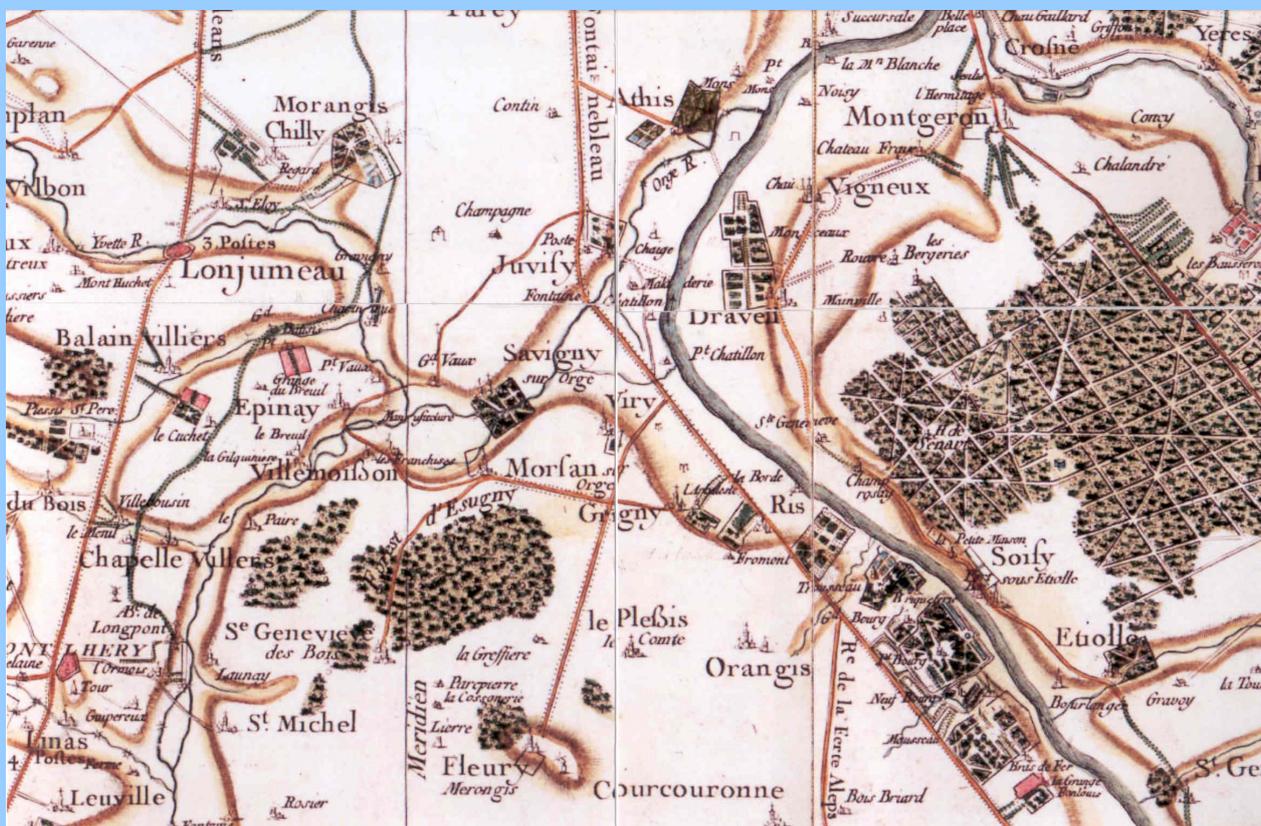


# Ris-Orangis

*Histoire de la Poste aux Lettres  
Le relais de poste  
à l'enseigne de  
L'Écu de France*



Document réalisé par le  
**Groupe de Recherche d'Histoire Locale**  
24 rue des Mésanges - 91130 Ris-Orangis  
Tél. 09 64 47 08 90

Couverture : Carte de Cassini  
Dessins de Jacqueline Clavreul

Sources : Archives municipales  
« Le détournement du pavé royal à Juvisy » - Louis Brunel (1975)  
« Le Maître de Poste et le Messenger » - Patrick Marchand –Belin 2006)

# *Ris-Orangis*

*Histoire de la Poste aux Lettres  
Le relais de poste  
à l'enseigne de  
L'Écu de France*

Document réalisé par le  
**Groupe de Recherche d'Histoire Locale**  
24 rue des Mésanges - 91130 Ris-Orangis  
Tél. 09 64 47 08 90



# HISTORIQUE du TRANSPORT des DÉPÊCHES

Ris, sur la grande route royale de Paris à Fontainebleau (aujourd'hui RN 7), bénéficie d'une situation privilégiée. Le village, proche de la Seine, s'étire sur environ 2 kilomètres.

Sa position géographique stratégique depuis Paris dans le dispositif de distribution du courrier mis en place par Louis XI conduira à l'installation d'un relais de poste.

C'est en 1477 que sont créés des relais de poste. Les routes sont provisoires et aboutissent aux théâtres d'opérations militaires. Les relais sont espacés d'environ 7 lieues (28 km), quelquefois moins, et sont dirigés par des *tenants-poste*, ancêtres des *maîtres de poste*. Les chevaucheurs ne transportent que la seule correspondance du roi.



Louis XII met le service des relais de poste à la disposition des voyageurs en 1506. Les relais de poste se transforment petit à petit en écuries, pour permettre la poursuite de l'acheminement du courrier avec des chevaux frais, en auberges pour la restauration du personnel des Postes et des voyageurs, et en gîtes pour leur hébergement. Concurrencés par le chemin de fer, les relais de poste ferment officiellement en France en 1870 sous le règne de Napoléon III. Les relais de poste ont été les ancêtres du transport public d'aujourd'hui et plus particulièrement ont contribué à l'histoire de La Poste.

## Les premiers messagers

### Les précurseurs

Dès que les hommes des premiers âges ont été capables de s'organiser en groupes ou en tribus, ils ont éprouvé la nécessité de connaître leur environnement, pour s'y déplacer, soit dans les alentours pour la chasse ou la cueillette nécessaire à leur survie, soit pour aller loin à la recherche d'autres groupes, pour des rencontres parfois amicales, souvent conflictuelles.

Ces nombreux déplacements ont frayé des voies, des sentes plus ou moins fréquentées; certaines sont devenues des chemins, ancêtres de nos routes.

Sur ces chemins des hommes ont couru, sont allés d'une tribu à l'autre pour porter ou rapporter des nouvelles ou pour espionner, se renseigner sur un adversaire possible.

Ils étaient les précurseurs, premiers porteurs de nouvelles, de messages, les premiers courriers.

## Les messagers dans l'antiquité

Nous savons que dès la plus haute antiquité les souverains entretenaient des réseaux de « messagers », coureurs, piétons ou cavaliers, qui se relayaient pour faire parvenir rapidement leurs ordres ou leurs désirs jusque dans les régions les plus lointaines de leurs territoires et pour en recevoir des informations.

## Au temps de l'empire romain

Sous l'empereur Auguste, les Romains ont créé le « *cursus publicus* ». C'était un collège de magistrats, les « *curiosi* » qui avaient la charge d'établir et d'entretenir dans tout l'empire, le long des voies romaines, des « *mutationes* », sorte de fermes où il y avait en permanence dans les écuries des chevaux frais, prêts à remplacer les montures épuisées des messagers, et des « *mansiones* », sorte d'auberges où les porteurs de messages de l'empereur et les autres usagers de la route, voyageurs ou conducteurs de chariots, trouvaient à se nourrir, prendre du repos et dormir la nuit.

Avec la chute de l'Empire romain, l'organisation des routes messagères a périclité puis disparu. Dans un pays tourmenté, où les invasions barbares et les guerres rendaient les déplacements aventureux, on n'a pratiquement plus voyagé. Les routes et les chemins, n'étant plus entretenus, se sont peu à peu dégradés, nombreux sont ceux dont la trace même s'est perdue. Seuls ont subsisté quelques itinéraires comme les chemins de pèlerinage vers Rome et Saint Jacques de Compostelle et ceux empruntés par les armées.



## Au Moyen-Âge

Au IX<sup>ème</sup> siècle, Charlemagne, à la tête d'un vaste empire, a fait renaître quelques chemins, qu'empruntaient ses envoyés: les « *missi dominici* ». Lui-même les parcourait avec ses armées, pour surveiller ses territoires, les administrer, éviter les révoltes ou les réprimer.

Après lui, au Moyen-Âge, les rois et les puissants seigneurs ont eu, pour leur usage exclusif, des *messagers à pied* ou des *chevaucheurs*. Armés d'une lance pour se défendre, ils acheminaient, à leurs risques et périls, les messages qui leur étaient confiés.

« Vers 1230 Saint Louis emploie 16 chevaucheurs. Philippe le Bel en utilise quatre. Le duc de Bourgogne Philippe le Hardi entretient un chevaucheur et trois messagers à pied. Son fils Jean sans Peur utilise, en 1419, 12 chevaucheurs. En 1231 le pape Jean XXII à Avignon recrute 53 messagers à pied pour annoncer son élection » (Paul Charbon, Quelle belle invention que la poste).

Les monastères, pour communiquer entre eux, faisaient porter leurs missives par des moines qui allaient à pied, de couvent en couvent. Ils mettaient parfois plus d'un an pour accomplir leur périple, visiter les mo-



nastères les uns après les autres et rapporter les réponses à leur abbaye. C'était la *poste des moines*.

De même, la **poste de l'Université**, pour les relations entre les établissements et entre les étudiants et leurs familles et la **poste des Villes**, pour les besoins des magistrats municipaux, avaient leurs messagers particuliers, piétons ou cavaliers qui étaient rémunérés suivant les services rendus.

Il y avait aussi la « **poste des occasions** » : les pèlerins, étudiants, marchands, qui gagnaient à pied, à cheval ou à dos de mulet, les sanctuaires, les universités ou les grandes foires, se chargeaient d'apporter des lettres à leurs destinataires, dans les villes qu'ils traversaient.

## De tous temps et jusqu'au XVIIIe siècle : les colporteurs

Parallèlement aux messagers officiels il existait une façon de faire transporter le courrier et les nouvelles : Le colportage.

Les colporteurs, marchands ambulants sillonnaient les routes de France, d'abord dans les pays montagneux peu accessibles et ensuite dans les plaines.

Ils ne faisaient pas que vendre des objets de mercerie, habits, draps, livres, ils « colportaient » également les nouvelles et les courriers que des gens peu fortunés leur confiaient. Car les colporteurs suivaient toujours le même itinéraire, mais il ne fallait pas attendre une réponse urgente.

## Louis XI, créateur de la Poste

### Les édits du roi

Le roi Louis XI souhaite faire des porteurs de courrier un service organisé, permanent, disponible à tout instant et en tous lieux.

En 1664, il « *refonde le service des chevaucheurs royaux* ».

Il le divise en deux corps différents:

- Les *postes de relais*, établissements où les porteurs de dépêches peuvent changer de monture et se reposer.
- Les *chevaucheurs* ou *courriers*, qui acheminent les dépêches, ainsi appelle-t-on le paquet des lettres contenues dans leur sacoche.

### I- Les postes de relais (ou relais de poste) :

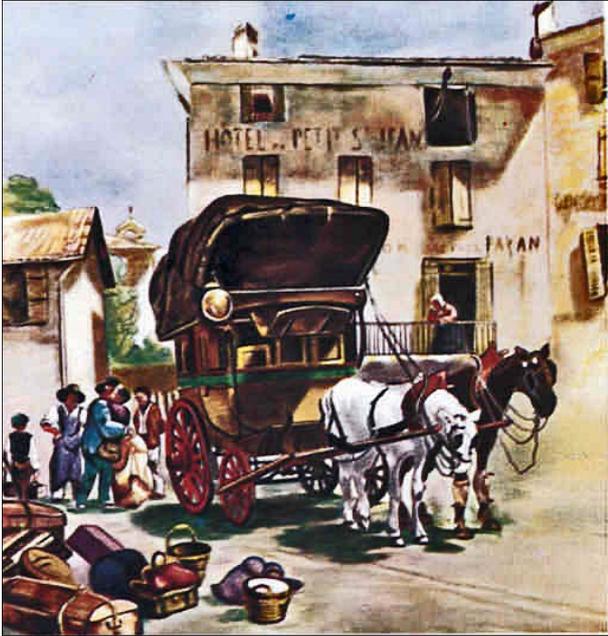
Louis XI décide « *d'asseoir et mettre des chevaucheurs en postes* » (Asseoir a ici le sens d'installer).



Les *postes* (du bas latin *pono, postea* : *dépôt*), sont des sortes de fermes auberges, ayant des écuries assez vastes pour recevoir un certain nombre de chevaux. Elles sont bâties le long des routes importantes (d'abord toutes les sept lieues environ, ensuite plus proches les unes des autres) et placées sous l'autorité d'un chevaucheur.

Ce sont les « *postes assises* », appelées aussi relais (endroit où on *relaisse* les chevaux).

Les courriers y échangent leur monture fatiguées contre un cheval frais, ce qui leur permet de parcourir chaque jour, à bride abattue, de grandes distances.



Le mot *poste* avait plusieurs sens, il désignait :

- le relais des chevaux : *le poste de relais*.
- les bâtiments du relayage : *la poste*.
- ou encore, il indiquait la *distance parcourue* depuis le point de départ : une *poste* valait environ 2 lieues, soit à peu près 8 à 9 Km.

(la lieue de poste, légèrement différente de la lieue royale, valait 2000 toises, soit environ 4 Km. Sur la carte de Cassini, on peut lire que Ris était à 3 postes de Paris).

Le relais était alors en alternance avec Fromenteau-Juvisy.

### 2- Les chevaucheurs :

Les *courriers* ou *chevaucheurs* assurent l'acheminement des dépêches et des lettres royales. Ils transportent les messages et les valeurs dans une *sacoch*

*coche* de cuir placée à l'arrière de la selle. Elle prendra bientôt le nom de *malle* (de l'ancien allemand *malaha*, sacoch qui deviendra *mail* en anglais).

Ils peuvent « *courir le galop* » jour et nuit. Pour leur sécurité ils sont accompagnés d'un autre cavalier qui est renouvelé à chaque relais et qui deviendra le postillon du relais suivant.

## Les maîtres de poste

Ces *chevaucheurs* assis sont bientôt connus sous le nom de *maîtres de postes*.

Ils doivent fournir gratuitement les chevaux pour les courriers de la poste royale et entretenir un nombre suffisant de chevaux pour assurer leurs relais.

Les maîtres de poste jouissent de certains privilèges: Ils sont pensionnés par le roi. Ils sont exempts de toutes tailles, dispensés du logement des gens de guerre, des réquisitions de toutes espèces et autorisés à cultiver 60 arpents de labour (soit 25 ha) sans être imposés.

Ils pratiquent presque tous l'agriculture, ce qui leur permet d'avoir en abondance le fourrage, la paille et le grain nécessaires à leurs chevaux. Et, de plus, le fumier est un excellent engrais.

## Le postillon

C'est un domestique du maître de poste, à qui il doit obéissance. Il est rémunéré, nourri et logé par lui. Il accompagne, en le précédant, le chevaucheur jusqu'au relais suivant. Il est aussi un palefrenier et doit effectuer nombre de travaux au relais, dont assurer la nourriture et le pansement des bêtes.

Dès que se développe l'usage des voitures, le conducteur ne dirige pas, il est responsable du convoi pendant tout le trajet, mais la conduite de l'attelage est assurée, entre deux relais, par un *postillon* chevauchant le cheval de tête, côté gauche, c'est le *cheval porteur*, celui de droite étant le *cheval sous main* (*en réserve*).

Dès l'arrivée au relais suivant, les chevaux sont dételés sur la route même et d'autres, frais, sont attelés. Le postillon ramène alors son équipage, au petit trot ou au pas, *haut le pied*, disait-on, à son point de départ, puis il conduit les chevaux à l'abreuvoir, les panse et remplit mangeoires et râteliers.

Le prestige du postillon vient de ses talents de cavalier et de son costume. Il porte un uniforme : une redingote bleu roi avec des culottes de peau jaunes, il est coiffé d'un chapeau de feutre, genre haut de forme noir. Il chausse, quand il est à cheval, des bottes énormes, rigides, en cuir épais, qui restent souvent fixées à la selle pour le protéger des chocs contre le timon, (les bottes dites de sept lieues). Une plaque à son bras gauche, indique à quel relais il appartient et le rang qu'il occupe au sein du groupe.

La tâche du postillon est pénible; les heures passées à cheval, suivies des travaux au relais, sans oublier l'usage souvent abusif des boissons, altèrent parfois précocement sa santé.

Au XIX<sup>ème</sup> siècle, l'opérette d'Adolphe Adam, « Le Postillon de Longjumeau », fera beaucoup pour sa popularité.

## Le développement des Transports

La création pour le service du roi, de relais tenus par des maîtres de poste, disposant d'une écurie importante et les progrès dans la construction des voitures, rendent les déplacements moins malaisés, donc plus nombreux. Les transports sur routes se développent. ..mais les chemins ? ...

Les premières routes de poste partaient de la résidence du roi, au château de Plessis-lès-Tours, allant vers Bayonne ou vers Paris et les Flandres. Louis XII fixe leur origine à Paris.





Ces bottes de cuir épais avaient pour but de protéger les jambes du postillon contre le cailloux projetés par les chevaux

François 1er accorde aux maîtres de poste le privilège de louer des chevaux aux particuliers, en dehors de ceux fournis, en priorité, gratuitement aux courriers royaux.

Sous Henri IV, pour la première fois, est nommé un *Grand voyer de France*. C'est Sully, chargé de créer un réseau de belles routes « bordées par des ormes », et de construire des ponts, permettant d'éviter le passage des rivières à gué ou en bac.

Quoique le ministre n'ait pas obtenu les résultats attendus, son œuvre a contribué à la multiplication des voyageurs en voiture.

### La malle-poste

L'usage du cheval ne va pas plus suffire pour accomplir toutes ces missions. En plus des chevaucheurs, on va commencer à utiliser des voitures.

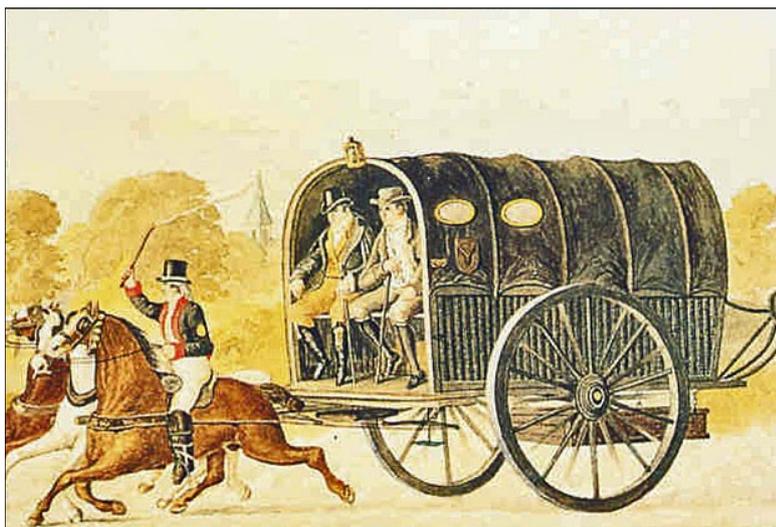
Ce sera d'abord la *brouette*, simple charrette à 2 roues, tirée par 2 chevaux attelés côte à côte ou en file (à la *tandem*, dira-t-on plus tard, du nom de *lord Tandem*, créateur de ce mode d'attelage), sur



laquelle on amarre solidement un coffre, la *malle*, pour contenir en sécurité le courrier.

Des progrès sont apportés à la construction des véhicules, en particulier la *suspension de la caisse*, à l'avant et à l'arrière, par

des courroies de cuir, puis par des ressorts. L'invention du train avant pivotant, qui permet de négocier les virages, sera à l'origine du *coche*, dit *coche branlant* (du hongrois *kotschi* : dont les Anglais ont fait *coach*). Il succédera aux antiques litières, lourdes charrettes à quatre roues, héritées du Moyen Age, inconfortables et lentes. Puis viendra la *malle poste* attelée, suivant les modèles et les époques, de quatre, cinq, parfois six chevaux.



La malle-poste vers 1793

Les voyageurs seront acceptés, d'abord, en nombre restreint, dans les voitures de la poste aux chevaux jusque là réservées aux seuls messagers royaux.

On verra apparaître le *carrosse*, la *chaise de poste* à deux roues, très rapide, pour deux personnes, et la *turgotine* lancée par Turgot, tirée par un cheval, pour la ville, et la *diligence*, pour desservir les grands itinéraires, capable de transporter près de dix-huit passagers. Ces véhicules subiront de nombreuses améliorations et

transformations pendant les trois siècles suivants.

Près des relais, s'installeront des auberges ou même des hostelleries, plus ou moins importantes où l'on servira aux voyageurs, avec un confort parfois très approximatif, le vivre et le couvert.

## Les auberges

C'est au XVII<sup>ème</sup> que les auberges furent les plus florissantes. Fournissant des repas dans la journée et des chambres pour la nuit, elles pouvaient assurer les relais des chevaux pour les entreprises de messageries de voyageurs ou de roulage.

Souvent, les auberges étaient excellentes et proposaient des services de qualité, lits confortables, repas satisfaisants. Mais il en existait de nombreuses dont l'image était moins poétique.

Certains voyageurs ont laissé un témoignage donnant une image surprenante de leur expérience :

*« Le nombre des chambres et des lits étant inférieur au nombre des voyageurs, il n'était pas rare de trouver plusieurs lits dans une pièce... cet état de choses pouvait mener à de fâcheuses situations quand un voyageur devait céder la moitié de son lit à un inconnu. Quand l'inconnu était une personne de l'autre sexe, on s'ingéniait à trouver des arrangements. On conseillait au voyageur de laisser l'autre personne se déshabiller la première, puis de se déshabiller à l'écart du lit.*

*Avant d'aller au lit, il fallait faire la chasse aux parasites ».*

Laurence Sterne, auteur du « Voyage sentimental » raconte que, partageant la chambre d'une dame et de sa servante, « celle-ci exigea que les rideaux de son lit fussent fermés avec des épingles et qu'il dormit en robe de chambre ».

Victor Hugo qui a beaucoup fréquenté ces lieux concluait :

« On dit généralement trop de mal des auberges, et moi-même le premier, j'en ai parfois durement parlé. Une auberge, à tout prendre, est une bonne chose qu'on est heureux de trouver »

## La Poste aux lettres

C'est également pendant le règne de Henri IV , que va être initié *le service public de la poste aux lettres*.

C'est un progrès considérable: les courriers pourront se charger du transport de *la correspondance et des paquets des particuliers*, moyennant un droit payé par l'expéditeur.

Au relais, il y aura, désormais, *deux services distincts* : celui de *la poste aux chevaux assurant le roulage et le transport des voyageurs* et celui de *la poste aux lettres*.

En contrepartie, les charges de maîtres de poste seront achetées et deviendront héréditaires.

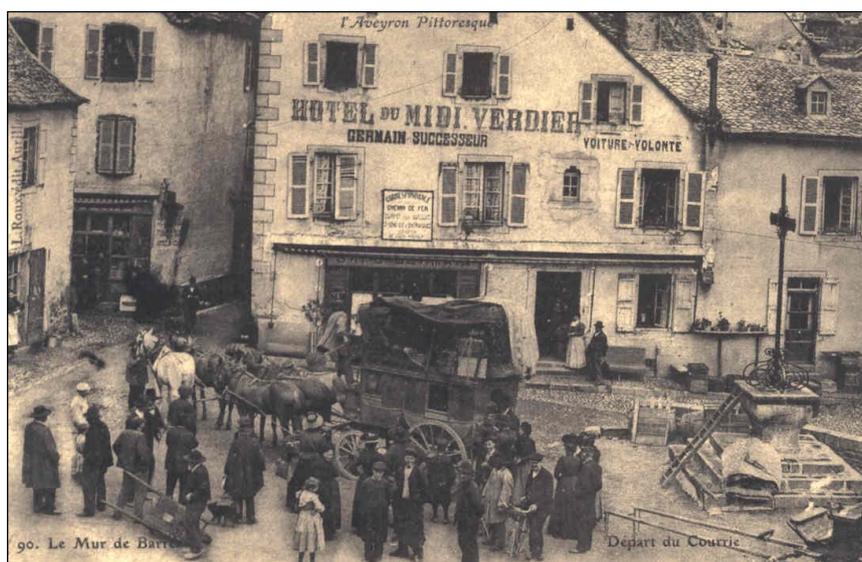
## Poste aux lettres et poste aux chevaux. Messageries

La poste devenant une entreprise trop complexe, le roi qui a le monopole des transports, garde le *privège du service de la poste aux lettres* et concède celui de *la poste aux chevaux* qui assure le transport des voyageurs et des marchandises à des entreprises privées, les *messageries*, pour assurer ce service entre Paris et les grandes villes de province.

On verra alors se multiplier sur les routes le nombre des voitures, des chariots et des fardiers.

Les maîtres de poste vont voir leur statut évoluer. *Les aubergistes et hôteliers*, vont être *fournisseurs de chevaux gratuits pour les courriers* qui transportent les lettres et les paquets du gouvernement, *loueurs de chevaux* aux entreprises de messageries transportant les voyageurs et les marchandises, *responsables de la bonne distribution du courrier des particuliers* par des messagers.

En 1798 est fondée *l'entreprise générale des Messageries*, entièrement aux mains de



l'État. Elle subsistera sous des noms divers suivant les régimes politiques et sera en concurrence avec les sociétés privées jusqu'à l'avènement du chemin de fer.

### Petite et Grande Poste

Vers 1760, s'installe à Paris, la « Petite Poste », un bureau pour la réception des lettres et des paquets et pour leur distribution à domicile par des facteurs. Des boîtes aux lettres sont posées aux endroits principaux.

Quelques grandes villes suivent bientôt cet exemple qui se généralise peu à peu et en 1780, la « Petite Poste » est absorbée par la « Grande Poste ».

Mais les pays ruraux en sont exclus.

### Les facteurs, le timbre poste

Il faudra attendre 1830 pour que les communes rurales s'agitent et manifestent leur mécontentement contre l'administration des postes qui n'assure toujours pas leur desserte. Leurs plaintes sont finalement entendues et 5000 facteurs sont recrutés.



Facteur de la petite poste de Paris vers 1760



Facteur rural auxiliaire vers 1905



Ils entrent en service le 1er avril 1830, pour desservir les communes rurales, d'abord un jour sur deux, puis en 1832, quotidiennement. Ils parcourent en moyenne, de 20 à 30 km par tournée, ce qui demande de bonnes qualités physiques.

En 1835, ils sont dotés d'un uniforme: blouse bleue à col rouge, serrée à la taille, ceinture de cuir noir, chapeau haut de forme noir, qui sera vite remplacé par un képi bleu à liseré rouge, orné d'une cocarde tricolore, au dessus de la visière. Combien de fois variera cette tenue jusqu'à nos jours ?

Après le Royaume Uni, la France, sous l'influence du député *Arago*, abandonne les marques et les tampons indiquant le port dû ou payé et adopte *le timbre-poste* en 1848.

## **Revenons à la route...**

### **De l' Ancien Chemin Royal à la Route Royale.**

Aux temps préhistoriques, bien avant l'arrivée des Romains, des hommes ont parfois parcouru de grandes distances, soit pour communiquer avec d'autres tribus, soit pour aller chercher, dans des régions lointaines, des matières premières (étain, cuivre, or,...), pour les convoier vers les peuples du monde méditerranéen.

Emprunter ou suivre les cours d'eau était la route la plus naturelle, mais certaines voies devaient s'en écarter. C'était le cas du chemin qui, venant des rives des mers du Nord, allait de la Seine à la Loire et se continuait vers le sud.

Avant d'atteindre la Bourgogne et le midi de la France, il devait franchir à gué ou par des bacs plusieurs rivières, souvent marécageuses dans les vallées.

Au milieu du XVIIIème siècle, on commence à redresser l'itinéraire des routes pour supprimer les mauvais passages et les rendre plus commodes. C'est ainsi que la traversée du village de Juvisy est supprimée par ce qu'on a appelé « le détournement du Pavé royal ».

### **Le Pavé neuf - Le Pont du Roy - Les Belles fontaines**

La situation du Relais de Poste a été lié, au XVIIIème siècle au détournement du pavé royal de Juvisy qui s'inscrit dans le cadre d'un vaste programme de rénovation des ponts et chaussées mis en train le 3 mai 1720.

Les rectifications de tracé et de pente eurent lieu en de nombreux endroits de la route de Fontainebleau : par exemple, à la montagne (le mot montagne désigne soit un coteau ou un versant de



vallée, le sommet d'une éminence, la surface d'un plateau, un chemin ou une rue en forte pente) d'Essonne et à la montagne de Ris (ordonnance du 18 janvier 1726).

Ces modifications prévoyaient la réduction des fortes pentes. En 1728, le « *plis du bas de la Montagne de Juvisy fut rendu moins sensible en élevant les terres de 3 pieds pour les réduire à rien du côté de Ris* ».

Ces travaux énormes nécessitaient l'emploi de nombreux ouvriers, venus des environs ou de province (Massif Central principalement).



Cette cohorte de compagnons qualifiés - tailleurs de pierre, appareilleurs, maçons, paveurs, ne se privaient pas, dans les moments de loisirs, de *courir les filles et de batifoler au « Jardin des Délices »*.

A ces jeux de conte-fleurette et de trousse-cotillon, Pierre Daupin, maçon du diocèse de Limoges, employé sur le chantier royal « s'enferra avec une demoiselle de 33 ans », Denise, qui était la fille du vigneron Jean Bruneau, bedeau de l'Eglise Notre-Dame de Ris. « *avec son agrément, il se livra à des actes de copulation charnelle* » qui modifièrent bientôt la silhouette de la paysanne.

Un acte passé le 19 avril 1728 devant Alexis Marcelin, tabellion de la prévôté de Ris, régularisa la situation. Deux amis de Daupin, Léger et Pierre Blondet, tailleurs de pierre de la paroisse de Saint-Hilaire-de-la-Treille, en Limousin, déposèrent sous serment que Daupin avait 30 ans, qu'il n'était dans son village de Foulventour « *ni lié, ni engagé par mariage ni promesse* » et qu'il pouvait par conséquent « *contracter avec qui bon lui semble* ». La bénédiction nuptiale fut donnée au couple par le curé de Ris, Charles Compagnon après légitimation d'un bébé de 6 mois.

Mais revenons à la route qu'emprunte la Poste à chevaux. L'administration soucieuse de rendre l'avenue, entre Juvisy et Ris, plus attrayante, avait confié à Michel Robert et Jean Collinet, le 20 février 1725, le soin de planter deux lignes « *d'ormes mâles de six à sept pieds d hauteur de tige et de cinq pouces au moins de tour, armez d'épines et liez unis par trois brins d'ozier* ».

Il y eut 1746 arbres plantés le long du Grand pavé de Lyon, entre la porte de M. de Brancas (à Juvisy) et l'entrée du village de Ris.

« Ces travaux considérables que sa Majesté a bien voulu faire pour la commodité publique » où « les dégradations et le pillage ont pris le début d'une ampleur inquiétante » étaient surveillés par une brigade de la maréchaussée. Le 17 avril 1731, un habitant de Ris, Sébastien Labrune est nommé « Garde de la Montagne de Juvisy » et occupera, pendant 10 ans, la loge construite à son intention en bordure de la route, à mi-côte vers Savigny.

Sébastien Labrune bénéficie de la haute protection de Jean-Prosper Goujon de Gasville, chevalier, seigneur de Gasville, Ris, Orangis, Ivilly et autres lieux, dont il avait été le valet de chambre.

La réalisation de cette splendide avenue royale est liée à l'histoire de la ferme de Fromenteau qui se situait à l'emplacement de l'Observatoire Camille Flammarion et où existait alors une « riche demeure » qui recevait de longue date les Rois et les Princes avant l'existence du Palais de Fontainebleau et qui portait le nom pompeux de « gîte royale » et ensuite celui non moins emphatique de « Petit château de la Cour de France ».

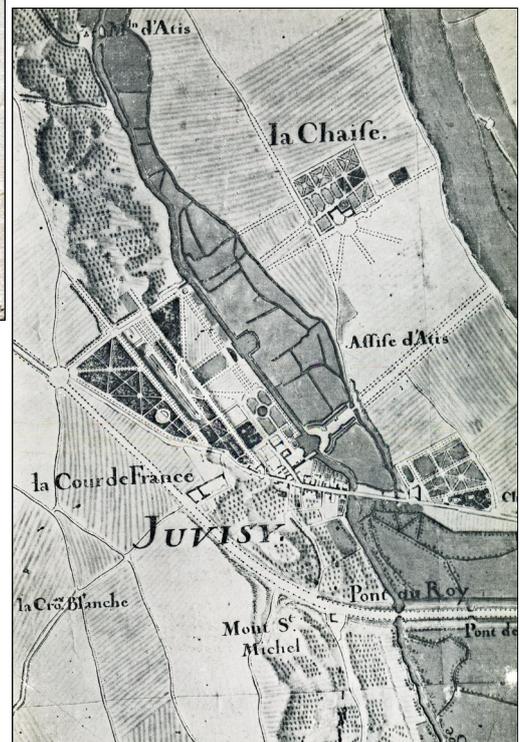
### La Ferme de Fromenteau

Les risques fréquents de disette à Paris poussèrent un *petit groupe de moines du couvent des Minimes* à se pourvoir régulièrement de céréales panifiables. Il est décidé, le 25 avril 1702, par le père provincial Nicolas Fouquierel, assisté du frère



correcteur Claude-Abel Desmazures (s'agit-il d'un parent du curé Delamazure, de Ris ?), « d'accepter une terre qui soit à l'avantage de ce couvent » pour « luy fournir la provision de bleds et qu'après plusieurs perquisitions on avait trouvé la Ferme de Fromenteau à Juvisy ».

Le relais de poste de Fromenteau était installé à l'Hôtel de la Cour de France à Juvisy



Après maints héritages, ventes, donations, procès, les moines promirent, en janvier 1738, à René Angoullian, maître de Poste de Saint-Denis, Villejuif et Ris de lui confier la ferme de Fromenteau. Mais René Angoullian décida d'établir le Relais à Ris qu'il céda à titre d'échange à la veuve Riouste qui vint s'installer dans la ferme seigneuriale de Ris.

## L'ORGANISATION POSTALE SUR LA ROUTE DE PARIS A FONTAINEBLEAU

### Le Relais de la Poste de Ris

On ne peut évoquer l'auberge de l'Écu de France de Ris sans considérer qu'au fil des siècles le relais fut alternativement l'apanage des paroisses de Juvisy et de Ris.

Il faut donc parler de l'organisation postale sous l'Ancien Régime jusqu'en 1789 sur le Grand chemin de Lyon sur la section de Paris à Essonnes.

Très loin dans le temps, le point d'arrêt officiel est Juvisy. Il est à noter qu'en 1607 le Relais de Juvisy est situé dans la Grande Rue à l'enseigne de *l'Écu de France* et est tenu par « *Honorable homme Spire de la Ruelle et sa femme Marthe Cargueville* ».

### Section Villejuif - Longboyau - Ris - Essonnes (1648-1710)

A partir de 1648, Juvisy cède soudain le Relais à Ris, tandis que s'ouvre aux confins d'Orly la « *Poste de Longboyau* » qui ajoute un jalon entre Villejuif et Essonnes.

Jacques Mousse devient « Maître de la Poste de Ris » mais meurt le 27 novembre 1650 (registre paroissial de Ris).

Son successeur, Jean Cochard, « *maistre de Poste pour le Roy à Ris* » n'y reste pas longtemps et est remplacé par Jean Cherpin, un chevaucheur totalement illettré qui lui aussi décède le 18 octobre 1684. Il est enterré dans l'église de Ris.

Il est remplacé par Eustache Beaubois, mais ce dernier trouvant préférable de s'adonner aux pratiques de la culture (il devient fermier de Monsieur de Ris, Messire de Faucon); il laisse son privilège au marchand hostelier et laboureur Pierre Moulineau, catholique (Un édit du roi Louis XIV obligeait le maître de Poste de professer la religion catholique).

### **Section Villejuif - Juvisy - Essonnes (1710-1728)**

L'année 1710 marque une nouvelle répartition des Relais du Roi.

L'arrêt d'Orly est transféré à la « *Vieille Poste* ».

Ris n'est plus qu'une halte.

Alors qu'un brevet est accordé à Anne Pelletier de la halte de Ris « *pour l'établissement d'une Poste à Juvisy au lieu de celle de Longboyau* ».

### **Section Villejuif - Ris - Essonnes (1728-1740)**

A l'achèvement du « Pavé neuf », il n'était plus question pour la Poste de rester au cœur de Juvisy, ni de monter à Fromenteau, où la ferme était tenue par Louise Villain.

Il fallut donc se replier sur la halte de Ris qui reprend son titre de Relais en août 1728 par un « *brevet de maître de la Poste sur le chemin neuf au lieu de Ris* », concédé par le Roi à Gabriel-Nicolas Angoullian qui ne restera pas longtemps puisqu'il s'en alla le 20 novembre 1729 pour devenir Maître de Poste de « *Saint-Denis en France* ».

La Poste de Ris est alors installée dans la ferme seigneuriale de Monsieur de Gasville, seigneur de Ris, sise à l'entrée du village, à gauche en allant à Fontainebleau. Elle abrite les activités de la Poste aux chevaux et sert à loger le maître écuyer.

### **Section Villejuif - Juvisy - Essonnes (1740-1789)**

Vers le milieu de l'année 1740, Juvisy récupère son Relais et la charge d'inspecteur et maître de Fromenteau, attribuée à Joseph-Guillaume Mosny, originaire de la *minuscule paroisse d'Orangis*.

Mosny, laboureur est le procureur fiscal de Ris et receveur du marquis Charles-Jean-Louis de Faucon, seigneur du lieu, en sa ferme d'Orangis.

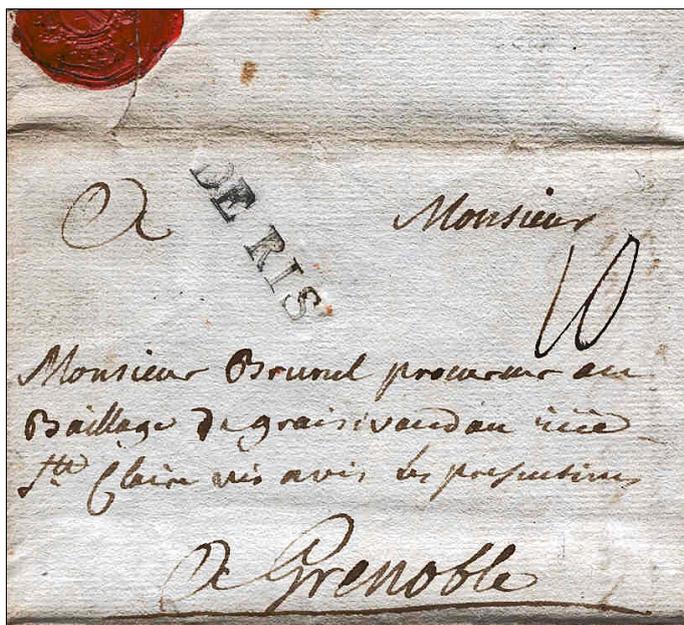
A Essonnes, le 31 décembre 1738, c'est Gabrielle Bouillerot, veuve de Laurent Leduc, qui est maîtresse de la Poste royale. Elle convole, le 16 février 1740, avec l'avocat Philibert-Marie Dei, commissaire des Poudres et salpêtres du roi aux Moulins d'Essonnes.

En 1790, Fromenteau servait de « Bureau pour les lettres » aux paroisses de Juvisy, Athis et Mons. Celui de Ris couvrait Orangis, Bondoufle, Grigny, Viry et Châtillon.

## Physionomie économique de Ris au XVIIIe siècle

Le va-et-vient de la Poste aux chevaux entre les paroisses de Juvisy et de Ris va faire prospérer alternativement l'une ou l'autre.

« Les auberges sur la route de Fontainebleau et le passage du bétail pour l'approvisionnement de la capitale » constituent l'essentiel du « commerce du pays ».



Ces dernières indications montrent à quel point la présence d'un Grand chemin royal était susceptible de vivifier l'économie d'une petite paroisse. A plus forte raison si elle était le siège envié de la maison de Poste, source de relative puissance et centre d'intérêt primordial tant pour le transport des personnes que pour la transmission de la pensée.

Vers 1785, alors que Juvisy compte « 5 cabaretiers, 2 détailliers et 2 potoyeurs », vendant du vin, Ris bénéficie du produit occasionné par la consommation des rouliers et voyageurs, qui avec le hameau de

La Borde qui accueille les mariniers et les conducteurs de chevaux du chemin de halage, aligne 21 cabaretiers, 4 détailliers et 7 potoyeurs.

Pourtant dans cette période la population est plus importante à Juvisy qu'à Ris.

1713 Juvisy, 76 feux (342h)	Ris et La Borde, 52 feux (234h)
1720 Juvisy, 67 feux (302h)	Ris et La Borde, 46 feux (207h)

On compte en moyenne 4,5 habitants par foyer

## L'activité à Ris

Jusqu'au milieu du XIXème siècle, la route a été la principale source d'activité et la première cause de la prospérité de Ris, avec son cortège de voitures de poste, de diligences ou de messageries, de charrettes chargées de blé, de tonneaux de vin, ou autres produits du sol, avec les lourds fardiens de toutes sortes et le défilé des troupeaux de boeufs ou de moutons.

Date	Établissement	Propriétaire	
1733	Hostellerie du « Signe » (?)	HÉRON	Jean
1763	Auberge du Dauphin	GRANDJEAN	François
1768	Auberge du Dauphin	JACQUIAU	Gabriel
1768	Auberge du Dauphin	MANGEON	François
1772	Auberge du Dauphin	BEZAULT	Jean Baptiste
1762	Auberge à l'Image de l'Écu	BERTHE	Nicolas
1768	Auberge à l'Image de l'Écu	GUÉRIN	Jean
1768	Auberge de l'Écu de France ex « Image de l'Écu »	CHASSAIGNE	Pierre
1783	Auberge de l'Écu de France	BERTHE	Antoine Charles
1790	Auberge de l'Écu de France	MARCHAND	
1727	Hostellerie du Grand Louis	ATHIER	Pierre
1729	Hostellerie du Grand Louis	FOQUIGNON	Jean
1736	Hostellerie du Grand Monarque	SEROURGE	Jean
1755	Hostellerie du Grand Monarque	LENORMAND	Sébastien
1759	Hostellerie du Grand Monarque	CHEVALET	Catherine
1761	Hostellerie du Grand Monarque	NOLEAU	Étienne
1764	Hostellerie du Grand Monarque	SEROURGE	Marin
1766	Hostellerie du Grand Monarque	GAITTE	André
1729	Hostellerie du Lion d'Or	DOYEN	Jean
1730	Hostellerie du Lion d'Or	LAMARCHE	Jean Baptiste
1738	Hostellerie du Lion d'Or	POULAIN	Louis
1739	Hostellerie du Lion d'Or	SALLIN	Jean Baptiste
1777	Hostellerie du Lion d'Or	SALLIN	Gabriel
1793	Hostellerie du Lion d'Or	SALLIN	Jean Baptiste
1734	Auberge de la Reine de France	FOQUIGNON	Jean
1749	Auberge de la Reine de France	LAMARCHE	Charles
1758	Auberge de la Reine de France	LAMARCHE	Jean Baptiste
1779	Auberge de la Reine de France	BERTHE	Antoine Charles
1731	Hostellerie de Saint-Nicolas	CUVELIER	Jean Pierre
1732	Hostellerie de Saint-Nicolas	BERTIN	Pierre
1769	Hostellerie de Saint-Nicolas	JACQUIAU	Gabriel

Il est à remarquer que seules les auberges et hôtelleries sont désignées par un nom. Nous avons compté : 1 cabaret au port de La Borde, un cabaret à la Briqueterie et, entre 1714 et 1842 une douzaine de cabarets à Ris dont on a recensé 30 propriétaires sans pouvoir leur attribuer un établissement en particulier. A la Révolution, certains établissements ont dû modifier leur nom, pour leur sécurité. Seuls le Lion d'Or et l'Écu de France ont conservé leur appellation.

La plus grande partie des professions étaient entretenues et alimentées par l'activité de la route. Essayons de retrouver le village tel qu'il pouvait être au XVIIIème siècle. La rue s'allongeait entre les maisons, depuis la grille du château (actuelle av. de Rigny) jusqu'à mi-côte (vers la rue de la Fontaine).

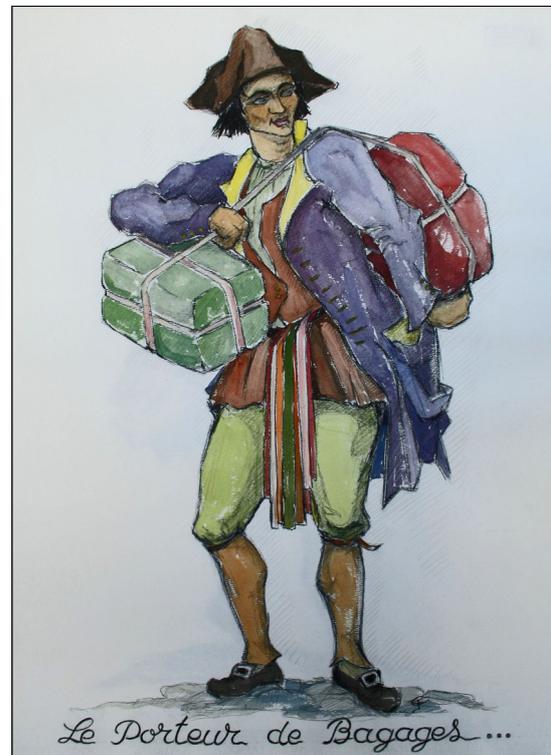
On y trouvait nombre de boutiques de commerçant et surtout d'auberges que l'on reconnaissait aux enseignes qui pendaient au dessus de leurs portes. Quelques-unes ont pu être localisées, d'autres ne sont connues que par leur nom. Il faut noter que comme de nos jours, il arrivait qu'un établissement, en changeant de propriétaire, change aussi d'enseigne.

Il y avait donc des auberges, avec des chambres plus ou moins nombreuses. On pouvait se restaurer et y passer la nuit. Elles avaient des écuries et du fourrage pour les chevaux.

Dans les cabarets il était servi seulement à boire et à manger.

Beaucoup de ces établissements étaient relayeurs pour les diligences et les voitures de messageries.

Certains étaient même spécialisés dans la location de ce qu'on appelait les chevaux de montagne. La pente de la route exigeait un gros effort de la part des chevaux, pour les soulager on ajoutait aux attelages des bêtes de renfort qui tiraient jusqu'en haut de la côte, et redescendaient ensuite, guidées par un jeune palefrenier.



## LA POSTE et L'ÉCU DE FRANCE PENDANT LA RÉVOLUTION

Pendant la période révolutionnaire l'administration des postes va être l'objet de nombreuses réformes, parfois contradictoires.

La célèbre nuit du 4 août qui abolit les privilèges va faire disparaître celui des maîtres de poste. Un décret va réglementer les tarifs du courrier, ce qui va parfois amener des réclamations.

Les registres de délibération de la commune de Ris nous apprennent que le Directeur de la poste s'appelle Marchand. Malheureusement le fonctionnement de la poste y est rarement évoqué.

On sait qu'après le 14 juillet 1789 le sieur Marchand est resté fidèle au seigneur de Ris, Anisson Dupéron et qu'il sera, avec le curé Delamazure, l'un des principaux soutiens du seigneur.

En janvier 1790, alors que les Rissois élisent leur premier maire, Rémy Guillaume Raby, la « *sédition* », réunie dans l'arrière salle d'une auberge de Corbeil, désigne Marchand comme maire.

Voilà Ris affublé de deux maires, l'ancien Maître de la Poste et un artisan menuisier.

Si Marchand n'est pas réélu après la dissolution de la première élection il n'en demeure pas moins un zélé serviteur d'Anisson. Tous les courriers et textes officiels de l'Assemblée Nationale sont transportés par la Poste et sont interceptés par Marchand qui peut ainsi en donner connaissance à ses amis.

Le propriétaire de l'Écu de France sera donc souvent cité dans les combats entre partisans du seigneur et les sans-culottes rissois.

### La lutte pour la possession de la Poste

Le 20 janvier 1793 le sieur Juvet se présente devant la Municipalité avec le titre de « Directeur de la Poste aux lettres » de Ris pour prêter le serment de fidélité à la Nation.

On peut donc penser que Marchand a été remplacé par Nicolas Juvet. Alors pourquoi le citoyen Marchand se présente-t-il avec ce titre de Directeur pour présenter le même serment le 29 octobre 1793 ?

Assurément il y a eu une lutte pour la possession de la Poste, situation que l'on sait être très importante.

Marchand a probablement été destitué de sa fonction, mais se maintient, fort du soutien que lui accorde toujours Anisson Dupéron. Ce qui explique sa prestation de serment en octobre comme Directeur de la Poste.

En fait on sait qu'il a été remplacé par le citoyen Juvet par un procès-verbal de l'Assemblée électorale du District de Corbeil en date 28 novembre 1792 :

« ...il appert que le citoyen Juvet, Procureur de la Commune de Ris, a été nommé et proclamé à la place de Directeur de la Poste aux lettres au Bureau de Ris, observant toutes les formalités de la loi; dont extrait délivré par le Président et secrétaire de l'Assemblée électorale... ».



Façade de l'Écu de France sur la grande route

Ce procès verbal a été consigné le 30 novembre 1793 (1 an après la décision) sur le registre des délibération de Ris.



La cour de l'Écu de France où l'on changeait les chevaux

Pourquoi cet enregistrement aussi tardif ? C'est qu'à cette date la situation d'Anisson Dupéron ne lui permet plus de soutenir ses amis. Accusé d'acaparement, l'ancien seigneur de Ris tente de soudoyer le nouveau maire, Carré, son ami, ainsi que Raby, son ennemi de toujours. Rien ne le sauvera, il sera arrêté en mars 1794 et guillotiné en avril.

Nicolas Juvet fera encore parler de lui le 26 Thermidor An III (13 août 1795) en refusant de donner un courrier à son destinataire :

« Ce jour vingt six thermidor l'an trois de la République, une et indivisible, neuf heures du matin, sest présenté a la maison commune par devant moy, secrétaire greffier, le citoyen antoine Petit, marchand épicier en cette commune, le quel a dit quhyer environ huit heures du soir il sest présenté comme il a coutume de faire chez le citoyen Juvet, Directeur de la poste aux lettres pour lui demandé sil y avait des lettres a son adresse d'arrivé par le courier qui venait de passé il y avait environ trois car dheure; que le dit Juvet lui a demandé ce quil voulait, quil lui a répondu, vous le scavez bien, je viens voir si jai des lettres darrivé, quil lui a dit : le paquet nest point défait, quil lui a répondu quil allait attendre. Quil lui a dit quil ne serait point deffait ce soir. Quil lui a demandé pourquoi. Quil lui a répondu quil navait point de chandelle. Sur quoi lui Petit lui a répondu vous etes payé du Gouvernement, vous devez en avoir et le service public ne doit pas souffrir . Que le dit Juvet ne lui a point répondu et quil sest aussitôt retiré. Déclare en outre que ce matin allant faire boire son cheval le dit Juvet lui a dit: vous avez des lettres à la poste, si vous voulez les venir chercher. Ce quil a fait.

Lecture a lui faite de sa déclaration a dit quel contenait vérité, en a demandé acte au registre et a signé.

Langlois, greffier

Petit, fils »

## LE XIXème SIECLE

Les conflits entre ancien Maître de Poste et nouveau Directeur de la Poste aux lettres verront leur dénouement lorsque la municipalité propose à Marchand d'accepter, le 15 août 1806, la fonction de Président du Conseil municipal.

Dans le premier quart du XIXe siècle, il y a toujours lutte d'influence entre la poste de Ris-Orangis et celle de Juvisy-Fromenteau. Durant cette période les deux postes concurrentes sont en activité, ce qui amène des perturbations dans la distribution du courrier.

Les lettres venant de Paris à destination de Ris-Orangis sont retenues à Fromenteau et distribuées par Juvisy. Inversement les lettres venant du Sud de la France pour Juvisy sont retenues et distribuées par le bureau de Ris-Orangis.

Le 27 juin 1826, le Préfet demande aux Conseils municipaux de dire clairement par quel bureau de poste, ils désirent être desservis.

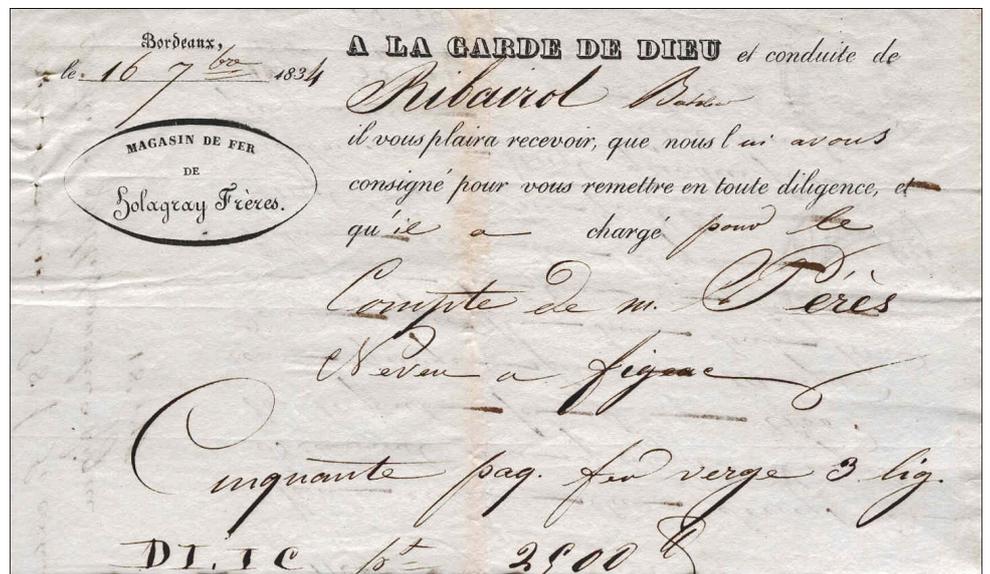
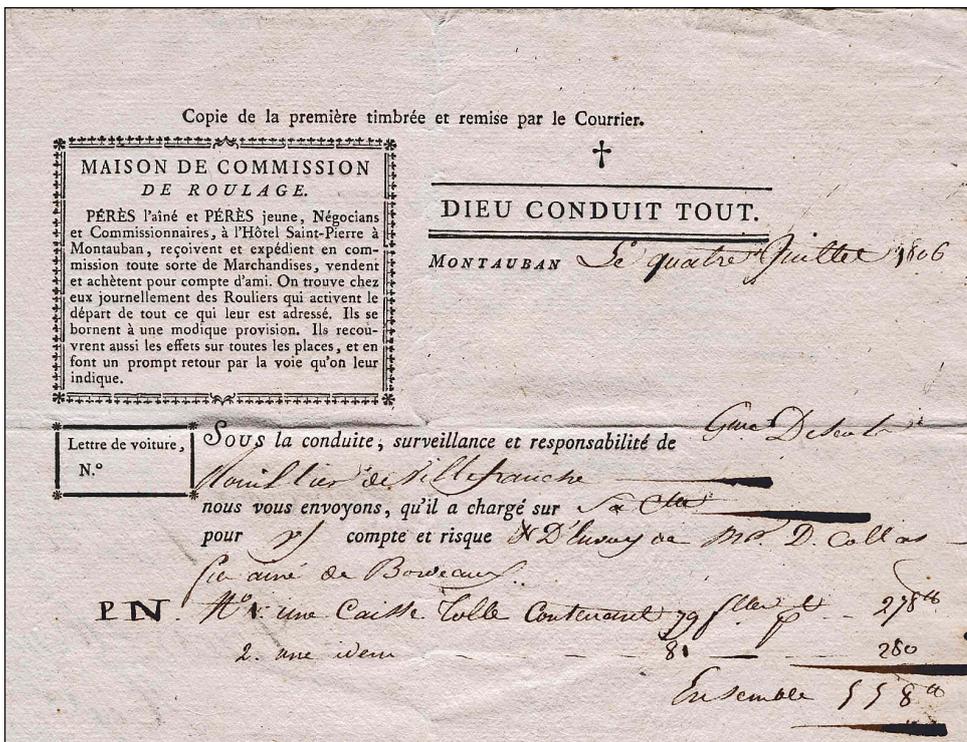
Le Conseil municipal de Ris-Orangis répond qu'il souhaite recevoir son courrier par son propre bureau qui distribuera, à l'avenir, les lettres à destination de Bondoufle et Grigny.

## La sécurité du courrier

Circuler sur les routes au XIXème s. n'est pas plus sûr que durant les siècles précédents. L'affaire du courrier de Lyon en est la preuve.

Ainsi certains expéditeurs font imprimer sur leur courrier des en-têtes qui mettent leurs envois sous la protection divine.

« A la Grâce de Dieu » ou « Dieu conduit tout » devaient rassurer l'expéditeur.



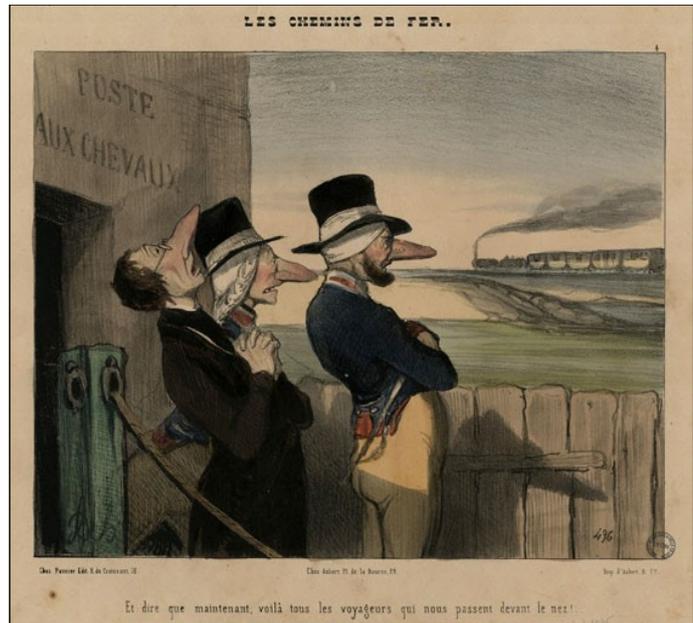
## Le déclin de la route

A partir de 1843, la naissance du chemin de fer ouvrira de nouveaux horizons à la poste et les premiers sacs de courrier seront transportés par le train sur certains itinéraires.

Le développement des réseaux de voies ferrées bouleversera le mode d'acheminement du courrier. L'essentiel des lettres et des paquets sera confié au rail.

Les entreprises sur routes tentent de lutter et de s'adapter à cette situation nouvelle, mais ne peuvent rivaliser contre un adversaire qui dispose d'avantages considérables : la vitesse et la grande capacité de transport. Leur nombre diminue rapidement.

Vers 1860, il ne reste que peu de compagnies de malles postales. La dernière disparaît dans les Alpes en 1873, et cette même année, un décret met fin définitivement aux services des malles postales.



La ruine des maîtres de poste : « et dire que maintenant les voyageurs nous passent sous le nez »  
(Caricature de Daumier)

## Le Télégraphe

L'arrivée du chemin de fer mais aussi les grandes inventions de la fin du XVIIIème s. et du XIXème vont bouleverser complètement la circulation du courrier et, d'une manière générale, des informations.

Le Conseil municipal décide d'installer, en 1884, un bureau de télégraphe, « *considérant qu'actuellement le service des dépêches est fait d'une façon des plus insuffisantes par l'intermédiaire de la gare de Ris-Orangis* ».

« *Le Conseil espère que la Commission départementale voudra bien prendre à sa charge une forte partie des dépenses qui se montent à 800 francs* ».

« *Le Conseil s'engage, en outre, à supporter toutes les dépenses afférentes au service de la distribution des télégrammes dans l'agglomération principale (salaire du distributeur, fourniture et pose de la sonnerie d'appel établie au domicile du porteur)* ».

Un dénommé Chabassier, déjà employé par la Poste, accepte de devenir porteur de dépêches avec un salaire annuel de 250 francs en conservant son précédent emploi; sa femme le suppléera en cas de besoin.

## Le bureau de Poste

Vers 1900, le courrier est distribué 4 fois par jour. La Direction des Postes de Versailles souhaite que soient supprimées la 1ère et la 4ème (6 heures 30 du matin et 7 heures 20, le soir) dans certaines rues de la ville. La Municipalité refuse et maintient les quatre tournées.

Si les distributions de courrier posent des problèmes, les levées sont mal organisées, surtout celle de la boîte située sur la rue nationale; la dernière levée trop tardive ne permettant pas aux lettres de partir le jour même pour la direction de Paris..

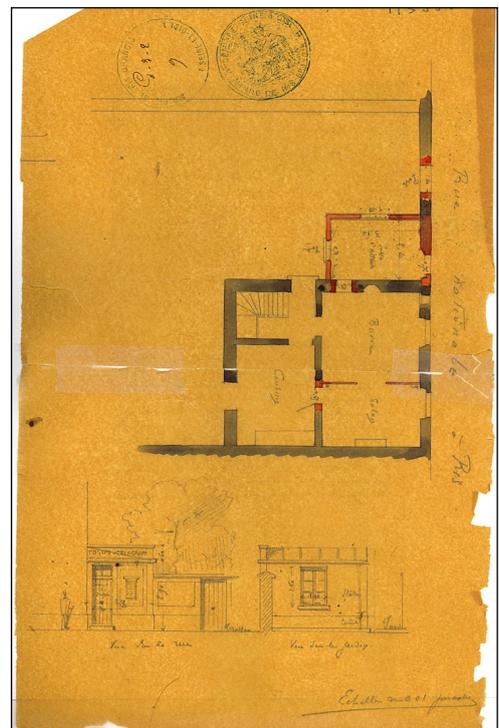
En novembre 1904 de nombreuses réclamations sont formulées par les habitants. Il semble que le bureau de poste, différent du bureau du télégraphe situé sur la grande rue, soit trop éloigné du centre du village. La situation de ce bureau n'est pas connue, les registres de délibération disent qu'il se trouve « *placé aux confins du territoire communal dans une rue peu fréquentée, se terminant en impasse* ».

Les plaintes s'amplifiant, le Conseil, pour donner satisfaction aux habitants et pour supprimer l'isolement « *dangereux* » du bureau actuel, est décidé à « *s'imposer les sacrifices nécessaires* », avec, il l'espère l'aide de l'Administration des Postes, pour faciliter l'aboutissement des projets élaborés.

L'éloignement et l'isolement du bureau n'offrent pas la garantie des fonds confiés à la garde de la Directrice.

Ce projet consiste en la construction d'un nouveau local plus accessible. La nouvelle poste sera construite avenue de Rigny sur des terrains acquis par la commune dans une partie du parc du château de Ris.

Sur ces terrains, occupés anciennement par la conciergerie, la chapelle et les écuries du château furent construits en 1907, la première école publique (aujourd'hui, école Guerton) et la Poste



Plan du bureau du télégraphe installé sur la route nationale



Le nouveau bureau des Postes et Télégraphe construit avenue de Rigny

dont les heures d'ouverture étaient fixées de 8 heures à 18 heures, sans interruption, y compris le dimanche.

Ce n'est que le 20 septembre 1919, que l'administration postale demandera la fermeture du bureau le dimanche, considérant « *que son personnel a droit à un repos hebdomadaire légitime* ».

L'ouverture en continu des bureaux de poste en semaine sera accompagné d'une rétribution supplémentaire de 200 francs par an.

## Les facteurs

Mademoiselle Aujubert, receveuse des postes et télégraphe (elle supervise les deux services) demande la suppression de la 3ème distribution les dimanches et jours fériés en raison du « *nombre insignifiant des correspondances* » ainsi que « *l'avancement d'une heure de la distribution du soir qui se fait à 7 heures 30* ».

Le début du XXème s. voit une augmentation importante de la population ce qui amène le Conseil municipal à envisager l'embauche d'un 2ème facteur. Le directeur des Postes et Télégraphes sollicité de donner son accord, accepte la demande et accorde l'emploi d'un facteur auxiliaire mais exige la suppression de la distribution du matin (6 heures 30).

En 1910 on assiste aux premières revendications organisées par les facteurs « suburbains » de Seine et Oise. Ils émettent le vœu d'être « assimilés aux facteurs de la Seine, comme traitement et avancement », sans résultat.

C'est alors que les employés des Postes créent une association : « L'Union Amicale des Facteurs Suburbains ». Ils obtiennent une augmentation de 150 francs par an, représentant 2,60 francs par jour, somme « jugée trop faible pour loger et nourrir une famille ».

Les postiers de Ris-Orangis avaient déjà participé, en 1908, aux grèves des ouvriers des sablonnières de Vigneux.



Les facteurs de Ris-Orangis venus soutenir les grévistes de Vigneux.



Le château de Fromont tel qu'il était lors de son achat par la Commune en 1927.

Le bâtiment au premier plan, à droite, abritait les cuisines du château.  
C'est par l'ajout d'un étage, dans les années 1930, que la poste fut transférée auprès  
de l'Hôtel de Ville.

Le rez-de-chaussée était occupé par les bureaux de la Poste et les combles nouvellement  
construits étaient réservés au logement du Receveur.



En 1971, après la construction d'une nouvelle poste sur le Plateau, ce bâtiment fut à nouveau  
rehaussé d'un étage attribué aux services municipaux.



Armes choisies pour Ris-Orangis en 1943

*De gueules à une patte de lion d'or  
Posée en bande, les griffes vers le chef*