Revue d'histoire du XIXe siècle

Société d'histoire de la révolution de 1848 et des
révolutions du XIXe siècle

56 | 2018

Un autre XIX^e siècle : l'Inde sous domination coloniale

Routes du dak, coureurs du dak et réorganisation des réseaux de communication

Dak Roads, Dak Runners, and the Reordering of Communication Networks

Dak Straßen, Dak Läufer und Reorganisation der Kommunikationsnetze

Chitra Joshi

Traducteur : Laurent Bury

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rh19/5466>

DOI : 10.4000/rh19.5466

ISSN : 1777-5329

Éditeur

La Société de 1848

Édition imprimée

Date de publication : 15 octobre 2018

Pagination : 67-87

ISSN : 1265-1354

Référence électronique

Chitra Joshi, « Routes du dak, coureurs du dak et réorganisation des réseaux de communication », *Revue d'histoire du XIXe siècle* [En ligne], 56 | 2018, mis en ligne le 15 octobre 2020, consulté le 05 janvier 2021. URL : <http://journals.openedition.org/rh19/5466> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rh19.5466>

Tous droits réservés

CHITRA JOSHI

*Routes du dak, coureurs du dak et réorganisation
des réseaux de communication*¹

L'histoire des débuts des communications postales en Inde est étroitement liée à la figure du coureur, du courrier qui transportait les messages d'un endroit à l'autre. Le *dauriya*, ou coureur, est par bien des côtés un personnage familier dans la littérature et les récits de voyage du XIX^e siècle. Les vers de Kipling sur le courrier impérial que les coureurs acheminent par tous les temps trouvent un écho dans de nombreux textes consacrés à ces travailleurs au cours du XIX^e siècle :

Le torrent est en crue? Il passe à gué ou nage.
La pluie détruit la route? Il grimpe la colline.
La tempête crie 'Halte'? Qu'est pour lui la tempête?
Le Service n'admet pas de 'mais' ni de 'si'.
Tant qu'il a souffle en bouche, il doit courir sans trêve,
Le courrier terrestre, au nom de l'impératrice ².

Une anecdote connue, dont les histoires de la poste dans l'Inde coloniale ont exploité le côté spectaculaire, raconte la tragique confrontation entre un coureur de la poste (*dak*) et un tigre. Le coureur, nous dit-on, savait qu'un tigre mangeur d'hommes rôdait dans les parages, mais il brava le danger et partit chargé de son sac de courrier. Il fut tué à tout juste trois kilomètres de sa dernière halte. L'histoire ne s'arrête pourtant pas là, car elle ajoute que le *chowkidar* (veilleur) du village parvint à récupérer le sac... et à porter le courrier à bon port³.

1. Cet article est d'abord paru en anglais, sous le titre 'Dak Roads, Dak Runners, and the Reordering of Communication Networks', *International Review of Social History*, n° 57, 2012, p. 169-89. Il avait d'abord été présenté, sous une forme un peu différente, dans le cadre du colloque international de l'*Association of Indian Labour Historians*, du 18 au 20 mars 2010, au V.V. Giri National Labour Institute, à Noida, et à l'*International Research Centre on Work and Human Lifecycle in Global History*, à l'université Humboldt de Berlin, le 29 juin 2010. La *Revue d'histoire du XIX^e siècle* remercie l'*International Review of Social History* et Chitra Joshi pour l'autorisation de publier la traduction de cet article.

2. Rudyard Kipling, 'The Overland Mail' [Le courrier terrestre], *Kipling's Poems: Plain Tales from the Hills and Others*, 2004 (1^{re} édition 1899), p. 120.

3. Geoffrey Clarke, *The Post Office of India and Its Story*, London, John Lane, 1921, p. 4-5.

Ce que nous voyons dans les récits de ce genre, c'est le lien qui existe entre histoire des communications et histoire du travail. Sur le mode héroïque, le poème de Kipling célèbre le courage et le dévouement du coureur, les problèmes et les dangers auxquels il se heurte en accomplissant son devoir. Le mythe romantique du *dauriya* devient en même temps une affirmation de confiance dans le *dak* « impérial ». Quels que soient les obstacles qui se dresseront en chemin, on peut être certain que le courrier atteindra sa destination.

Dans le développement qui va suivre, j'étudierai d'autres récits cachés derrière ces anecdotes, pour comprendre le système de communications qui dépendait de manière aussi cruciale des coureurs de poste. Au début du XIX^e siècle, alors que la Compagnie des Indes orientales repoussait les frontières de son territoire, l'élargissement des réseaux postaux et l'accélération des communications devinrent d'importants sujets de préoccupation. Les mécanismes par lesquels des agents officiels ou privés tentèrent de régler le mouvement des coureurs nous éclairent sur le processus d'établissement des réseaux de communication, et sur leur effet sur la vie des *dauriyas*.

QUI ÉTAIENT LES *DAURIYAS* ?

Les coureurs étaient littéralement des gens qui « gagnaient leur vie en courant », en transportant le courrier public et privé vers des lieux éloignés. Ce métier existait traditionnellement parmi des castes comme les Kahars dans le nord et l'est de l'Inde, les Pattamars dans le sud, et les Mahars à l'ouest. Les coureurs issus de ces groupes avaient une connaissance précise des itinéraires, et étaient capables d'affronter les terrains difficiles. Les Pattamars du sud de l'Inde étaient connus pour conserver leur monopole des routes en fonctionnant comme un cercle fermé, en refusant aux autres l'accès au savoir nécessaire pour exercer cet emploi⁴.

Les *dauriyas* de certaines régions, comme l'Oudh et le Mewat, étaient réputés pour leur rapidité et pour leur endurance⁵. La capacité des *dauriyas* à courir sur de longues distances acquit un statut légendaire, alors même que les autorités leur reprochaient de négliger leur devoir et de léser le service des postes. Le corps du *dauriya* attira l'intérêt de la recherche médicale, dans le cadre d'études sur la santé et la vie. Un texte important, le *Code de la santé et de la longévité* dû à John Sinclair, par exemple, présentait les résultats d'une enquête menée parmi « une classe d'hommes qui accomplissent de longs

4. À propos des compétences et des réseaux traditionnels des Pattamars dans l'Inde du sud, cf. Gagan D. S. Sood, 'The Informational Fabric of Eighteenth-Century India and the Middle East, Intermediaries and Postal Communication', in *Modern Asian Studies*, n° 43, 2009, p. 1099-1100.

5. Lettre de Taylor au directeur général des postes, *Home Public*, A, 30 janvier 1839, n° 35. Cf. Christopher A. Bayly, *Empire and Information: Intelligence Gathering and Social Communication in India, 1780-1870*, Cambridge, Cambridge University Press, 1996, p. 63-4.

voyages à pied »⁶. Les magazines destinés à un lectorat populaire évoquaient parfois l'endurance et la rapidité des porteurs de palanquin et autres coureurs indiens. Dans un de ces articles, on vantait leur forme physique comme infiniment supérieure à celle des jeunes gens instruits, inaccoutumés aux travaux et exercices corporels⁷. Les stéréotypes empruntés aux catégories ethniques, décrivant certains groupes comme « mauvais » ou « bons » coureurs, étaient importants pour l'idée que ces courriers se faisaient d'eux-mêmes. Il semble que les coureurs professionnels tiraient une certaine fierté de leurs capacités, voyant la course comme un art, un métier qui se transmettait de génération en génération⁸. Les compétences et l'entraînement nécessaires à la course longue distance étaient mis en avant pour élaborer une identité, et s'opposer à la concurrence possible quand le marché de l'emploi s'élargit.

Au début du XIX^e siècle, la demande accrue pour les services de courrier vint menacer le monopole qu'avaient les *dauriyas* spécialisés sur les itinéraires et l'acheminement. Dès la fin du XVIII^e siècle, les maîtres de poste et les magistrats commencèrent à « convaincre » les paysans de leur fournir leurs services en tant que coureurs. Ceux-ci étaient en général recrutés dans les groupes sociaux situés tout en bas de la hiérarchie des castes, répertoriés dans les documents officiels comme « serviteurs du villages » ou « inférieurs ». Les fonctionnaires du gouvernement prônant les idées libérales dans les années 1820 et 1830 tentèrent de prendre leurs distances par rapport à ce genre de coercition⁹ ; officieusement, cependant, les méthodes musclées restèrent en vigueur pour le recrutement de coureurs et de porteurs de palanquin afin de répondre aux besoins croissants de la Compagnie des Indes orientales¹⁰.

Les documents officiels des années 1840 soulignent le besoin de coureurs « au corps sain » : il était conseillé aux autorités postales de « ne garder pour le service que des coureurs solides et actifs »¹¹. Soumis à la concurrence d'autres

6. John Sinclair, *Code of Health and Longevity or Concise View of the Principles Calculated for the Preservation of Health and the Attainment of Long Life Being an Attempt to Prove the Practicability of Condensing within a Narrow Compass the Most Material Information Hitherto Accumulated Regarding the Benefits of Arts, Sciences or any Particular Branch Thereof*, Edinburgh and London, tome II, 1807, p. 107.

7. Dans une étude parue en 1910 dans le *Popular Science Monthly*, le *dauriya* faisait l'objet d'une enquête scientifique, focalisée sur l'impact de la course de longue distance sur la longévité et la vitalité physique. L'étude mettait en avant les attributs physiques du *kahar dauriya*, opposant son énergie à celle de jeunes étudiants pratiquant le cross-country ; Charles E. Hammett, 'Middle and Distance Running', *The Popular Science Monthly*, n° 27, 1910, p. 40.

8. Parmi les anecdotes les concernant, on raconte que leur initiation passait par des exercices de course sur place, avec des chaussures de plomb aux pieds ! Cf. Irfan Habib, 'Postal Communications in Mughal India', in *Proceedings of the Indian History Congress 46th session*, Delhi, 1986, p. 236-252.

9. « La Poste est une institution rentable et devrait selon moi payer équitablement tout service requis pour son service » ; lettre de W.L. Mcville, magistrat, à Bayley, secrétaire en chef du gouvernement, 18 juillet 1821, *Home Public*, 17 août 1821, n° 18.

10. À ce propos, cf. aussi ma communication 'Palanquin Bearers, Travellers and the Rules of the Road', présentée dans le cadre de l'Atelier international *Space, Capital and Social History in South Asia*, Göttingen, 24-26 juin 2010.

11. Lettre de Bushby, secrétaire du Gouvernement de l'Inde, à Oldfield, directeur général des postes en exercice, 23 septembre 1840, *Home Public*, 23 septembre 1840, n° 41.

daks, les fonctionnaires estimaient que l'efficacité du *dak* de l'Oudh venait de sa méthode de sélection. Dans l'Oudh, contrairement aux territoires de la Compagnie, « on a pris grand soin [...] de choisir des coureurs appropriés. Ces emplois sont très recherchés et on les attribue toujours au meilleur coureur, qui doit parcourir rapidement une longue distance et vaincre tous ses concurrents »¹². Un système ayant pour origine la sélection de coureurs pour le *dak* du roi était ainsi perçu comme caractéristique de la région dans son ensemble.

Pour les *dauriyas*, que signifiait « travailler pour la Compagnie » ? Porter le courrier au nom de la Compagnie contribuait à définir leur identité. Être perçu et reconnu comme « *Company ka dauriya* » (coureur de la Compagnie) conférait un certain pouvoir, surtout dans les régions situées hors du contrôle de celle-ci. Les *dauriyas* exigeaient divers privilèges : en tant que coureurs de la Compagnie, ils voulaient être gratuitement nourris et fournis en combustible, ainsi qu'en d'autres produits. Dans une pétition adressée au Résident britannique à Indore, un chef de village, Shahamut Ali, faisait observer : « C'est un fait notoire que, de manière générale, les *hurkarra* perçoivent du combustible, etc. [...] sans payer, dans presque tous les villages situés à l'intérieur des limites des États indigènes »¹³. Le nom de la Compagnie permettait aussi d'ouvrir un passage et d'imposer l'obéissance aux groupes hostiles à l'intrusion des *dauriyas*. En avril 1832, les *dauriyas* traversant Sambulpur tentèrent de repousser les assauts de la tribu des Kol en se présentant comme « *Company ka dauriya* »¹⁴.

Sur des voies importantes, comme le trajet Calcutta-Bombay, surtout dans les zones forestières, il était difficile aux nouveaux-venus de combattre le monopole virtuel des coureurs établis, même lorsque ceux-ci exigeaient presque le double du salaire en vigueur¹⁵. Le réseau de plus en plus vaste des « *dauriyas* de la Compagnie » dépendait des services de coureurs connaissant bien les itinéraires traversant les forêts denses situées à la limite du Bengale et des Provinces centrales. Les grèves des « coureurs de la jungle » paralysaient la livraison du courrier¹⁶. Les coureurs profitaient de la peur qu'inspirait la jungle et terrorisaient les nouvelles recrues en racontant leurs rencontres avec des tigres et autres prédateurs. Dans les zones de jungle, en particulier, la

12. Taylor, qui inspectait alors les itinéraires du *dak* dans l'Oudh, proposa des étapes plus longues que dans les territoires britanniques : « Je fais cela parce qu'il a déjà été prouvé que, dans cette province, les hommes peuvent courir, et courir bien, sur d'aussi longues étapes » ; lettre de T.I. Taylor, agent chargé des enquêtes sur la poste, au directeur général des postes, *Home Public*, A, 30 janvier 1839, n° 35.

13. Lettre du *patel* (chef) local, Shahamut Ali, à C. Hamilton, Résident, 9 juin 1853, *Home Public*, 22 juillet 1853, n° 68 (le terme *hurkarra* désigne un courrier).

14. Copie de la pétition adressée par Bishonauth, écrivain public de Chokey Seersah, 10 avril 1832, à C.L. Babington, vice-maître des postes, district de Sambulpore, *Home Public*, 24 avril 1832, n° 41.

15. Lettre de Babington, maître des postes, Sambulpore, à Oldfield, directeur général des postes, 19 août 1840, *Home Public*, B, 23 septembre 1840, n° 31.

16. *Ibid.*

Illustration 1. Le statut quasi légendaire des coureurs comme hommes dotés d'une endurance et d'une rapidité remarquables trouve un équivalent graphique dans ce genre d'image. L'accent est mis sur le corps solide et musclé des coureurs, pour créer une impression de puissance et de dévouement à leur mission. *Illustrated London News*, 20 février 1858, n° 904, p. 96.

capacité à affronter les dangers était importante pour l'image des *dauriyas*, image qui devint partie intégrante du folklore et devait s'avérer utile sur le marché du travail.

VITESSE, DÉLAIS ET CONTRATS

En consolidant son pouvoir au début du XIX^e siècle, la Compagnie britannique des Indes orientales affirma notamment son contrôle sur les réseaux de communications. Elle tenta aussi de subordonner les postes locaux à son autorité. Ces efforts étaient sans cesse remis en question par l'action d'institutions rivales qui transportaient le *dak* pour les dirigeants de territoires voisins. Marchands et banquiers prétendaient que les services des agences privées garantissaient une livraison plus sûre et plus rapide du courrier¹⁷. Les coureurs expérimentés étaient appréciés pour leur vitesse et leur connaissance des itinéraires. Souvent, les agences privées débauchaient les coureurs de la Compagnie¹⁸. Les transactions passaient par les *dak moonshies* (employés) de

17. Cf. par exemple, la lettre de Cox à Minto, Gouverneur général, 7 novembre 1807, *Home Public*, 1^{er} janvier 1808, n° 30 ; lettre du directeur général des postes à Thomas Brown, secrétaire en chef, 17 juin 1807, *Home Public*, 2 juillet 1807, n° 34.

18. Cf. par exemple la correspondance autour de « Bustee Ram, surveillant des coureurs du gouvernement sur la route de Karnal, accusé d'être le principal associé d'une firme de maîtres de *dak*

la Compagnie, auxquels ces accords permettaient d'empocher des bénéfices personnels. C'est dans ce contexte qu'il faut envisager la volonté de contrôler et de réglementer la vitesse des coureurs.

Dans le cadre de la nouvelle administration, l'efficacité était perçue comme directement associée à la vitesse. Les informations commerciales, les dépêches de la police et de l'administration fiscale devaient toutes être expédiées rapidement. Dans les années 1830, la demande de services postaux rapides était aussi liée à l'ouverture d'une nouvelle route terrestre entre l'Inde et l'Europe via l'Égypte¹⁹. Le courrier partant par la voie « terrestre » devait arriver à temps pour les paquebots quittant Bombay pour Suez²⁰. Les responsables de la Compagnie souhaitaient éviter tout retard dans le transport du courrier « terrestre ». Kittoe, surintendant de la route postale de Raipur, suggéra de prévenir les contractants qu'ils devraient maintenir des coureurs prêts tout le long du trajet : comme ces derniers n'étaient pas censés savoir lire ou écrire, il fallait leur faire comprendre quand le courrier était attendu, à l'aide d'un petit morceau de tissu rouge attaché à un bâton d'environ trente centimètres, que les coureurs express se transmettaient comme un relai d'une étape à l'autre²¹.

Pour justifier son efficacité revendiquée, la poste de la Compagnie affichait de nombreux signes de modernité. Des règlements furent conçus et mis noir sur blanc. Les conditions dans lesquelles un contractant s'engageait à transporter le courrier étaient explicitement fixées²². Un modèle de contrat-type fut élaboré. La Compagnie des Indes orientales recrutait ses contractants parmi les maîtres de poste, les médecins, les officiers de l'armée, les marchands privés, et d'autres catégories encore²³. La durée d'un contrat de *dak* pouvait aller de vingt mois à trois ans²⁴. Une clause cruciale était la rapi-

indigènes qui proposent leurs services entre Delhi et Jaipur » ; lettre de James Ranken, agent d'enquête sur la poste, au secrétaire du gouverneur général, Provinces du nord-ouest, 16 mars 1839, *Home Public*, C, 24 avril 1839, n° 41.

19. À propos de cette route terrestre, cf. Daniel Thorner, *Investment in Empire: British Railway and Steam Shipping Enterprises in India 1825-1849*, Philadelphie (PA), University of Pennsylvania Press, 1950, p. 22-43 ; cf. aussi John K. Sidebottom, *The Overland Mail: A Postal Historical Study of the Mail Route to India*, London, Postal History Society, 1948, p. 52-72.

20. La date du départ du bateau était annoncée très en avance et le courrier devait arriver à Bombay à temps ; lettre de G. Alexander, directeur général des postes, à H. T. Prinsep, secrétaire, Gouvernement de l'Inde, 5 septembre 1839, *Home Public*, B, 18 septembre 1839, n° 6.

21. Kittoe, juin 1840, *Home Public*, 6 janvier 1841, n° 26.

22. Une notice diffusée en 1810, invitant à établir des contrats pour la livraison du courrier entre Bombay et Monghyr, par exemple, précisait le nombre de *chowkies* (relais), les distances et les conditions financières ; directeur général des postes, 29 janvier 1810, *Home Public*, 9 février 1810, n° 31.

23. Les maîtres de poste ayant démarré avec un contrat de *dak* pour la Compagnie quittaient parfois celle-ci et créaient leur propre service indépendant. Pour les contractants, travailler pour la Compagnie entraînait de nombreuses restrictions, mais le transport du courrier officiel leur donnait accès à des itinéraires et à des privilèges spéciaux. Cf. à ce sujet Michael H. Fisher, 'The East India Company's Suppression of Native Dak', *Indian Economic and Social History Review*, n° 31, 1994, p. 311-48.

24. Les contractants recevaient en général une rémunération mensuelle fixe, calculée selon la distance couverte. Par exemple, Luckeenarain Chatterjee touchait chaque mois 280 roupies pour transporter le courrier entre Calcutta et Jessore dans les deux sens.

dité de la livraison : les contractants devaient garantir que les coureurs qu'ils employaient conserveraient jusqu'au bout la vitesse stipulée dans leur engagement. Quand les termes convenus n'étaient pas respectés, ils s'exposaient à des amendes, voire à l'annulation du contrat ou à son non-renouvellement²⁵.

Comment calculait-on la vitesse des coureurs ? À l'origine, le concept était quelque peu flou. Les fonctionnaires, les contractants et les *dauriyas* avaient chacun leur propre idée de ce qu'on pouvait légitimement définir comme la vitesse attendue pour le service postal. Toutes sortes d'opinions s'exprimaient, et des visions antagonistes persistèrent même après que certaines conditions furent inscrites dans l'axiome officiel, codifiées et stipulées par les instructions et règlements autorisés. Le renouvellement de chaque contrat supposait une négociation sur ce qui servait de base de calcul. Le débat continu sur les termes des contrats reflète la volonté officielle d'élaborer des règles standardisées en fonction des nouvelles exigences de précision et d'uniformité²⁶. À travers les discussions et les conflits qui s'ensuivirent, nous voyons peu à peu apparaître la notion de « vitesse moyenne ».

Les contractants appréciaient assez peu les tentatives visant à introduire de nouvelles normes de mesure à la fin des années 1830. Auparavant, dans la plupart des régions, la coutume était de calculer la rapidité du courrier selon un rythme mensuel moyen. Les contractants protestèrent contre les nouvelles règles qui les rendaient responsables de la vitesse de chaque transaction²⁷. On chercha également à éliminer les facteurs d'incertitude. Auparavant, les contractants avaient droit à un délai supplémentaire en cas de pluie, de crue ou de mauvais état des routes, à condition de produire un certificat délivré par un chef de village expliquant les raisons du retard²⁸. Les règles standardisées imposées dans les années 1830 ne tenaient aucun compte de la pluie, des inondations, ou des obstacles quels qu'ils soient. Les contractants demandaient que l'on intègre des facteurs comme les rivières en crue et la dégradation des routes.

25. Pour annuler un contrat avant l'échéance, le gouvernement devait donner un préavis et verser une somme convenue en guise de compensation. Cf. par exemple, le contrat signé par Moorleedhur pour le trajet Bénarès-Delhi, *Home Public*, 11 août 1841, n° 3.

26. Pour une évocation utile de la quantification et des questions de gouvernementalité, Cf. Ian Hacking, 'How We Should Do a History of Statistics', in Graham Burchell, Colin Gordon et Peter Miller (eds), *The Foucault Effect: Studies in Governmentality*, Chicago (IL), Chicago University Press, 1991, p. 181-196 ; cf. aussi Theodore M. Porter, *Trust in Numbers : the Pursuit of Objectivity in Science and Public Life*, Princeton (NJ), Princeton University Press, 1996, p. 17-45.

27. Luckeenarain Chatterjee, signataire d'un contrat pour le courrier entre Calcutta et Jessore, s'engageait en ces termes : « J'accepte de transporter des courriers ne dépassant pas en poids 1 maund et 10 seers, grâce à des coureurs se déplaçant à la vitesse de 5 miles [8 kilomètres] de l'heure, huit mois par an, c'est-à-dire d'octobre à juin, et de 4 miles [6,4 km] par heure durant les quatre autres mois » ; document signé par Luckeenarain Chatterjee, 31 juillet 1842, *Home Public*, 7 septembre 1842, n° 12.

28. Les contractants devaient fournir une preuve émanant des chefs de village quand le courrier était retardé par le mauvais temps ou par l'état des routes ; Rungaswamy Moodaliar, ex-contractant de la poste, *Home Public*, B, 3 novembre 1841, n° 30 ; lettre de Rungaswamy Moodaliar, ex-contractant de la poste, Nagpore, 11 août 1841, au secrétaire, Gouvernement de l'Inde, 2 juin 1841, *Home Public*, B, 3 novembre 1841, n° 26.

Dans de nombreuses régions, les contractants du *dak* prirent très mal qu'on veuille imposer une norme commune, un nombre moyen de kilomètres parcourus par jour. Dans le centre de l'Inde, par exemple, ils demandèrent que soit prolongé le système mensuel, « coutume usuelle » dans la région²⁹. Sur la route reliant Calcutta à Rungpore, un accord signé avec Bashford concernant le transport du courrier à cheval fut annulé parce que le contractant était incapable d'atteindre la vitesse quotidienne moyenne de cinq à six miles de l'heure³⁰. Bashford appela à plus d'indulgence : selon lui, la zone située entre la Hooghly et Rungpore était pleine de rivières, que ni des chevaux ni des coureurs ne pouvaient passer à gué. Le courrier devait être transporté par bateau. Les termes de son contrat ne tenaient cependant pas compte du temps pris à prendre cet itinéraire difficile. Bashford sollicita une réduction des amendes, et des règles plus souples pour calculer la vitesse du *dak* sur la base d'une moyenne mensuelle et non quotidienne. Les autorités postales voyaient là non seulement des prétentions déraisonnables mais « l'abrogation de l'une des règles fondamentales en vertu desquelles les contrats peuvent à présent être acceptés »³¹.

Les conflits sur le calcul du rythme moyen révèlent quelques-uns des problèmes liés à la définition de critères universels de vitesse pour les coureurs. La recherche de moyennes était un souci perpétuel : il était difficile de parler de conditions standard quand les coureurs avaient à traverser des paysages variés et rencontraient sans cesse des obstacles imprévus. Souvent, les conditions requises pour ces « moyennes » n'existaient tout simplement pas. On reconnaissait en général qu'un coureur avait du mal à maintenir une moyenne quotidienne de cinq miles de l'heure sur une longue distance. Les administrateurs des postes étaient conscients du problème. Babington, maître de poste, contractant dans les régions de Midnapur et de Sambulpur, signala que cinq miles de l'heure entre deux relais était une moyenne « juste » par beau temps. Mais il craignait que même cette vitesse modérée ne soit impossible à conserver avec un chargement lourd et sur une longue période³².

La rapidité du courrier était étroitement liée au volume que les coureurs devaient porter. Pour conserver leur vitesse, les contractants devaient veiller à ce que leurs coureurs ne soient pas accablés par un chargement trop pesant.

29. R. Moodaliar, contractant pour le trajet Nagpore-Ryepore, attira l'attention sur le fait que « dans toutes les provinces, on permet que le rythme des déplacements soit calculé mensuellement » et ajoute que c'était aussi la pratique au bureau de poste de Nagpore, jusque récemment ; lettre de R. Moodaliar au secrétaire, Gouvernement de l'Inde, 2 juin 1841, *Home Public*, B, 3 novembre 1841, n° 26.

30. Un mile est équivalent à 1,6 km (NdT).

31. Lettre de G. Alexander, directeur général des postes, à Prinsep, secrétaire, Gouvernement de l'Inde, *Home Public*, 23 octobre 1839, n° 31. Dans d'autres régions, le calcul de la vitesse sur la base d'une moyenne mensuelle était plus courant. Cf. par exemple, la correspondance concernant Rungaswamy Moodaliar, contractant pour la route Nagpore-Ryepore, *Home Public*, B, 3 novembre 1841, n° 26.

32. Lettre de Babington, maître de poste, Sambulpore, à Oldfield, directeur général des postes, datée du 19 août 1840, *Home Public*, B, 23 septembre 1840, n° 31.

C'était difficile lorsqu'il y avait une soudaine hausse du volume de courrier, ou une contraction du revenu des contractants. Pour préserver leur marge de profit, les contractants cherchaient à réduire les frais, en employant moins de coureurs et en leur confiant à chacun un volume plus important. Les rapports notent que le poids des envois empêchait les coureurs de garder un bon rythme³³.

NÉGOCIATION DU CONTRAT

Que signifiaient les nouveaux termes des contrats et la réglementation pour les *dauriyas*? Quel impact eurent sur eux l'exigence de vitesse accrue et l'expansion du réseau postal? À partir de la fin des années 1790, on relève des cas fréquents de protestation de la part des *dauriyas*, qui réclament un meilleur salaire, versé en temps et en heure. On craignait alors que les désertions de coureurs entraînent « la paralysie totale du Dak »³⁴. Dans les districts où le salaire était inférieur à celui pratiqué dans les territoires voisins, les coureurs exigèrent des conditions similaires. Dans le district de Chupra, au Bihar, ils présentèrent une pétition expliquant que leur salaire de 2,8 roupies par mois était beaucoup plus faible que celui des districts environnants, Arrah, Patna et Tirhoot, où ils tournaient autour de quatre roupies par mois³⁵.

Craignant que les coureurs ne cessent le travail, beaucoup de responsables estimaient qu'il fallait accorder aux collecteurs et magistrats de district plus de contrôle sur le mouvement du courrier³⁶. Contrairement aux maîtres de poste qui n'avaient aucune autorité réelle sur les coureurs, les magistrats pouvaient « inspirer la terreur » : avec l'aide de la police, ils pouvaient appréhender, renvoyer et remplacer les coureurs récalcitrants³⁷. Les magistrats étaient perçus comme pouvant aider à « réduire de manière significative le temps [...] qu'il faut pour acheminer le courrier d'une station à une autre »³⁸. Les responsables de la police exigeaient de nouvelles règles qui accordent plus de pouvoir pénal aux magistrats et qui autorisent les châtiments corporels à

33. Avec l'ouverture de la route « terrestre » vers l'Europe, le volume de courrier entre Calcutta et Bombay connut une augmentation spectaculaire, passant de 450 à 5 260 paquets en 1839 ; *Home Public*, 18 septembre 1839, n° 6.

34. Lettre de Vanderheyden, maître de poste, Bénarès, à Lawrence, ex-maître de poste par interim, Bénarès, 4 juin 1799, *Home Public*, 28 juin 1799, n° 22.

35. Pétition présentée à W.H. Traut, maître de poste par interim de Sarun, 22 avril 1814, *Home Public*, 27 mai 1814, n° 51.

36. Bushby, secrétaire du *Board of Revenue*, était catégorique : « l'influence de l'autorité magistérielle aura sans aucun doute un effet sain sur le comportement des serviteurs et coureurs appartenant aux différents établissements ainsi transférés » ; lettre de Bushby à Lushington, datée du 10 juillet 1827, *Home Public*, 1^{er} mai 1828, n° 19.

37. Letter d'Ewer, surintendant des *daks*, à Shakespear, secrétaire du ministère de la justice, *Home Public*, 1^{er} mai, n° 18 ; cf. aussi *Home Public*, 22 septembre 1829, n° 12.

38. Extrait d'une lettre signée Halhed, magistrat, Moradabad, *Home Public*, 1^{er} mai 1828, n° 19.

l'encontre des coureurs négligeant leur devoir³⁹. Ces stratégies de contrôle ne s'imposèrent pourtant pas dans l'ensemble des cas.

Une pétition, présentée par les coureurs de poste contre Madobchunder Sircar et Russiklal Bose en juillet 1838, nous éclaire sur le fonctionnement des relations entre les contractants du *dak* et leurs employés. Les coureurs employés par Sircar et son associé Bose se plaignirent au maître de poste de Rungpore parce qu'ils n'avaient pas été payés pour leurs services. Vers la même époque, une plainte similaire fut déposée contre Goopeemohun Burnall, auprès du maître de poste de Bhagulpore⁴⁰. Sircar et Burnall démentirent ces allégations, disant que les coureurs avaient été encouragés à formuler des doléances sans fondement. Pour se justifier, Sircar et Burnall déclarèrent avoir des reçus émanant des *surbardars* et montrant que les salaires avaient bien été versés.

Les hauts fonctionnaires des postes admirent leur impuissance, prétextant qu'il était impossible pour le gouvernement d'intervenir en pareille situation. L'un d'eux déclara : « comme les *serviteurs des contractants* ne sont pas les serviteurs du gouvernement, il est totalement hors de mon pouvoir de les aider »⁴¹. Selon d'autres, les contractants prétendaient procéder à des retenues sur salaire uniquement quand les coureurs n'accomplissaient pas leur devoir. Ayant nié le droit du gouvernement à intervenir dans l'application d'un contrat privé, les fonctionnaires des postes réaffirmèrent les droits du contractant et les obligations du *dauriya*. Un contractant embauche ses coureurs selon le même principe par lequel il signe son contrat. Il fixe un salaire, qu'ils acceptent, *pour un certain déplacement*, en stipulant qu'ils devront être rémunérés en proportion de la rapidité mentionnée plus haut, et qu'ils s'exposent à des amendes proportionnelles s'ils n'atteignent pas la vitesse convenue⁴².

Une méthode couramment utilisée par les contractants pour exercer un contrôle sur les coureurs était de retenir leur salaire et de procéder à des déductions. Le revenu mensuel des coureurs dans les années 1820 et 1830 tournait autour de 2,8 roupies, s'élevant jusqu'à quatre roupies dans certaines régions⁴³. Ce n'était pourtant pas toujours ce que les coureurs percevaient

39. Barwell, surintendant de la police, affirmait que les magistrats devaient seuls avoir le pouvoir de nommer les coureurs et les peons, « sans dépendre d'un tribunal ou d'un conseil, sauf en cas de renvoi » ; *Home Public*, 1^{er} mai 1828, n° 21 ; extrait des minutes du gouverneur général en conseil, ministère de la justice, 24 avril 1828.

40. Lettre d'Alexander, directeur général des postes en exercice, à H. T. Prinsep, secrétaire, ministère général, 2 septembre 1838, *Home Public*, 12 septembre 1838, n° 27.

41. Lettre de G. Alexander, directeur général des postes en exercice, à Thomas Leckie, maître de poste à Bhagulpore, 28 juillet 1838, *Home Public*, 12 septembre 1838, n° 27. Il signalait des cas où des employés du gouvernement, titulaire d'un contrat de *dak*, avaient été renvoyés. Bose, contractant pour la route de Jessore, par exemple, fut privé de son contrat avant échéance.

42. Lettre d'Alexander, directeur général des postes en exercice, à H. T. Prinsep, secrétaire, ministère général, 2 septembre 1838, *Home Public*, 12 septembre 1838, n° 27 (c'est moi qui souligne).

43. Dans la division d'Allygurh [*sic*], par exemple, les coureurs touchaient 4 roupies par mois, alors qu'à Mynepoorie, ils recevaient 3,8 roupies par mois ; lettre de Shakespear, directeur général des postes, à E. Malony, secrétaire par interim du *Board of Revenue*, datée du 2 octobre 1823, *Home*

réellement. La somme qui leur était versée dépendait de leur vitesse. Les accusations de retard, fondées ou non, devinrent à la fois un argument pour les retenues sur salaire et un moyen de contrôle. Les amendes devinrent en fait une stratégie usuelle pour contrôler la vitesse des coureurs.

Un problème sous-jacent des pétitions contre Sircar et Burnall est l'importance du « reçu » écrit dans le système des contrats de *dak*. Les négociations montrent que le langage juridique y prit de l'importance, et que l'écrit devint important pour définir des relations qu'aucun contrat ne réglementait officiellement. J'irais jusqu'à dire que les reçus sont l'enjeu autour duquel s'articulaient les négociations inégales entre contractant et *dauriya*. Les hauts fonctionnaires des postes se déclaraient impuissants lorsque les contractants présentaient les reçus comme preuve du versement des salaires.

Qui signait ces reçus ? La correspondance concernant ce genre de litige indique clairement le rôle des subordonnés employés par les contractants/maîtres de poste. Des maîtres de poste comme Sircar, Bose et Burnall ne veillaient pas personnellement au respect de leurs contrats. Superviser les coureurs était la tâche de subordonnés très faiblement rémunérés. Quand la sous-traitance s'intensifia, et à mesure qu'apparut une hiérarchie de contrôleurs, la politique des salaires se fit plus complexe. Sircar et Russiklal Bose prétendaient tous deux que la « somme totale [due aux coureurs] jusqu'au dernier *pice* » avait été remise aux *surbardars* chargés de verser les salaires. Ils affirmaient avoir des reçus émanant des *surbardars* confirmant que les coureurs avaient été payés⁴⁴. De toute évidence, les reçus n'étaient pas des documents permettant de vérifier la somme versée à chaque coureur. Ils indiquaient seulement la somme totale que les maîtres de poste distribuaient aux contractants, et les contractants à leurs sous-traitants. La pétition des coureurs sur le non-versement des salaires était donc peut-être aussi digne de foi que les affirmations de Burnall et Sircar lorsqu'ils affirmaient avoir remis la somme prévue jusqu'au dernier *pice*.

Les nouvelles formes de contrôle exigeaient des traces écrites, des reçus et des preuves. À chaque étape, une trace écrite du paiement et une preuve du travail accompli devaient être recueillies. Des calendriers précis indiquant la vitesse du courrier sur les différents itinéraires détaillaient aussi la prestation des coureurs. Les *mootsuddies* (comptables) reçurent l'ordre de noter sur le dos des coureurs l'heure à laquelle ils arrivaient⁴⁵. Dans la Présidence du

Public, 16 octobre 1823, n° 27. En 1838, Alexander, le directeur général des postes, rapporte : « Le salaire des coureurs dans la division de Mirzapore va passer de 3,8 à 4 roupies pour les mettre au même niveau que les coureurs ailleurs » ; lettre de G. Alexander à H.T. Prinsep, 16 novembre 1838, *Home Public*, 28 novembre 1838, n° 31.

44. On peut citer, par exemple, la déclaration d'Alexander, directeur général des postes, selon laquelle « ils ont uniformément déclaré que la somme totale jusqu'au dernier *pice* a été confiée par eux à leur *surberadars*, qui leur ont remis des reçus correspondant au versement de leur salaire complet aux coureurs » ; lettre d'Alexander, directeur général des postes en exercice, à H. T. Prinsep, secrétaire, ministère général, datée du 2 septembre 1838, *Home Public*, 12 septembre 1838, n° 27 (il fallait 64 *pice* pour faire une roupie).

45. 'Abstract Schedule of Routes and Rate of Travelling in Nov. 1825', *Home Public*, 2 mars 1826, n° 13.

Bengale, le directeur général des postes, Elliot, proposa l'introduction de montres pour surveiller l'heure : « J'ai l'intention, dans les jours qui viennent, d'envoyer une montre avec le courrier en direction de l'ouest, à titre d'expérience, pour voir s'il est possible de mieux suivre le trajet du courrier que ce n'est le cas pour le moment »⁴⁶. Des mesures comme celle-là permettaient de contrôler et de pénaliser les coureurs « défaillants », de standardiser les horaires, de fixer la vitesse et de produire une idée de « moyenne ». L'utilisation de montres pour noter les heures avec une précision nouvelle avait aussi une valeur symbolique. Cela conférait au *dak* impérial une image de modernité, par opposition aux autres *daks* régionaux ou liés aux *zamindars* (propriétaires terriens).

LES DANGERS DE LA ROUTE

Les « pluies torrentielles », les « ravins et les tigres » évoqués dans le poème de Kipling cité au début de cet article font partie des dangers et des obstacles à affronter pour rendre possible un système de communication moderne. Le dévouement du coureur envers le service public comptait aussi beaucoup. Dans « *Overland Mail* », Kipling dépeint le coureur héroïque, intégré au projet civilisateur de l'Empire. Pourtant, il faut dépasser ce trope impérial familier pour voir ce que de telles représentations nous apprennent sur les déplacements des coureurs et leur façon de faire face aux dangers de la route.

Dans les récits officiels, les routes forestières apparaissent comme des lieux de danger. Il fallait déboiser afin de rendre le trajet sûr pour les coureurs⁴⁷. Les forêts denses étaient perçues comme « interrompant » le déplacement, « bloquant » le champ de vision depuis la route ; elles étaient « infestées » de bêtes sauvages⁴⁸. Mais abattre les jungles était une tâche pratiquement impossible dans de nombreuses zones. Les responsables se plaignaient souvent de difficultés à convaincre la population locale. Dans la région de Nagpur Raepore, on signalait que « la répugnance des habitants des campagnes à se livrer à ce travail » rendait le déboisement particulièrement ardu⁴⁹. De plus, dans les

46. Lettre d'Elliot, directeur général des postes, au maître de poste adjoint, Bancoorah, Sherghatee, Bénarès, Allahabad, Futtehporé, Cawnpore, *Home Public*, 12 avril 1831, n° 76. Des mesures durent être prises pour former les superviseurs à lire l'heure. Elliot diffusa la lithographie d'un cadran pour leur apprendre à se servir d'une horloge.

47. Lettre de Bushby à Prinsep, datée du 15 avril 1828, *Home Public*, 17 avril 1828, n° 27. On retrouve plus tard des déclarations similaires sur la nécessité d'abattre les forêts afin de rendre les routes sûres pour les coureurs ; lettre du directeur général des postes en exercice à H. T. Prinsep, secrétaire, Gouvernement de l'Inde, 9 novembre 1839, *Home Public*, B, 13 novembre 1839, n° 19.

48. Sur le trajet Mirzapore-Saugor, lettre de Smith, agent du gouverneur général, territoire de Saugor Nerbudda, à G. A. Bushby, secrétaire en exercice, ministère général, datée du 25 mars 1833, *Home Public*, 19 avril 1833, n° 27.

49. Lettre de G. I. Fraser, Résidence de Nagpore, au major Wilkinson, Résident britannique, Nagpore, 31 décembre 1839, *Home Public*, 22 janvier 1840, n° 12. Dix mois plus tard, Fraser écrit à nouveau : « L'abattage de la jungle sur une distance de 400 mètres de part et d'autres de la route,

régions forestières du centre de l'Inde, la tâche n'était jamais finie : la végétation poussait vite et recouvrait la surface défrichée. Les forêts épaisses et le terrain difficile créaient des espaces où l'accès était malaisé pour l'État. Dans beaucoup de ces régions, les pistes des *dauriyas* servaient de lien, créaient des territoires de contrôle et d'empire, pénétrant des zones qui semblaient hors de portée.

Mais il existait pour les coureurs des dangers bien réels. Au cours des années 1830 et 1840, des rapports émanèrent de nombreuses régions à propos de coureurs attaqués par des tigres. Depuis la région de Bagh Nuddee, qui devint célèbre pour ce genre d'incident, des témoins oculaires racontèrent :

Vers minuit, le 29 octobre 1831, le courrier de Calcutta arriva. Accompagné par Mohun Singh Rajpoot, âgé de 45 ans, ainsi que de deux cipayes, je transportais le *dak* de Baugh Nuddee jusqu'à Moondipore, sur une distance de 5 coss. À environ un coss de Baugh Nuddee [...] se trouve une jungle très épaisse. De cette jungle un tigre est sorti vers minuit et a emporté Mohun Singh.⁵⁰

Le 26 septembre, alors qu'un des coureurs transportait le *dak* de Calcutta depuis le Bagh Nuddee vers le Moondepore Tuppa, accompagné par un *burkundaz* (garde), un tigre se jeta sur le *burkundaz* et l'emporta ; le *hurkurrah* cria et poursuivit le tigre sur quelques mètres, mais celui-ci disparut dans les herbes hautes⁵¹.

Sur l'itinéraire Kunjipur-Haldia, des rapports signalèrent que les coureurs avaient menacé de ne plus voyager de nuit, par peur des tigres⁵². Dans beaucoup de districts frontaliers de l'Orissa et du Bengale – Sambampur, Lora-palli (au Ganjam), Haldia –, les coureurs refusaient de porter le courrier. Dans la région de Haldia, ils refusaient de travailler la nuit si des *shikaries* (chasseurs) n'étaient pas chargés de leur protection⁵³. À Lorapalli, « sept sur douze [...] ont aussitôt déserté après avoir touché leur salaire, ce qui a causé un retard de 24 heures dans la réception du courrier de Bombay »⁵⁴.

Les hauts fonctionnaires des postes réagissaient à ces rapports avec un mélange d'inquiétude et d'incrédulité. Dans le discours administratif, il paraissait à peine croyable que les *dauriyas* refusent de travailler par peur des

opération déjà accomplie deux fois, est en cours pour la troisième fois et doit être répété chaque année » ; 20 octobre 1840, *Home Public*, 4 novembre 1840, n° 22B.

50. Déposition de Turwar Sah Goud, 40 ans, en garnison à Chokee, Bhag Nuddee, *Home Public*, 17 janvier 1832, n° 38. *Bagh* = tigre ; *coss* = mesure de distance, entre deux et trois kilomètres.

51. Traduction du rapport adressé par le *duffadar*, Gordon, maître des postes, résidence de Nagpore, au directeur général des postes, Calcutta, 2 octobre 1831, *Home Public*, 17 janvier 1832, n° 38.

52. Lettre d'Alexander à Prinsep, secrétaire, Gouvernement de l'Inde, *Home Public*, 28 août 1839, n° 43.

53. Lettre de L. L. Rousseau, maître de poste à Kedgerree (Khejuri), à W. Moore, maître de poste adjoint, 25 août 1839, *Home Public*, 28 août 1839, n° 43.

54. Babington appelait à des mesures urgentes : « Je crains qu'il soit impossible de remplacer les hommes qui ont déserté, d'autant que je n'ai aucun pouvoir pour les punir ou en contraindre d'autres au service » ; lettre de Babington à Moore, 6 octobre 1842, *Home Public*, 12 octobre 1842, n° 15.

tigres. Dans les textes officiels, les *dauriyas* sont vus comme des habitants de la jungle : leur corps porte la marque des étendues sauvages qu'ils traversent. En 1921, Geoffrey Clarke les décrivait ainsi dans son histoire des services postaux : « Les coureurs de poste se recrutent essentiellement parmi les races les moins civilisées de l'Inde, dont beaucoup sont de religion animiste. Ils affrontent les bêtes sauvages et les bandits de grand chemin, mais ils font des détours de plusieurs kilomètres pour éviter l'esprit malfaisant qu'abrite tel arbre »⁵⁵. On ne prêtait guère d'attention aux récits de rencontre entre coureurs et fauves. Quand Mohan Singh fut tué sur le Bagh Nuddee, le maître des postes exigea que le Résident à Nagpur mène l'enquête pour savoir s'il avait bien été emporté par des tigres : « [...] il est peu probable qu'un tigre s'étant emparé aussi longtemps d'un corps n'ait emporté qu'une petite portion de la poitrine et la tête de sa malheureuse victime, car c'est bien la dernière partie d'un corps humain qu'un animal affamé emporterait, à mon avis »⁵⁶. En l'occurrence, les responsables décidèrent de ne pas ajouter foi à la parole des témoins. Ils affirmèrent qu'aucune preuve vérifiable ne garantissait que Mohan Singh ait été tué par un tigre.

Dans un discours officiel qui mettait toujours plus l'accent sur le besoin de « preuves » et de « traces », même un affrontement fatal avec un tigre devait être prouvé. Et comme on l'a vu, l'idée que la peur des prédateurs pourrait empêcher les *dauriyas* de courir semblait invraisemblable aux responsables des services postaux. Pour établir un réseau de communication moderne, tous les obstacles devaient être affrontés et surmontés. La livraison du courrier ne pouvait être perturbée par les forces de la nature. Les hauts fonctionnaires suggéraient en général que les histoires de tigres et d'autres dangers étaient un moyen d'extorquer des compensations ou de ne pas avoir à courir la nuit. Ils se méfiaient des revendications des coureurs, exigeaient la « preuve » des attaques de tigres, et craignaient que les *dauriyas* ne s'en servent pour obtenir un meilleur salaire et une vitesse moindre. Évoquer les dangers de la route apparaissait comme une stratégie visant à négocier les conditions de travail.

Des zones forestières comme Midnapur et Sambulpur, pour citer quelques exemples précis, avaient longtemps résisté aux intrusions extérieures et à l'ouverture d'une voie de *dak*. Les fonctionnaires responsables des communications postales dans ces régions étaient convaincus qu'on exagérait beaucoup le danger lié aux tigres. Pour eux, les histoires de fauves circulaient uniquement à cause de l'opposition locale à la création de routes postales⁵⁷. Dans d'autres zones, la région de Singhbhum, par exemple, les jungles étaient vues comme des cachettes pour les *dacoits* (bandits). Selon les hauts fonctionnaires, la population locale utilisait les rapports sur les tigres comme un prétexte, en

55. Clarke, *Post Office of India*, op. cit., p. 5.

56. Lettre d'Elliot, directeur général des postes, à G. A. Bushby, 7 janvier 1832.

57. À propos de l'opposition locale à l'intrusion des coureurs de *dak*, cf. aussi Michael H. Fisher, 'East India Company's...', loc. cit., p. 325.

leur donnant « l'apparence spécieuse de récits sincères »⁵⁸. Pourtant, les retards dans l'acheminement du courrier et le refus de courir de la part des *dauriyas* inspiraient des inquiétudes dans les cercles officiels. Le maître de poste de Sambulpur écrivit ainsi : « Je n'ai aucun pouvoir de punir les hommes et si je les renvoie il sera absolument impossible de les remplacer, ce dont ils sont très conscients »⁵⁹. Sur le trajet Bombay-Calcutta, où les coureurs devaient être à l'heure pour l'arrivée et le départ des navires transportant le courrier terrestre, les rapports d'attaques par des tigres causaient de sérieux soucis. En mars 1828, le courrier de Calcutta ayant plus de quinze heures de retard, Babington, alors en fonctions, envoya un groupe de *peons* (employés subalternes) armés, proposant « une récompense de 25 roupies à quiconque apporterait la tête d'un tigre »⁶⁰.

Manifestement, les responsables des services postaux se méfiaient des histoires de tigres mais les confirmaient aussi. Ils ne pouvaient fermer les yeux sur les décès de coureurs dans la jungle. Pourtant, le réseau du courrier impérial ne pouvait reposer sur une politique du soupçon. Les fonctionnaires devaient s'assurer que les coureurs ne désertaient pas. L'acheminement du courrier devait se poursuivre, et il fallait dissiper les craintes des coureurs. Un sentiment de sécurité devait être créé, des dédommagements et des récompenses devaient être versés en cas de décès et de blessures. En accordant le principe d'une somme forfaitaire pour la famille des coureurs tués, l'État validait officiellement le principe de compensation pour les travailleurs décédés pendant le service⁶¹. Stockwell recommande « une prime » de cent roupies pour la veuve d'un coureur dévoré par un tigre alors qu'il accomplissait son devoir d'« employé de l'État »⁶².

La peur des tigres jouait un rôle dans les calculs des contractants qui mobilisaient les coureurs. Ils exigeaient de l'État des concessions : une rallonge pour l'emploi de *burkandazs* (gardes), pour la fourniture de pistolets et d'armes à feu, et pour les *mussals* (torches) accompagnant les coureurs. Les responsables des postes satisfirent bon nombre de ces demandes, affirmant que cela permettrait aux coureurs de voyager sans crainte la nuit⁶³. L'État dut donc faire des concessions, surtout pour les zones particulièrement inaccessibles, et quand les *dauriyas* et leurs contractants étaient en position de force pour négocier.

58. Lettre du major N. Jackson à Prinsep, *Home Public*, 13 avril 1830, n° 56.

59. Lettre du maître de poste, Sumbulpore, à W. Moore, maître de poste adjoint, 3 octobre 1842, *Home Public*, 12 octobre 1842, n° 15.

60. Lettre de Babington à G. Stockwell, directeur général des postes, datée du 26 mars 1828, *Home Public*, 17 avril 1828, n° 27.

61. Lettre d'Elliot, directeur général des postes, à Saunders, secrétaire en exercice, ministère général.

62. Lettre de Stockwell à Bushby, 23 janvier 1828, *Home Public*, 7 février 1828, n° 22.

63. Lettre du capitaine Charles Johnson, maître de poste, Khandesh, à Elliot, directeur général des postes, Bombay, 17 avril 1839, *Home Public*, 17 juillet 1839, n° 17.

Mais les dangers de la jungle n'étaient-ils qu'un stratagème ? Les coureurs redoutaient réellement les prédateurs dont les documents officiels refusaient de reconnaître la menace. Ils avaient peur de courir seuls, surtout la nuit. Le lieutenant Kittoe, chargé de construire une route pour le *dak*, livra cette description :

Les coureurs voyagent en général par deux, de nuit comme de jour, parfois à trois la nuit, l'un portant la sacoche, les deux autres tenant des *hoolahs* et des tisons formés par des branches de saule fendues, longues de trois à quatre mètres, attachées par de l'herbe, produisant une vive lumière qui effraye les bêtes sauvages, en particulier les ours. Les hommes seuls s'aventurent parfois en plein jour quand la campagne est relativement sûre.⁶⁴

Se déplacer dans des régions comme celles de Nagpur-Seonie, Sambulpur, Ramgurh ou du Bagh Nuddee était toujours délicat. Comme d'autres habitants, les *dauriyas* avaient des pratiques et des rituels pour s'attirer les faveurs des divinités qui, croyait-on, pouvaient les protéger des bêtes sauvages. Dans les Sundarbans, on parlait beaucoup de Dakhin Rai, le dieu-tigre vengeur, et de la figure nourricière de Bonbibi, qui protégeait les villageois et les autres contre les attaques des prédateurs⁶⁵. Ceux qui entraient dans les zones de jungle recherchaient l'aide des fakirs et d'autres individus connus pour posséder des sortilèges capables d'éloigner les fauves et de protéger les voyageurs. Les humains ne pouvaient à eux seuls se procurer la force d'affronter les dangers ; la médiation divine était nécessaire.

Concernant l'Inde centrale, Sleeman relatait de fabuleuses histoires de tigres dotés de propriétés magiques ou d'« hommes changés en tigres » particulièrement acharnés contre leurs proies humaines, histoires qui semblaient insister sur la vulnérabilité et l'impuissance des hommes⁶⁶. C'est dans ce contexte qu'il faut comprendre les revendications de *dauriyas* qui demandaient de quoi faire des offrandes pour « une vieille femme » (censée avoir des pouvoirs spéciaux contre les bêtes de la jungle). Les veuves, on le sait, occupent un espace liminal, entre le normatif et le non-normatif, l'humain et l'extra-humain. Indifférents à l'univers mythique qu'ouvrent ces récits, les fonctionnaires des postes approuvèrent la rallonge demandée, mais n'y virent qu'une somme destinée à une « vieille femme ». Le maître de poste considérait cette pratique comme une concession importante faite aux coureurs, « qui fonctionne comme ce genre de croyance, de manière avantageuse pour empêcher les retards dans l'acheminement du courrier, en incitant les coureurs à

64. *Home Public*, 6 janvier 1841, n° 25.

65. Annu Jalais, *Forest of Tigers: People, Politics and Environment in the Sundarbans*, London, Routledge, 2010, p. 70-74 et p. 157-64.

66. Sleeman, par exemple, fait allusion à des tigres dotés de pouvoirs magiques dans la région de Jabalpur-Mirzapur : William H. Sleeman, *Rambles and Recollections of an Indian Official*, London, Hatchard, 1844, p. 161-67.

se déplacer avec assurance à des moments où, autrement, ils auraient peur de voyager »⁶⁷.

QUE DEVINT LE *DAK* À CHEVAL ?

Une question couramment posée est de savoir pourquoi les chevaux ne furent-ils pas utilisés pour le *dak* dans la première moitié du XIX^e siècle. En principe, les contractants étaient libres d'utiliser n'importe quel mode de transport, pourvu que le courrier soit acheminé à la vitesse requise⁶⁸. Les années 1830 et 1840 furent marquées par des tentatives sporadiques visant à établir le *dak* à cheval, mais ces expériences restèrent localisées, et ne se substituèrent jamais entièrement au système de coureurs. Que devint donc le *dak* à cheval⁶⁹ ?

Dans les discussions officielles, on cherchait constamment à rationaliser l'usage de coureurs pour le transport du courrier, par opposition aux voitures à cheval. Dans les négociations entre les contractants et les autorités postales, la vitesse relative du *dak* et le coût du courrier à cheval étaient des éléments décisifs. En répondant à un appel d'offre pour le *dak* à cheval, les contractants devaient garantir une vitesse moyenne minimum de cinq à six miles de l'heure (alors que la moyenne n'était que de quatre à cinq miles de l'heure pour les coureurs) et s'engageaient à payer des amendes en cas de retard⁷⁰. Dans les calculs officiels, cependant, cette rapidité accrue avait pour contrepartie les frais additionnels liés aux chevaux. Le gain en vitesse justifiait-il ces frais supplémentaires ? La question fut posée à maintes reprises.

Moorleedhur, bijoutier, signa un contrat de *dak* à cheval sur le trajet Bénarès-Delhi⁷¹. Sur la partie de la route allant de Cawnpore à Allahabad, soit une distance de 129 miles, la vitesse moyenne de ses chevaux se situait entre huit et neuf miles de l'heure ; au total, le gain de temps était de dix heures sur ce tronçon de l'itinéraire⁷². Dans les calculs officiels, le gain en vitesse était anéanti par le coût du service. Selon les estimations, la dépense

67. Lettre du directeur général des postes en exercice, division de Nagpur, à G.A. Bushby, secrétaire, Gouvernement de l'Inde, 23 juin 1842, *Home Public*, 6 juillet 1842, n° 5.

68. Les appels d'offre ne précisaient pas le moyen de transport à employer. Les contractants étaient libres d'utiliser celui de leur choix, à condition que la vitesse exigée soit respectée. Cf. par exemple, la copie du contrat signé avec Moorleedhur ; lettre d'I. Rankin, directeur général des postes, Provinces du nord-ouest, à I. Thomason, secrétaire du Gouvernement, Provinces du nord-ouest, 12 juillet 1841, *Home Public*, 11 août 1841, n° 3.

69. Lettre du directeur général des postes en exercice, division de Nagpur, à G. A. Bushby, secrétaire, Gouvernement de l'Inde, 23 juin 1842, *Home Public*, 6 juillet 1842, n° 5.

70. Les amendes étaient progressives, selon le temps perdu. Cf. par exemple, le contrat avec Bishumbar Dey pour le *dak* à cheval entre Calcutta et Midnapore, 15 juin 1842, *Home Public*, B, 13 juillet 1842, n° 25.

71. Comme beaucoup d'autres marchands indiens, Moorleedhur gérait le contrat pour un spéculateur européen, employé de la Compagnie.

72. Les dépenses supplémentaires qu'entraînait le courrier à cheval sur les quelque 200 kilomètres séparant Cawnpore d'Allahabad s'élevaient à 1 700 roupies par mois.

totale du *dak* à cheval sur les 477 miles séparant Bénarès de Delhi, d'un montant de 12 000 roupies, était trois fois supérieure à celle qu'occasionnait le système existant de coureurs. L'administration du Gouverneur général répugnait à approuver ce surcroît de dépense, que ne compensaient pas les recettes postales sur ce trajet⁷³.

Les contrats de *dak* à cheval étaient souvent interrompus, parce que le contractant n'avait pas pu respecter la vitesse stipulée. Pourquoi le *dak* à cheval n'était-il pas plus rapide ? Pour conserver une bonne vitesse, surtout la nuit, les chevaux avaient besoin de routes exemptes d'arbres, de souches et d'autres obstacles. Le système postal du Japon des Tokugawa, ou en Europe aux XVII^e et XVIII^e siècles, fonctionnait efficacement dans les régions où avait été construit un important réseau de routes et de ponts⁷⁴. En Inde, au contraire, on préférait souvent les *dauriyas* parce qu'ils pouvaient se déplacer vite à travers les forêts et en terrain difficile, même en l'absence de véritables pistes. Les chevaux, en particulier lorsqu'ils devaient tirer des charrettes et des *ekkas* (chariot à un cheval), avaient une vitesse moyenne inférieure à celle des coureurs⁷⁵.

Pour les contractants, investir dans le *dak* à cheval était une entreprise risquée. Contrairement à un système de coureurs, cela impliquait une mise de fonds plus importante et une plus forte possibilité de pertes. Quand le contrat était annulé, la perte était double, portant non seulement sur le capital investi en chevaux, charrettes et autre équipement, mais aussi sur les gains à venir. Moodalliar, qui créa un *dak* à cheval sur le trajet Nagpur-Raepore, acheta 58 chevaux de selle, 34 couples de bœufs, et huit carrioles pour transporter le « courrier terrestre ». Le contrat de Moodalliar, d'une durée de 20 mois, de mai 1839 à décembre 1840, prit fin peu avant échéance. Outre la perte du contrat, il dut payer une amende de 9 000 roupies (un tiers du montant total qui lui était dû pour les 20 mois). Investir dans les chevaux était également risqué, puisqu'il arrivait souvent que les bêtes soient grièvement blessées sur les trajets en terrain difficile. Babington, qui avait un contrat de *dak* à cheval dans l'Orissa, se plaignit que sept de ses chevaux aient été estropiés dans les zones accidentées de la région de Phooljur.

Si les contractants étaient réticents à poursuivre avec le *dak* à cheval, c'était aussi à cause du système de paiement par arriérés. Leur grief était que la pratique du « paiement à terme échu » les obligeait à « emprunter afin de

73. Lettre de Bushby, ministre général, à Hamilton, secrétaire, Provinces du nord-ouest, 23 mars 1842, *Home Public*, A, 23 mars 1842, n° 7. Des considérations similaires furent prises en compte dans l'élimination du *dak* à cheval sur le trajet Calcutta-Meerut dans les années 1830 ; cf. *Home Public*, 1^{er} juin 1830, n° 52.

74. Cf. par exemple, Robert Hall, 'Tokkaido Road and Region', in *Geographical Journal*, n° 27, 1937, p. 353-377 ; Constantine Vaporis, 'Corvee Labour and Peasant Contention', in *Monumenta Nipponica*, n° 41, 1986, p. 377-414.

75. « Naturellement, le fait que la vitesse du courrier à cheval n'excède pas celle dont on supposerait capables les coureurs paraît étrange à ceux qui ne connaissent pas l'état actuel des routes » ; lettre du directeur général des postes à Prinsep, *Home Public*, 1^{er} juin 1830, n° 52.

pourvoir à leurs besoins». Beauchamp, maître de poste adjoint à Gaya, qui gérait le contrat de l'*ekka dak* à Bancoorah, y voyait la principale raison de l'effondrement de cette opération⁷⁶. La retenue sur salaire et la déduction des amendes, méthodes disciplinaires courantes, rendaient l'investissement dans les chevaux peu attractif pour les contractants du *dak*⁷⁷.

Enfin, pour expliquer l'absence de *dak* à cheval, nous devons aussi tenir compte de la résistance des communautés locales aux nouveaux modes de transport. Les *dauriyas* expérimentés connaissaient bien les itinéraires d'une région et les habitants des villages voisins. Des réseaux auxquels ils étaient connectés étaient fermement établis au sein des communautés locales, en général défavorables à l'arrivée du *dak* à cheval⁷⁸. Les services postaux agissaient souvent en collusion avec ces intérêts. Les contractants du Bengale mettaient en avant les énormes problèmes que rencontrait le *dak* à cheval, auquel «les indigènes, en particulier tout le corps des subordonnés des postes, sont fortement hostiles»⁷⁹. À Bancoorah, des rapports relatèrent qu'un contractant ayant introduit un *ekka dak* dut renoncer au projet à cause d'une intense opposition locale. Les conducteurs d'*ekka* venus de Patna étaient terrorisés à la perspective de traverser les jungles de Ramgarh. Supplantés par le nouveau service à cheval, les coureurs locaux encourageaient ces craintes et effrayaient les conducteurs d'*ekka* en exagérant les histoires de tigres et de bêtes sauvages. Beaucoup de conducteurs s'enfuyaient épouvantés, dit-on⁸⁰.

On sait que cette opposition à la technologie nouvelle et cette résistance de la part des intérêts locaux existaient dans de nombreuses parties de l'Inde. Néanmoins, parmi les responsables des postes, ces anecdotes étaient fondues en un récit favorable à leur institution. L'échec du *dak* à cheval était attribué à l'opposition locale plutôt qu'au non-paiement des sommes dues par contrat.

*

Comme je l'ai souligné, déterminer la vitesse du coureur participait au processus de création d'une poste publique, par contraste avec les systèmes existants. Calculer la rapidité, garantir la régularité, estimer le temps d'acheminement, tout cela s'inscrivait dans l'élaboration d'un système postal «moderne», même lorsqu'il s'appuyait sur les traditionnels *dauriyas*. À l'intérieur du nouveau système, le *dauriya* était revêtu des signes de la modernité

76. Comme dans beaucoup d'autres cas, Beauchamp gérait un contrat officiellement détenu par un autochtone, Mirza Sarafraz Allie; cf. *Home Public*, 12 mai 1829, n° 27.

77. Pour que le *dak* à cheval fonctionne efficacement, Stockwell, directeur général des postes, recommandait que des mesures spéciales soient prises afin de payer les contractants «à la fin de chaque mois»; lettre de Stockwell à Bushby, 16 avril 1829, *Home Public*, 12 mai 1829, n° 27.

78. À propos des pratiques par lesquelles les coureurs dissuadent les nouveaux-venus d'entrer dans la profession, les pattamars dans le sud de l'Inde, cf. par exemple Gagan D. S. Sood, 'The Informational Fabric...', *loc. cit.*, p. 1099.

79. Lettre de F. Bashford à G. Alexander, directeur général des postes, Calcutta, 9 octobre 1839, *Home Public*, 23 octobre 1839, n° 31.

80. Lettre du directeur général des postes à Bushby, *Home Public*, 12 mai 1829, n° 27.

coloniale ; il était soumis à de nouveaux règlements, à de nouvelles règles pour les contrats écrits, à de nouveaux documents et aux reçus. La vitesse était minutée et mise noir sur blanc. Le nombre d'étapes et le rythme du voyage étaient notés, on inscrivait sur le corps du coureur le temps mis à atteindre telle destination. Notre but n'est pas de voir si ces efforts produisirent les résultats escomptés, mais de comprendre les préoccupations sous-jacentes à l'instauration de cette réglementation.

Instituer la vitesse du coureur et préciser les étapes où l'on changeait de coureurs et de porteurs de palanquin (*dak chowkis*) faisait également partie d'une nouvelle politique de spatialisation. Le terme *dak* dérive en fait du mot « poste », ces relais où se tenaient prêts des coursiers ou d'autres modes de communication⁸¹. Établir des étapes et des *dak chowkis* devint un moyen de cartographier le territoire et de marquer les limites de l'autorité coloniale. Les coureurs pouvaient parcourir toutes sortes de terrain, traverser d'épaisses forêts où l'État avait du mal à entrer. Les pistes des *dauriyas* jouèrent un rôle crucial pour connecter et créer les territoires de contrôle et d'empire, pour pénétrer des espaces apparemment hors de portée pour l'État.

Ultime question : où se trouvaient les routes du *dak* ? Les nouveaux réseaux routiers s'éloignaient des itinéraires plus familiers, coupant à travers la forêt, avec souvent de fortes montées pour réduire la distance. Pourtant, ces trajectoires ne pouvaient atteindre tous les endroits, ou traverser toutes les forêts. De grandes portions de route furent littéralement créées par les pas des *dauriyas*. Leur course continue finissait par tracer un chemin, par marquer un itinéraire⁸². Dans bien des cas, néanmoins, même ces pistes de terre battue n'existaient pas. Dans la jungle surtout, le souci officiel était plus d'ôter les souches, pour permettre de courir sans encombre⁸³. Les routes du *dak*, en un sens, étaient présentes par leur absence. À beaucoup d'endroits, les coureurs *étaient* la route. Le réseau moderne de services postaux se construisit sur leur dos.

J'ai commencé cet article en citant le poème de Kipling. Je voudrais terminer avec une autre image, popularisée par le poète bengali Sukanto

81. « Il est intéressant de noter que les termes vernaculaires (*dak* dans le nord de l'Inde, *tappal* dans le sud et l'ouest) dérivent du mot anglais désignant les étapes où se tenaient prêts les coureurs ou d'autres moyens de transport », in *The Imperial Gazetteer of India*, volume III : *Economic*, Oxford, Clarendon Press, 1908, p. 418.

82. On rencontre souvent des déclarations semblables à celle-ci : « Sur les portions de trajet comme la route de Raepore, où la pluie tombe à intervalles réguliers, les coureurs, à force de marcher au même endroit, créaient un passage acceptable à défaut d'être bon », *Home Public*, 14 octobre 1840, n° 6A.

83. *Home Public*, B, 6 janvier 1841, n° 28. Il était important que des services comme celui reliant Calcutta à Bombay restent opérationnels toute l'année, mais le coût des routes était calculé en fonction de leur utilité pour l'acheminement du courrier : « il est fort douteux que les lourdes dépenses entraînées par une telle route puissent être compensées soit par le gain dans la transmission des courriers publics, soit par une hausse de la circulation vers Sumbhulpore et Nagpore [...]. L'avantage acquis, mentionné plus haut, serait la transmission du courrier à une vitesse similaire ou pratiquement similaire toute l'année » ; lettre de Fraser, maître de poste, au Résident britannique, Nagpore, *Home Public*, 4 novembre 1840, n° 22B.

Bhattacharya, dans un poème intitulé « Le Coureur »⁸⁴. Écrit avec une profonde empathie, ce texte tente de refléter les côtés héroïques et tragiques, les moments de joie et de souffrance, la proximité et la distance par rapport au poids que le coureur porte sur son dos. Par-delà ces tropes habituels de la poésie radicale, d'autres images apparaissent. Ce qui est particulièrement frappant chez le coureur de ce poème, c'est son mouvement continu : les villages défilent rapidement, tandis qu'il file vers sa destination. Fatigué et affamé, épuisé, le coureur ne peut se reposer la nuit ; il a encore un long chemin à parcourir avant l'aube. L'histoire du coureur est liée à l'oppression d'une nouvelle conception du temps, et à la constitution d'un ensemble de nouveaux idéaux : les principes de vitesse et de régularité, l'idée d'engagement public et de bien public. Dans cet article, j'ai voulu explorer les petites histoires qui se cachent derrière ces images populaires, comprendre le système à l'intérieur duquel travaillaient et vivaient les coureurs.

*Chitra Joshi est professeur associé à l'Indraprastha College,
Delhi University (Inde)*

Traduit de l'anglais par Laurent Bury

84. Sukanto Bhattacharya, *Sukanto-Samagra*, Calcutta, Juthika Book Stall, 1970, p. 77-79.