux délibérations en date des 16 et 17 de ce thermidor de l'an 6, ainsi que les nommés **DUMOREY, COSTES et BERTE**, commissaires venant eux des établissements des Messageries appelé Saint-Simon, rue du Bouloy, suivant les délibérations, pour eux, en date des 15 et 17 du même mois, assemblée à laquelle assistait également le citoyen POMME, assistant comme médiateur, **eut pour objet la réunion de ces deux maisons en une seule**, organisée d'une manière avantageuse pour les personnes la composant.

C'est alors que tout devint fusion générale, tant les meubles, entendons par là : diligences, voitures, harnais, les chevaux etc., que les locaux respectifs servant désormais à l'exploitation.

Ce mobilier, disait la convention, *« sera susceptible de la crue du quart de sa valeur actuelle et après arrêtée et la totalité du prix sera convertie en actions de dix mille livres chacune »*.

## LES MESSAGERIES NATIONALES ET IMPERIALES

Pourtant ces négociations avaient été d'une lenteur incroyable : trois fois interrompues et reprises après consultations des mandataires et de leurs mandants, ce fut plutôt marchandage, qu'un véritable accord, sur une négociation traînant en longueur et surtout indéfinie. Les administrateurs devaient toucher 10.000 Livres et deux chevaux nourris, les adjoints 6000 plus 6 Livres par poste et 2 Livres par jour de voyage, leur rôle devant être d'inspection plus que d'administration... Bref que de discussions pour en arriver à un véritable consensus.



*L'arrivée de la diligence dans la cour des Messageries (Tableau de Louis Léopold BOILLY Musée du Louvre)*

Il fallait également déterminer les places de *Caissier général*, *Directeur général*, *Chefs divisionnaires* etc., le tout avec cautions, garanties, responsabilités certes, mais avec un traitement et un logement ainsi que des avantages conséquents !

Ni le 19 ni le 20 thermidor, les négociations ne purent aboutir réellement.. Un procès-verbal dit ceci en substance : « *Les deux établissements se réservent de s'entendre...* » ! Ce n'est en fait que le **26 thermidor**, qu'aboutit enfin un accord, l'acte mentionnant que « **La réunion du Bouloy a renoncé à une égalité parfaite dans le nombre d'Administrateurs mais à la condition que le Caissier sera choisi par elle et dans son sein** »...

Les deux réunions groupaient ensemble **14 Compagnies** : JOLIVEAU – BUREAU – EDOUARD CHURCH LABASTIOLE – PROVIGNY – CAILUS et GEVAUDAN – DENANTEUIL Frères – MARTIN RELY – BESSON et Cie - Catherine SAINT-GEORGES – J.M. VEYTARD – LEFEBVRE-VANDERBERGHE – VERNISY – BESSON et TOUCHARD.

Enfin, on convint que la réunion **des Victoires** devait désigner : 4 Administrateurs, 4 Administrateurs-adjoints-Inspecteurs généraux, 4 Chefs de division, 1 Directeur ou Contrôleur de comptabilité et obtenait ainsi 13 places. Celle **du Bouloy** avait droit elle à 3 Administrateurs, 3 Administrateurs-adjoints-Inspecteurs généraux, 3 Chefs de division et 1 Caissier général et n'occupait donc que 10 places.

## LES MESSAGERIES NATIONALES ET IMPERIALES

Bien sûr, fut envisagé le remplacement de tous ces beaux messieurs en cas de *mort, démission ou de retraite* et cela mêlé à des questions de tout autre nature, celles faisant le fond même du débat, qui auraient dû être les plus difficiles à régler et qui, tout au contraire, semblèrent avoir été l'objet d'une rédaction facile, tel que l'article définissant l'estimation du matériel et de la cavalerie. Il fut donc admis comme base d'estimation :

- Que les voitures de 6 ou 8 places dans l'intérieur et 3 au cabriolet et de calibre et modèle des services des routes de Bordeaux, Toulouse, Lyon etc.. qui seront reconnues en bon état de service, seraient prises et admises sur le pied de 3200 Livres chacune..
- Que celles à ressort et de même calibre augmentent de 400 Livres chacune et seront par conséquent admises pour 3600 Livres indépendamment de la crue du quart.
- Que toutes les voitures en construction ou neuves, n'étant pas encore en activité seront prises au prix d'achat sur la mémoire des ouvriers.
- A l'égard des voitures de calibre et construction différents de celles-ci-dessus et servant à l'exploitation, il fut arrêté que les Commissaires en fixeront le prix en prenant pour base pour l'évaluation, d'une part le prix d'achat ou de construction et de l'autre leur état actuel.
- Quant aux fourgons, guimbardes et charrettes on les admettrait et recevrait sur le prix d'une estimation que les dits Commissaires en feront.
- Quant aux chevaux non tarés (*cheval frappé d'un cas rédhibitoire*), il en est formé 4 classes :
  1. La première comprend les chevaux faisant le service des coches de la Saône sur le pied de 650 Livres chacun
  2. La seconde comprend les chevaux de diligence d'eau sur le pied de 600 Livres chacun
  3. La troisième comprend les chevaux de fourgon sur le même pied de 600 Livres chacun
  4. La quatrième, comprend les chevaux de diligence sur le pied de 540 Livres chacun



*Diligence à trois compartiments ligne Rambuteau-Francis-Bourgeois*

Quant à la société elle-même, « elle sera purement commandite. Les porteurs d'actions ne courront aucun risque que celui d'en perdre le montant »... Enfin furent fixés les cautionnements, l'inventaire

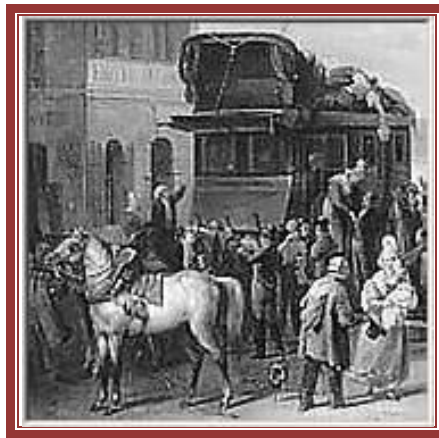
## LES MESSAGERIES NATIONALES ET IMPERIALES

---

annuel, le droit d'assister aux assemblées, la prévision des dividendes et « **toutes les bases d'une réunion franche et loyale** ».

Enfin le 27 thermidor, après un ultime marchandage sur certaines fonctions, l'accord fut bel et bien signé sur papier timbré de la Première République à 0,75 et dix huit paraphes compliqués terminèrent le document.

Venait de naître « L'ENTREPRISE GENERALE DES MESSAGERIES » toute première raison sociale avant tant d'autres.. dans le domaine du transport par route. Le public fut avisé de tous ces changements « **Crés dans le seul but de présenter une centralité du service de ces Messageries embrassant tous les points de la République et qui, par sa consistance, sa régularité et son exactitude, offrait au gouvernement et au public, une sûreté qui puisse lui mériter la confiance qu'avaient les fermes et les régies qui l'ont précédé** » !



*Les MESSAGERIES générales à HONFLEUR...*

Cette ensemble constitue vraisemblablement l'histoire la plus complète, la plus documentée des Messageries et diligences du 19<sup>e</sup> siècle jusqu'au terme de leur carrière avec l'apparition du chemin de fer et de l'automobile..

Tout y est méticuleusement détaillé, avec luxes de détails sur les moindres faits administratifs de l'entreprise de ces nouvelles Messageries Nationales. En 5 mois qui suivirent ces débats plus de **238 procès-verbaux** enregistrèrent des décisions prises par les premiers Administrateurs les citoyens : BUREAU – CERF-BERR – LIPMANN – NANTEUIL (DENANTEUIL et De NANTEUIL) DEMOREY, SAINT-GEORGES, COSTER et VERNICY. A la majorité des voix, le citoyen BUREAU avait été nommé Président, présidence toute éphémère, car chaque mois un autre titulaire était désigné ; peu après le citoyen NANTEUIL lui succèdera.

Mais à quelle nature d'opérations, à quel commerce cette société pouvait-elle se livrer ? L'impression initiale est celle d'une machine administrative englobant tout un peuple de chefs, sous-chefs, contrôleurs, expéditionnaires, vérificateurs, receveurs, facteurs etc.. On nomme, on appointe, on mute... Les mots « **diligence et carrosse** » n'apparaissent que rarement dans les procès-verbaux et il est donc difficile, dans tout ce fatras administratif, de discerner la structure et l'organisation commerciale de l'entreprise. Il est difficile de se dire que tous ces administrateurs sont d'anciens Entrepreneurs de Messageries ou d'anciens Maîtres de Poste associés en « réunions » et groupés désormais en une société importante !

# LES MESSAGERIES NATIONALES ET IMPERIALES

On avait franchement du temps à perdre à cette époque !

Enfin, l'on trouve tout de même dans tout ce dédale administratif, des réunions faites pour dissenter les nouveaux tarifs des Messageries ! Enfin... ! Tarif général bien entendu ! Il est proposé dans les premiers mois par le citoyen DEMOREY et fut adopté à charge de rester au secrétariat pour tout renseignement à donner :

	Prix des Places	Remboursement des droits
	{Diligences 12 Sols.....}	4 Sols
	{Cabriolet 10 Sols.....}	4 Sols
	{Impériale 8 Sols.....}	2 Sols
<b>Prix des places par lieue</b>	{Carrosses 9 Sols.....}	3 Sols
	{Fourgons 4 Sols.....}	2 Sols

Port des marchandises par quintal pour cent lieues :

Par diligence : 30 Livres droits compris

Les paquets au dessous de 10 payeront comme 10 Livres pesant.

Par fourgon : 18 Livres droits compris.

Suivait le tarif pour le transport de l'or, de l'argent, de la monnaie de cuivre, avec quelques variantes, selon que l'on était Banquier, négociant ou particulier et certainement à la tête du client...

Un tarif général s'appliquait à toutes les lignes réparties en 4 divisions et dont l'exploitation était, à l'origine, ainsi centralisée :

- 1<sup>ère</sup> division : routes de Lyon à Clermont.....}
- 2<sup>ème</sup> division : routes de Bordeaux et Toulouse..... } Rue des Victoires  
Routes des Flandres-Rennes.....}
- Routes de Bordeaux-Flandres..... } Rue du Bouloy
- 3<sup>ème</sup> division : Routes de Nantes-Rennes-Alençon .....}
- Routes de Rouen et Caen.....} Rue des Victoires
- 4<sup>ème</sup> division : Routes de Strasbourg-Metz-Bâle.....}
- Routes de Besançon-Genève-Troyes et Provins} Rue du Bouloy



*Omnibus diligence route de Lyon*

# LES MESSAGERIES NATIONALES ET IMPERIALES

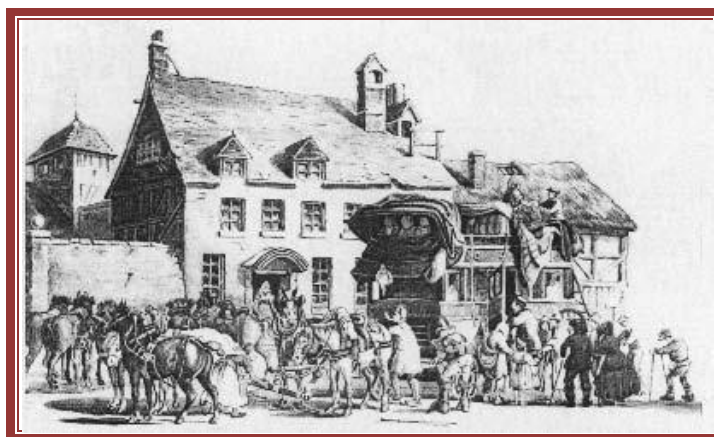
La répartition de l'organisation commerciale extérieure avait ses résidences qui étaient :

- **Pour la première division** : à NEVERS pour la route de Fontainebleau à Clermont (Ferrand) à SAULIEU pour le service de BASSON [ ? ] à CHALON-SUR-SAÔNE, à SENS, pour le service de BASSON à MELUN et de JOIGNY à MONTBARD.
- **Deuxième division** : à AMIENS, PERONNE, BRUXELLES, ANGOULÊME, POITIERS, ORLEANS, TOULOUSE et LILLE
- **Troisième division** : ALENCON, EVREUX, ROUEN, ANGERS.
- **Quatrième division** : à CHALON-SUR-SAÔNE pour le service LA FERTE à METZ, à LUNEVILLE pour le service de VITRY (le François) à STRASBOURG, à TROYES pour le service de BAR SUR AUBE et retour sur TROYES, de TROYES à NANGIS, de TROYES à CHÂTILLON (sur Saône) et DIJON. A LANGRES pour le service de CHAUMONT à BÂLE et à COLMAR, de LANGRES à DIJON, NEUFCHÂTEAU et NANCY, à DIJON enfin pour les services DIJON à GENEVE, et BESANCON à MONTBARD.

Cependant qu'aucune indication précise ne nous permet de situer la nature exacte des services - qui cependant rayonnent sur la France entière – leur consistance, la répartition des diligences, de celle des cochés d'eau ! Rien non plus sur l'importance de la cavalerie, les relais et la collaboration des Maîtres de Poste ! Par contre quelques explications concernant les contrôleurs ambulants pour la surveillance des routes.

Toutes les lignes principales possédaient des correspondances. Un rapport de la deuxième division nous apprend que « *par défaut de concertation entre les maîtres de poste de THOURY, ANGERVILLE et ARTENOY le service des diligences de TOULOUSE se trouvait exposé à de grands retards et qu'il pourrait en résulter la désorganisation de ce service si ces maîtres de postes ne se conciliaient pas entre eux pour la conduite des diligences* »..

On note également que le citoyen GERVAIS, entrepreneur de la conduite des diligences d'AMIENS à BEAUVAIS, souhaite se désister de son entreprise moyennant une indemnité de 3000 Francs, ceci pour le double service de la « *guinguette* » (nom d'un type de diligence) d'AMIENS à BEAUVAIS.



*Le relais de poste*

Nous constatons donc que **142 villes principales** étaient régulièrement desservies et qu'un membre du Conseil d'Administration des MESSAGERIES NATIONALES se tenait en permanence à la disposition du public pour faire droit à d'éventuelles réclamations.

## LES MESSAGERIES NATIONALES ET IMPERIALES

Cependant il n'est parvenu aucune archive qui pourrait nous donner les horaires de passages de ces diligences, sauf un curieux almanach publié en 1806 par BOTTIN, qui fournit les adresses des commerçants parisiens et les noms de personnalités de marque qui habitent la capitale et un chapitre spécial est consacré aux voitures publiques avec la liste, les horaires, et les destinations des courriers quittant chaque jour PARIS.

Antérieurement un « **guide des Courriers** » paru en 1789, à la veille de la Révolution, mentionnait tous les services réguliers partant de l'hôtel Royal des Messageries 22 rue Notre-Dame-des-Victoires pour les principales capitales d'Europe, y compris ... MOSCOU et CONSTANTINOPLE !! Un ouvrage plus ancien encore fournissait les mêmes indications précises : en 1765, un certain sieur MICHEL, Ingénieur géographe du Roy à l'Observatoire, publiait « **L'Indicateur fidèle ou guide des voyageurs** », dédié à Monsieur CASSINI de THURY, seigneur de VILLETANEUSE, Directeur de l'Observatoire Royal.

Ce document qui tenait du « CHAIX », car donnant jour et heure de départ, durée et couchée, tant des coches par eau, que des carrosses, diligences et messageries du royaume, tient aussi du « MICHELIN » puisqu'il contient toutes les villes, tous les bourgs, villages, hameaux, abbayes, églises, rivières, ruisseaux, ponts, gués, montagnes et bois de France.... !!



*La diligence et le coche d'eau au début du 20<sup>e</sup> siècle - ICI à SAGONE (Corse)*

En juin 1790 on notera que les tarifs furent relevés, « **vu la majoration de l'impôt** ». L'administration arrête **une augmentation** et le prix des places à percevoir sera par exemple de :

- ✚ Pour BORDEAUX par lieue à l'intérieur 85 Cts en cabriolet 65 Cts
- ✚ Pour TOULOUSE - - - - - 82 Cts en - - - - - 65 Cts
- ✚ Pour ORLEANS - - - - - 55 Cts en - - - - - 37 ½ Cts
- ✚ Pour STRASBOURG - - - - - 95 Cts en - - - - - 75 Cts

ETC..

**Le transport en diligence coûtait à cette époque :**

## LES MESSAGERIES NATIONALES ET IMPERIALES

---

✚ De PARIS à BORDEAUX – Intérieur –	133,20	et en cabriolet de	102,00 Livres
✚ De PARIS à LA ROCHELLE -----	106,20	----- de	81,20 Livres
✚ De PARIS à ORLEANS -----	11,05	----- de	9 Livres
✚ D'ORLEANS à TOURS -----	19,10	----- de	16,10 Livres
✚ De PARIS à STRASBOURG -----	114,50	----- de	90,50 Livres
✚ De PARIS à NANTES -----	70, 00	----- de	65 Livres

Pendant que tout n'allait pas si rose dans le monde des MESSAGERIES NATIONALES... L'enthousiasme du début dut céder devant la réalité des difficultés de trésorerie... Les caisses se vidaient inexorablement d'où une nécessité d'emprunter.

En assemblée du **1<sup>er</sup> Brumaire de l'an 8**, on dut entendre qu'un bordereau dressé par le contrôleur des recettes et dépenses, établissait qu'au 1<sup>er</sup> vendémiaire an 8 (à savoir le début de l'année Républicaine), la dépense excédait la recette d'une somme de 372.424 Livres, 25... ! Plusieurs commissaires furent nommés pour vérifier les comptes (et il en sera toujours ainsi par la suite), « **qui seraient en même temps, chargés de présenter à l'assemblée un plan d'amélioration dont l'affaire dans toutes ses parties pouvait être susceptible...** »

Des querelles intestines virent le jour... La déchéance d'une administration-adjointe est décidée, des révocations eurent lieu contre d'autres : par exemple les frères CERF-BERR ! Une procédure entraînait en jeu contre les mauvaises gestions.

La perte est arrêtée définitivement au **26 fructidor de l'an 8** à 578.015 Livres par les Commissaires aux comptes qui présentent leurs rapports. Quelques mois plus tard, le 12 ventôse an 9, après trois assemblées, au cours desquelles certaines économies sont décidées, les mêmes Commissaires revenant sur leurs calculs précédents fixent à 600.000 Livres l'évaluation des déficits et ajoutent : « **qu'ils ont avis et malheureusement ils se sont appuyés sur de trop puissants motifs, qu'ils ne restaient d'autre moyen de prévenir la ruine totale de la société que d'en opérer le plus promptement possible la dissolution et la liquidation** » !

La situation financière était incontestablement tragique ! Plus aucun disponible de trésorerie à peine 19.896 Livres... et un total de dettes de 760.280 Livres auquel total s'ajoutaient de nombreux postes « *pour mémoire* » !! Cela voulait tout dire.

Le **25 nivôse an 11** une nouvelle assemblée générale a lieu ! Deux années de procédure s'étaient écoulées pendant lesquelles l'affaire, débarrassée de ses frais généraux excessifs, allégée de son état-major dispendieux, s'était redressée. Les procès des Frères CERF-BERR et d'un citoyen nommé COSTER, celui intenté par POMME lui-même, étaient heureusement terminés. Un troisième jugement, primordial, était intervenu sur opposition de deux actionnaires, et le tribunal de commerce avait statué le 23 frimaire an 11 ayant annulé la liquidation !

Donc nos MESSAGERIES NATIONALES continuaient parce que légalement constituée pour **15 années** et elle devait accomplir ces 15 ans ! Et miracle : la première année de l'an 8 elle présentera un bénéfice de près de 300.000 Livres après ces restrictions draconiennes ! Trois nouveaux Commissaires avaient été nommé : LINIERES – DUTILLER et CHANDON qui établirent les comptes des années 8,9 et 10 et c'est ainsi que fut renflouée, après un tout petit naufrage, l'Entreprise Générale des MESSAGERIES NATIONALES.



## LES MESSAGERIES NATIONALES ET IMPERIALES

Les actionnaires purent afficher une satisfaction mêlée de surprise, car si la perte de l'an 7 avait été aggravée et atteignait, – après de nouveaux pointages 832.715 Livres, l'an 8 produisait donc un bénéfice de 292.505 Livres – en l'an 9 il se trouvait être relevé à 345.208 Livres et en l'an 10 à 266.024 Livres, avec un ensemble bénéficiaire pour ces 3 années de 71.022 Livres.. L'unanimité des actionnaires approuva ces chiffres !

La leçon avait été sévère mais salutaire !

L'Entreprise ne devait conserver que **5** administrateurs en chef : Messieurs (*on ne disait plus citoyens*) SAINT-GEORGES – BUREAU – SOUFFLOT – CAILUS – DENANTEUIL l'Ainé et 4 administrateurs adjoints : MM. PROVIGNY – TOUCHARD – DENANTEUIL Jeune – LEFEBVRE Jeune –

Mais la sagesse fut de courte durée, car en fin de cette même séance, deux autres administrateurs en chef étaient élus : DENANTEUIL-LANORVILLE et TOUCHARD... Cependant malgré une diminution de leurs appointements, les frais généraux reprirent leur courbe ascendante : les bénéfices de l'an 11 ne furent, cependant, que de 130.000 Livres et le rapport de l'Assemblée indiqua qu'ils n'étaient pas « *absolus* »... Ils l'étaient si peu, que les Commissaires, le 10 prairial de l'an 12, le réduisirent à 70.000 Livres !

Le capital de la société était de **250.000 Francs**. L'affaire comportait l'exploitation des coches d'eau sur la Saône entre Lyon et Chalon, les coches et diligences d'eau, bateaux, batelets seront mis tour à tour en activité de services, pour en empêcher le dépérissement. C'est cette « filiale » constituée pour 15 ans elle aussi, qui provoquait des « réflexions douloureuses » aux dirigeants !

L'assemblée du **13 frimaire de l'an 13** ne put avoir lieu, les actionnaires s'étant abstenus d'y paraître en raison **des fêtes du couronnement de l'Empereur** (1804) : les résultats de l'an 12 qui devaient être présentés ce jour là étaient légèrement bénéficiaires. Mais c'est à ce moment qu'un « **cas urgent et extraordinaire** » se produisit qui risqua, par sa répercussion, de ruiner définitivement la société.



*Des accidents de la route parfois aussi au 19<sup>e</sup> siècle*

## LES MESSAGERIES NATIONALES ET IMPERIALES

---

Ce cas urgent et extraordinaire trouve sa source dans l'exploitation antérieure des Messageries par les Fermiers Généraux qui en avaient, jusqu'à la Révolution, le privilège et payaient au Gouvernement une somme annuelle de 500.000 francs. Certains d'entre eux étaient sur quelques routes : propriétaires du droit des Messageries. Les autres ne l'étant que des voitures ou carrosses allant au pas et ne faisant que dix à douze lieues par jour.

**TURGOT** cassa le bail des Fermiers, fit rentrer dans le domaine public les parties de routes appartenant aux villes, à des seigneurs ou à des particuliers et créa une régie pour le compte du Gouvernement. Aux voitures existantes, il substitua celles qui furent appelées les « **TURGOTINES** » et qui pouvaient parcourir **25 à 30 lieues par jour**. Les indemnités d'expropriation coûtèrent au Gouvernement en 1776 près de 4 millions, cependant que dans leur ensemble les entreprises de transports et de messageries se trouvaient ruinées.

De **CLUGNY**, contrôleur général après **TURGOT**, supprima la régie et rendit aux anciens Fermiers, le 1<sup>er</sup> septembre 1776, l'exploitation des Messageries, moyennant un prix ferme d'un million par an.

En 1778, **NECKER**, sous le prétexte de l'offre qu'il aurait reçue d'une somme de 1.800.000 francs par an, menaça les Fermiers « *en les évinçant de leur laisser sans indemnité un mobilier qui serait devenu inutile* ». Ils étaient naturellement dans l'impossibilité d'acquiescer cette charge, produisant mémoires et comptes, en vue d'obtenir la réduction du prix du bail à un million. **NECKER** refusa, mais dut consentir à la résiliation du bail. Ne trouvant aucun soumissionnaire, **il créa une Régie** : elle dura 27 mois et pendant cette période accumula plus de 2 millions de pertes. Celle-ci fut remplacée par une Ferme dont le prix fixé à 1.100.000 francs, fut souscrite par M. **CAULET D'HAUTEVILLE**, étranger à l'exploitation des Messageries, mais familier avec les opérations de finances.... , réussissant à faire réduire une partie de ses engagements (soit 4.000.000 millions entre 1782 et 1788, il obtint renouvellement de la Ferme pour 9 ans et 3 mois, jusqu'au 31.12.1796, ce privilège étant incompatible avec les principes de la Révolution, le bail fut résilié le 1<sup>er</sup> avril 1791 et échut donc pour un temps très courts aux Maîtres de Postes.

Après quoi les Messageries furent à nouveau mises en Régie. Ce qui dura 4 ans et 5 mois jusqu'au 1<sup>er</sup> brumaire de l'an 6 : « *il en coûta à la République des sommes énormes et c'est être en dessous de la vérité que de les porter à 4 millions..* » dit un rapport. C'est à ce moment que commença la législation qui régissait **l'ENTREPRISE GENERALE DES MESSAGERIES NATIONALES**.

La suppression de l'ancienne Régie fut prononcée par l'article 65 de la Loi du 9 vendémiaire an 6 relative aux dépenses de l'État. L'article 66 ordonna la vente des mobiliers, la location des maisons et bureaux servant à l'exploitation etc. Au paragraphe suivant, le Gouvernement se réserva de pourvoir à l'interruption possible de certaines communications et, à cet effet, de distraire de la vente des « effets mobiliers », ceux qu'il jugerait nécessaires de conserver. Et enfin l'article 68 disait : « **à compter du 1<sup>er</sup> brumaire il sera perçu au profit du Trésor, un dixième du prix des places dans les voitures publiques exploitées par des entrepreneurs particuliers** » !

Nous avons vu que l'exploitation des MESSAGERIES GENERALES n'avait pas été sans risque pécuniaire... Avec la charge supplémentaire de ce dixième sur le prix des places et auquel il fallait ajouter les patentes, les timbres et cette foule de droits que payent tous les Citoyens... elles allaient çà nouveau à leur perte !! On se rappelle des déficits etc.. et c'est là qu'intervient **ce cas urgent et extraordinaire**... un nouvel impôt !!

## LES MESSAGERIES NATIONALES ET IMPERIALES

---

Ce nouvel impôt fut appelé « **le décime de guerre** » limité d'abord au dixième du prix des places, puis fut étendu au prix des transports des marchandises. Ces dispositions firent l'objet d'un décret rendu à MONS le 14 fructidor an 12, article 7 ainsi conçu : « **Sont exceptés du droit du dixième et du droit fixe les courriers chargés du transport des dépêches dans les malles affectées à ce service par l'Administration des Postes et à elles appartenant. Les Entrepreneurs particuliers de ce service seront tenus de payer le dixième du prix des places de voyageurs qu'ils conduisent et des paquets autres que ceux des dépêches qu'ils transporteront** » !



*La Turgotine...*

Tout était minutieusement prévu dans ce décret de trois pages, réglant les obligations des Entrepreneurs, conducteurs, cochers, postillons ou voituriers, qui stipulait la méthode de contrôles et prévoyait les fraudes : il est signé de NAPOLEON, du sous-secrétaire d'état MARET et du ministre des Finances GAUDIN.

Après ces dispositions, vint une nouvelle Loi en date du **7 ventôse de l'an 12**, sur la limitation du poids des voitures. Enfin un impôt d'une autre nature, le plus étrange, le plus inconcevable de tous y mit le feu aux poudres : c'est celui de la Loi **du 15 ventôse de l'an 13** : « **qui fut établi en faveur des Maîtres de poste à qui (cette Loi), elle a obligé les Entrepreneurs des Messageries de payer 25 centimes par poste et par cheval lorsqu'ils n'emploient pas leurs chevaux pour la conduite des voitures** » !!

Les Administrateurs de l'ENTREPRISE GENERALE mirent bien sûr tout en œuvre pour obtenir des dégrèvements ! et écrivirent de leur plus belle plume à Sa Majesté Impériale et Royale, et à son Conseil, en déposant aux pieds de l'Empereur leurs désespoirs et ce que cette Loi avait de cruel pour eux dont la dissolution était éminente du fait de ce nouvel impôt ! Une lettre si longue et si détaillée, rappelant tous les aléas de leur entreprise que l'Empereur dut mettre plusieurs heures à la lire..s'il l'a lue !

## LES MESSAGERIES NATIONALES ET IMPERIALES

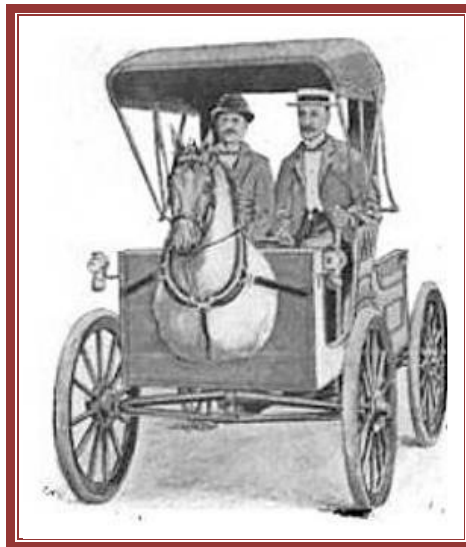
---

Elle était signée de tous les Administrateurs que nous connaissons, mais malheureusement ce long et détaillé rapport n'eut pas l'effet attendu ! Un second document destiné au Conseil d'État reprit la question, là encore très détaillé et extrêmement long, contenant de multiples observations, comptes détaillés, mais cependant malgré la peine prise par les Administrateurs, ils ne purent obtenir d'atténuation aux charges dont ils se plaignaient à juste titre, il faut bien le souligner.

Les Entreprises de Messageries furent donc obligés de s'acquitter de ce droit de 25 centimes aux Maîtres de Poste dont elles n'utilisaient pas les chevaux – ce droit exista jusqu'à ce que durèrent les diligences et avec elles, les Maîtres de Poste. Il y eut de nombreux jugements et l'on apprend qu'en 1859, par une lettre adressée par Monsieur STOURM Directeur général des Postes, à un certain monsieur ROLLET, entrepreneur de transports à LAGNIEU dans l'Ain, qu'un Maître de Poste entretenant moins de 5 chevaux, n'avait pas l'effectif réglementaire et ne pouvait de ce fait prétendre à cette redevance..

Voilà donc comment débutèrent ces entreprises de MESSAGERIES par route et coches d'eau, non sans mal, avec de nombreuses contraintes, obligations, impôts grevant leurs bénéfices, mais ces entreprises perdurèrent jusqu'à l'apparition du chemin de fer et même au-delà pour les circuits non encore reliés et jusqu'à l'apparition de l'automobile au début du 20<sup>e</sup> siècle et du transport par autocar reliant les villes entre elles.

L'Entreprise des MESSAGERIES NATIONALES perdurera effectivement **jusqu'en 1948**.



*Une drôle d'hippomobile...*

Madeleine ARNOLD TETARD ©

Sources : D'après Les MESSAGERIES NATIONALES de René MUSNIER Histoire d'une société de transports pendant 150 ans 1948 – éditions POUZET et C° -