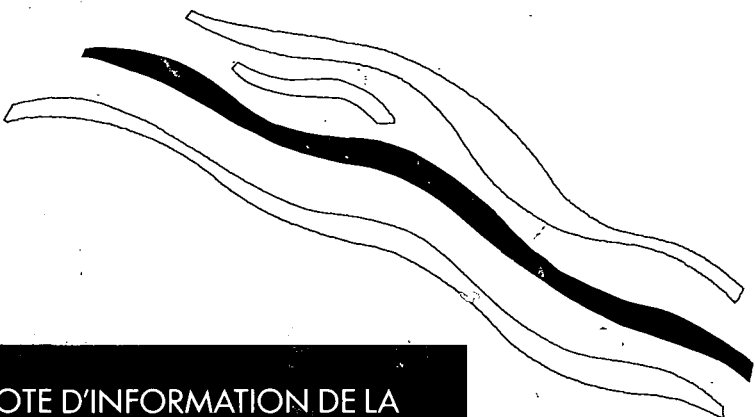
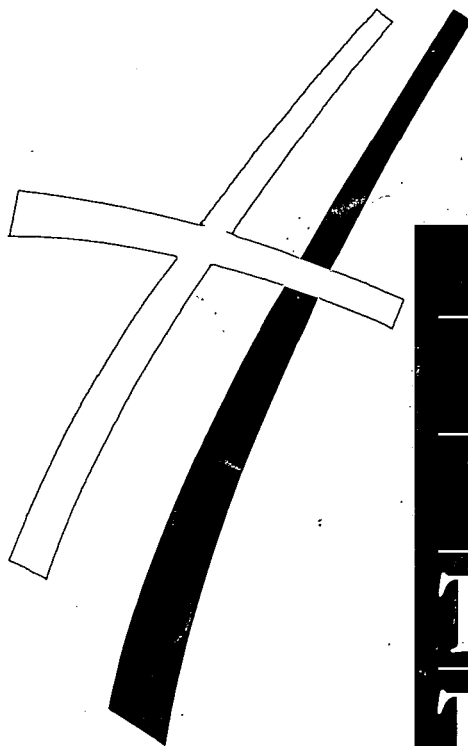


N°

110

JUL. AOUT 89



LA NOTE D'INFORMATION DE LA

---

**DIRECTION**

---

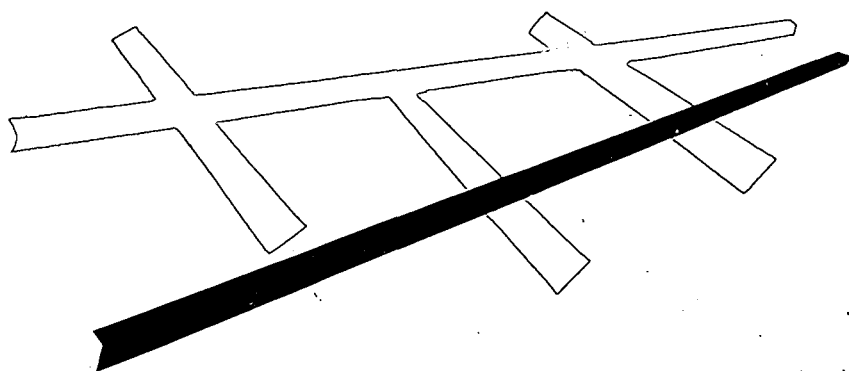
**DES**

---

**TRANSPORTS**

---

**TERRESTRES**



sommaire :

**SPÉCIAL  
BICENTENAIRE**

**LES TRANSPORTS  
TERRESTRES  
EN 1789**

CDAT  
3125



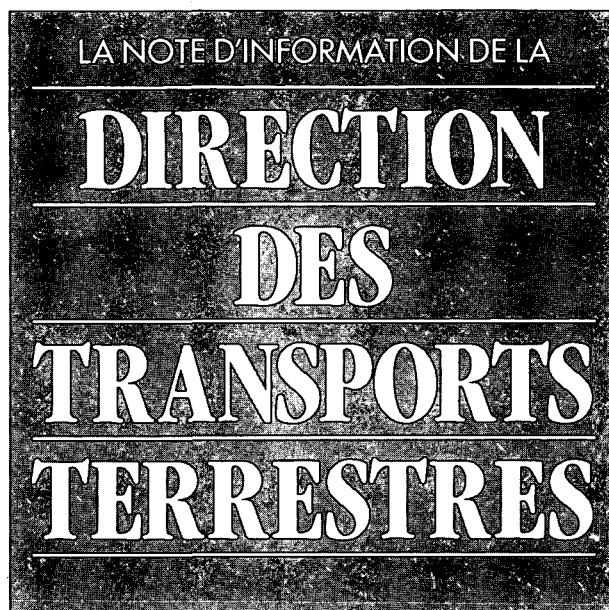
MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT,  
DES TRANSPORTS ET DE LA MER

244, bd St-Germain  
75007 Paris  
Téléphone : 45.49.61.62



# SOMMAIRE

## N° 110 JUIL/AOUT 1989



### **NUMÉRO SPÉCIAL BICENTENAIRE : LES TRANSPORTS TERRESTRES EN 1789**

• Editorial du Ministre ..... page 3

• XVIII<sup>e</sup> siècle et transports terrestres  
par Catherine Chartrain ..... page 5

#### **Transports collectifs**

• La naissance des voitures publiques, coches et diligences du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle  
par Jean-Jacques Faure ..... page 8

#### **Voies navigables**

• Les voies navigables au XVIII<sup>e</sup> siècle  
par Michèle Mius ..... page 14

#### **Social**

• Les révolutionnaires et la protection sociale, survol de deux siècles d'histoire sociale  
par Josée Casabianca ..... page 28

#### **Chemins de fer**

• Bicentenaire... Chemins de fer... Quelques dates...  
par Martine Parmentier ..... page 34

#### **Etranger**

• Les transports par caravanes à travers le Sahara au XIX<sup>e</sup> siècle  
par Thierno Barry ..... page 36

• Les projets de chemin de fer transsaharien  
par Philippe Ayoun ..... page 38

#### **Transport de matières dangereuses**

• Un peu d'histoire  
par Hoa Nguyen-Duy ..... page 40

#### **Transports routiers**

• Le fardier de Cugnot  
par Laurence Biremon ..... page 42

• Arthur Young : « Voyages en France »  
par Catherine Chartrain ..... page 44

#### **Vie des services**

• Une adresse : « 244, boulevard Saint-Germain... à Saint-Germain-des-Près » .. page 46

—

---

# EDITORIAL

*La capacité considérable d'expertise, de recherche et d'étude que recèle le Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer n'est pas nouvelle. Elle est le fruit d'une riche tradition – n'allons-nous pas, dans quelques années, célébrer le 250<sup>e</sup> anniversaire de l'École Nationale des Ponts et Chaussées – tradition incarnée dans une longue lignée d'ingénieurs, de techniciens et d'agents du secteur public.*

*La France moderne doit beaucoup à ces générations successives de techniciens serviteurs de l'État, constructeurs d'ouvrages, organisateurs de réseaux de communication, aménageurs du territoire. Du tracé des routes royales et de l'aménagement des voies navigables, sous la monarchie, à la constitution du réseau ferré, sous le Second Empire et la République puis, plus près de nous, à la construction d'autoroutes et de voies ferroviaires à grande vitesse, ils ont remodelé l'espace national et contribué aux grandes mutations de notre économie et de notre société.*

*Il n'est que de voir tout ce que la politique de grands équipements a apporté à notre pays et à ses habitants au cours du dernier demi-siècle. Comme l'a écrit le géographe Paul Claval : « La modernisation de la France tient en définitive davantage, au cours des Trente Glorieuses, aux facilités accrues de déplacement et de communication qu'à l'industrialisation. » Le développement des voies de communication, et, au premier chef, des réseaux de transport, a permis de freiner une tendance pluriséculaire à la centralisation des activités, au réveil économique de l'Ouest et du Midi et à un véritable renouveau urbain, au bénéfice des métropoles régionales et des villes moyennes. Il a favorisé enfin un accès plus large aux loisirs et à nos ressources culturelles. Quant à la poursuite de cet effort d'équipement engagé par le Gouvernement de M. Michel Rocard, conformément aux orientations tracées par le Président de la République, M. François Mitterrand, chacun a bien conscience qu'elle est la condition nécessaire pour que la France parachève sa modernisation économique et sociale et s'intègre avec succès dans les grands courants d'échanges du marché européen en cours de constitution.*

*Michel DELEBARRE  
Ministre de l'Équipement,  
du Logement, des Transports et de la Mer*

Observatoire Économique  
et Statistique des Transports  
GOUVERNEMENTAL  
1987, n°



# XVIII<sup>e</sup> SIECLE ET TRANSPORTS TERRESTRES

Par Catherine CHARTRAIN,  
Sous-Direction des Affaires Générales et Financières, D.T.T.

*Le XVIII<sup>e</sup> siècle, siècle des lumières et du développement des sciences, est marqué, en France, par une certaine vitalité démographique – la population française évaluée à 21 ou 22 millions en 1700 est passée à 28,5 millions en 1790, dans les frontières actuelles (1) – par les progrès de l'agriculture, le développement de l'industrie textile, mais aussi de l'industrie lourde (forges...) et surtout par l'essor du commerce extérieur dont bénéficient quatre grands ports Bordeaux, Nantes, Rouen et Marseille, et certaines villes de l'intérieur, bien desservies par des réseaux de grand commerce et des axes fluviaux.*

Sur le plan du commerce intérieur, l'existence de multiples douanes et d'une réglementation faisant obstacle notamment à la libre circulation des grains liée à l'insuffisance des transports, entraîne un fort cloisonnement économique entre régions et des inégalités régionales très marquées (par exemple, on peut constater, au même moment, un excédent de grains dans une province, et un déficit dans la province voisine dans un rayon de 200 km...).

\*  
\* \*

Ce siècle constitue une étape importante dans l'élaboration d'un réseau de communication créant les conditions d'un épanouissement du marché national et de la desserte des grandes métropoles et des ports.

L'effort de modernisation s'est d'abord et principalement porté sur le réseau routier.

Les chemins de l'époque ne pouvant plus supporter l'accroissement de trafic, une politique d'équipement routier est définie par une instruction du 13 juin 1738, précisant la typologie des routes et le calendrier des travaux selon ce classement.

En 1790, le directeur général des ponts et chaussées, Chaumont de la Millière, indique que l'ordre des travaux a été respecté, et précise ainsi l'état de réalisation : « ... toutes celles de 1<sup>re</sup> classe, c'est-à-dire qui communiquent de la capitale aux extrémités du royaume sont achevées ; il en est de même de celles qui de Paris aboutissent aux capitales de chaque généralité... Celles de la seconde, qui établissent les communications entre les capitales, de même qu'entre les principales villes de commerce sont, en général, presque toutes faites.

Quant à celles de troisième classe, destinées à lier entre elles les différentes parties de chaque province... elles ne sont pas très avancées... » hormis dans quelques généralités (Ile-de-France, Lorraine, Franche-Comté...).

Dans les années 1780, on estime à 25 000 km la longueur des routes ouvertes en France.

Ce développement du réseau routier se fait sous l'impulsion du contrôleur général Orry, et surtout de Daniel-Charles Trudaine, ainsi que de certains intendants de province comme Turgot en Limousin.

Les ingénieurs des ponts et chaussées formés à Paris par Perronet en sont les maîtres d'œuvre, surtout pour l'édification des nombreux ponts, tandis que les conducteurs et les « piqueurs » des ponts et chaussées en sont les exécutants avec les paysans de la corvée royale.

L'administration des ponts et chaussées est organisée en 1743 par Trudaine et Perronet ; à partir de 1747, l'assemblée des ponts et chaussées se réunit chaque semaine pour examiner les projets routiers et préparer les arrêts du Conseil, et une école est créée pour former des ingénieurs spécialisés.

Le système de la corvée royale (une à deux semaines par an pour tous les paysans valides) est établi en 1738 par Orry pour la construction des chemins (la construction des ouvrages d'art est laissée à des entrepreneurs locaux).

Déjà remplacé dans quelques provinces par des contributions pécuniaires, ce système est, une première fois, abrogé par Turgot (édit de février 1776), puis remis en vigueur jusqu'en novembre 1786, date à laquelle un arrêt du Conseil transforme la corvée en prestation en argent.

(1) A la même époque, on évalue la population de Grande-Bretagne à 10 millions, d'Espagne à 10 millions, de Prusse à 6 millions, et de l'Empire des Habsbourg à 27 millions.

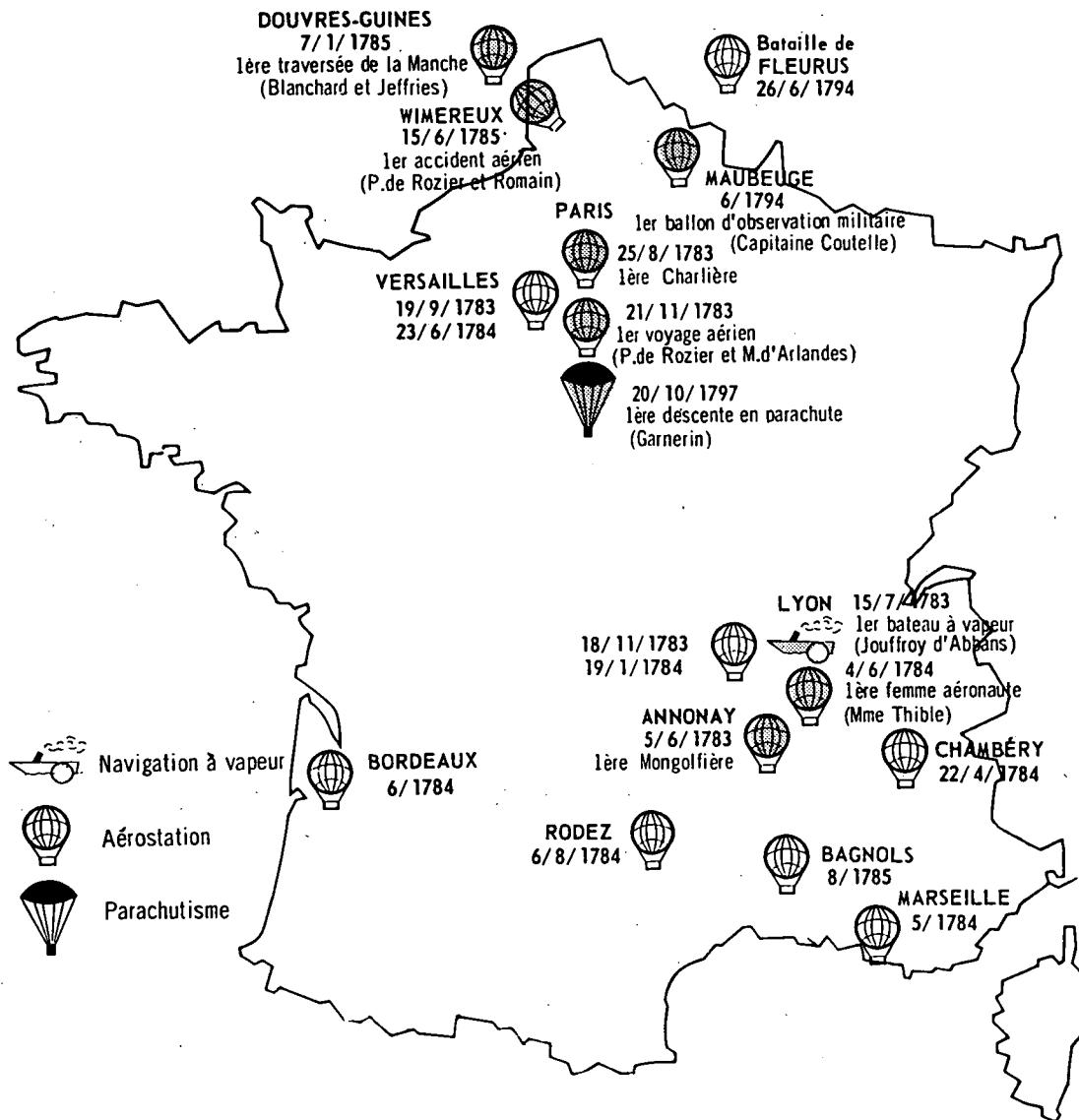
Par contre, ce n'est qu'à partir de 1775, que l'Etat se préoccupe de moderniser le réseau de navigation intérieure ; en 1789, 1 000 km de canaux sont réalisés (canaux de Briare, d'Orléans, du Charolais, de Bourgogne...)

Ce réseau est également constitué, d'environ 7 000 km de rivières navi-

gables dont l'état est généralement déplorable, créant de nombreux obstacles naturels auxquels s'ajoutent de nombreux péages, obstacles institutionnels (30 sur le Rhône entre Arles et Lyon). Tout ceci entraîne un trafic lent et limité (moins de 400 bateaux par an entre Paris et Rouen, premier axe fluvial fran-

çais) ; les marchandises tant soit peu précieuses prennent la route.

Toutes voies confondues (routes plus voies navigables), les inégalités entre régions subsistent comme le montrent les cartes ci-jointes (source : Atlas de la Révolution Ed. Ehes).



## LES INVENTIONS, 1783-1813

Il faut souligner, aussi, que le XVIII<sup>e</sup> siècle est une période intense de découvertes scientifiques et techniques importantes pour le monde des transports :

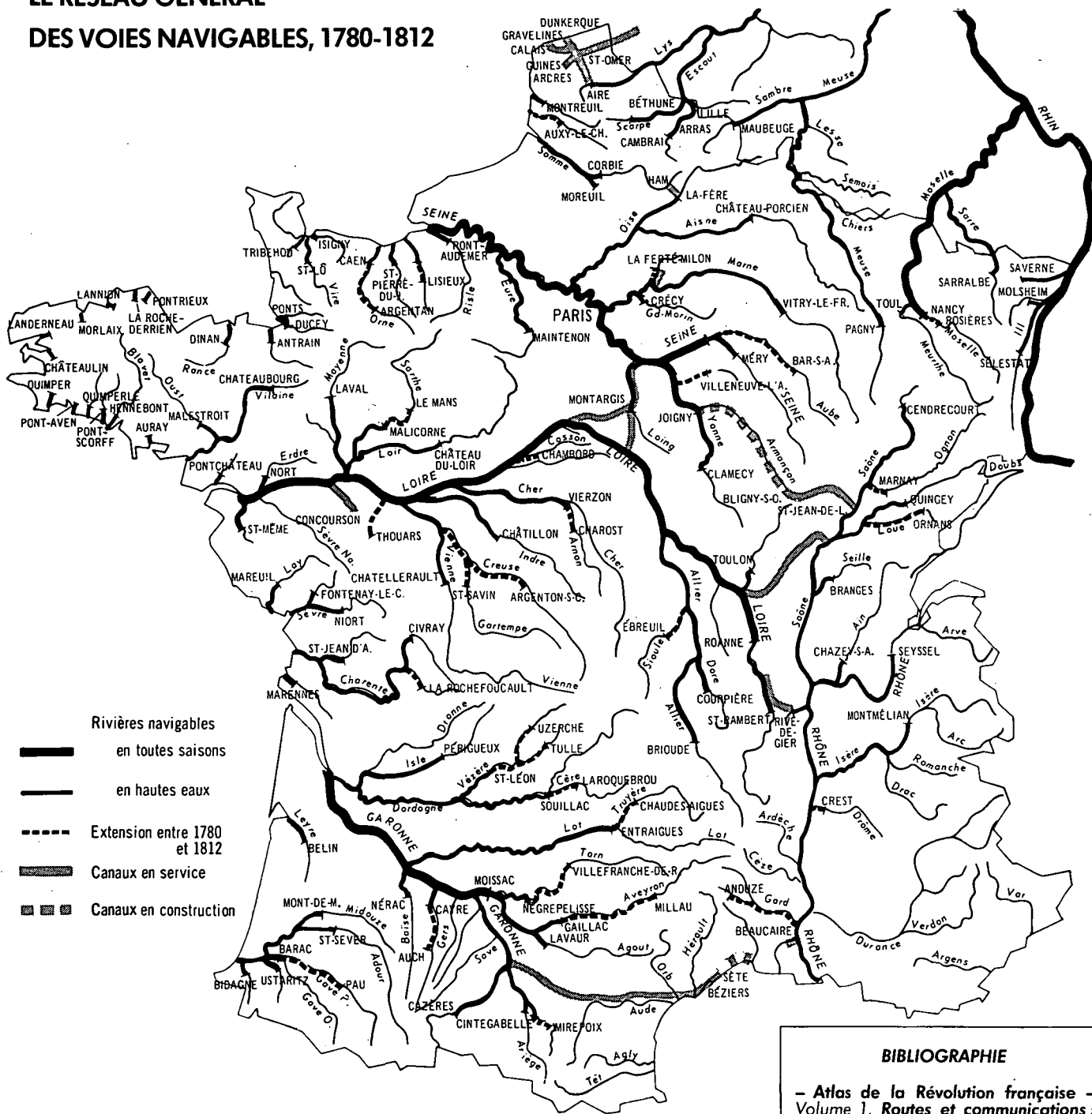
- **Ballons, « globes », « montgolfières »** : premiers envols : 1783.
- **Parachute** : 21 octobre 1787 : J. Garnerin.

- **Télégraphe optique ou aérien**, de Claude Chappe : première expérimentation en 1791 ; première utilisation : entre Paris et Lille en 1794, 11 minutes pour la transmission d'un message.
- Mais échec de Jouffroy d'Abbans pour promouvoir la navigation à vapeur (démonstration sur la Saône à Lyon en 1783).

- **Adoption du système métrique décimal**, comme système d'unités de mesure unique en France (loi du 7 avril 1795)... en 1789, existent en France quelque 800 mesures différentes, et la demande d'unification des mesures de longueur, de poids et de capacité dans toute la France est présente dans de nombreux cahiers de doléances.



# LE RESEAU GENERAL DES VOIES NAVIGABLES, 1780-1812



**BIBLIOGRAPHIE**

- Atlas de la Révolution française - Volume 1, Routes et communications : Guy Arbellot - Bernard Lepetit - Jacques Bertrand - Ed. de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales. Cet atlas constitue un support extrêmement précis et clair pour connaître et comprendre les transports par route et voie d'eau et leur évolution au XVIII<sup>e</sup>/début XIX<sup>e</sup> siècle (voies de communication, hommes et moyens d'action, moyens de communication et circulation).
- Mais aussi,
- L'Etat de la France pendant la Révolution (1789-1799). Sur la direction de M. Vovelle - Ed. La Découverte
- Histoire économique de la France du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours. Tome I. Jean-Charles Asselain - Ed. Seuil
- L'économie de la Révolution française. F. Aftalion - Ed. Hachette
- Les savants et la Révolution - Ed. Poche Nathan.

Source : Atlas de la Révolution française.

Cette carte, dressée en 1881, démontre avec éloquence la densité du réseau fluvial dont la France s'est dotée dès la fin XVIII<sup>e</sup> siècle et au cours du XIX<sup>e</sup>. De nombreuses rivières étaient encore navigables et permettaient aux transports de les emprunter.



# LA NAISSANCE DES VOITURES PUBLIQUES COCHES ET DILIGENCES DU XVI<sup>e</sup> AU XIX<sup>e</sup> SIECLE

Par Jean-Jacques FAURE,  
Sous-Direction des Transports Urbains, Régionaux et Départementaux, D.T.T

*Loin derrière nous le temps des cochés et des voyages en diligences... Certes, mais il y a seulement trente ans, en février 1960, que la dernière diligence des Alpes cessa son trajet Cresta-Crot dans le canton suisse des Grisons...*

Au-delà de l'anecdote, l'évolution des transports en commun est relativement lente dans le temps : cinq siècles. Mais son ampleur, marquée par la succession des différentes révolutions technologiques, et par l'avancée des idées, bouleverse en permanence les rapports entre l'homme et l'espace, la terre et l'humanité.

1789 marque une transition frappante dans la lignée des lumières quant à l'organisation des transports publics, jusque-là assurés exclusivement sous privilège royal. De nombreuses entreprises particulières de voitures publiques prospèrent dans toute la république naissante.

Le regard vers l'espace s'ouvre, même si les inventions techniques sont à venir, liées en partie à la révolution industrielle.

Cependant, n'oublions pas que les citoyens de 89 se déplacent encore le plus souvent en marchant, parfois au pas de leur monture. C'est ce pas-là qui rythme la transmission des idées, mesure la distance. L'espace est immense, cloisonné, rarement dépassé au-delà de l'environnement immédiat : 9/10<sup>e</sup> de la population française habite en milieu rural.

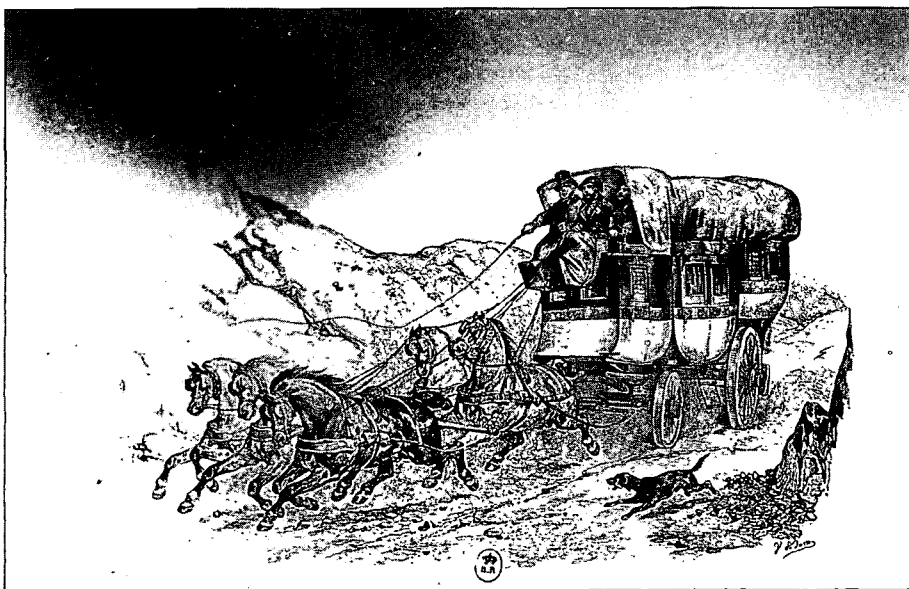
## **XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> SIECLE : DES VOYAGEURS INTREPIDES EMPRUNTENT LE RESEAU NAISSANT DE VOITURES PUBLIQUES**

**En 1789, voilà près de trois siècles déjà que le concept même de transport en commun est apparu.**

Dès 1506 quelques marchands, étudiants, parfois des femmes utilisent à trois maximum les relais postaux. Louis XII, par lettres patentes a autorisé des voyageurs à emprunter ce privilège royal, jusqu'alors réservé à la seule transmission des messages royaux.

Vers le milieu du XVI<sup>e</sup>, des voituriers avisés proposent des destinations dès que le nombre de voyageurs est suffisant. Au mieux il faut attendre quelques jours. C'est une affaire privée. Le prix est débattu avec le cocher, puis partagé entre les voyageurs.

Le mouvement des affaires et le besoin de communications favorisent une vive concurrence entre les voituriers. On fait alors appel à l'Etat et les premières **messageries** apparaissent sur les grandes routes. Il s'agit de voitures publiques par cochés, aux structures et au



Diligence en course jusqu'à l'apparition du chemin de fer - gravure - Photo Jean-Jacques Faure.



confort sommaires, qui transportent voyageurs, bagages et marchandises.

En 1571, le premier service public de Paris à Orléans est créé par Henri III. Trois jours de route avec deux relais : Angerville et Chartres.

Puis le 10 octobre 1575 est accordé par privilège royal à certains voituriers, le droit exclusif d'organiser des services de cochers publics vers Troyes - Rouen - Beauvais.

Malgré le très net progrès, des plaintes pour rançon de voyageurs affluent. Afin d'y remédier, il est édicté en 1594 un règlement de moralité, d'exactitude des horaires et de confort minimum. Un office de commissaire général et de surintendant des cochers et carrosses est chargé de la réglementation. Des taxes royales s'appliquent aux tarifs et sont fixées par lieue. (1)

A la fin du XVI<sup>e</sup>, l'étape journalière est de 5 lieues maximum, 18 jours sont nécessaires pour relier Paris à Lyon. Les cochers tractés par 2, 4 ou 6 chevaux et pilotés par un cocher souvent tumultueux, sont bruyants, instables, sujets aux intempéries.

Les voyages sont rudes et précaires. Il faut se détourner des villes ou régions paralysées par la peste, arriver avant la nuit dans les villes dont les portes et poternes sont verrouillées dès la tombée du jour, prêter attention au brigandage, choisir son auberge. Les premiers

guides de voyages apparaissent et prodiguent conseils et itinéraires (2).

Mais en ces temps de réforme et de renaissance, les transports publics naissants ouvrent l'horizon quotidien et commencent à transformer les mentalités.

**Au début du XVII<sup>e</sup> siècle, sous l'impulsion d'officiers, de filles d'honneur, de marchands, le réseau s'allonge.**

Assailli de demandes, Louis XIV, accorde privilège royal sur privilège pour la concession de lignes de cochers publics à ceux et celles bien en cour. Parallèlement charges et offices sont créés pour contrôler l'ensemble.

Le trafic est semble-t-il très fructueux pour ces concessionnaires à qui sont affermés des réseaux importants.

En 1647 les voyageurs ont à leur disposition 43 lignes au départ de Paris. Les voitures partent à heures fixes, sur un itinéraire régulier, qu'il y ait ou non des voyageurs : rue de la Contrescape, tous les jours pour Le Havre et Orléans, le mardi pour Bordeaux et l'Espagne, rue Saint-Martin pour Reims...

Les voitures sont attelées à quatre chevaux en général et sont toujours aussi peu confortables ; 8 personnes peuvent y monter avec leurs bagages exclusivement. Les messa-

geries quant à elles transportent plus lentement voyageurs et marchandises. En 1678 l'État les regroupera dans « **la ferme des messageries royales** ».

Cependant à cette époque, avant le voyage, le testament est de rigueur, tant les routes sont peu sûres et la guimbarde rustique est guère solide. Les chemins sont en terre battue, souvent impraticables l'hiver, et les ponts rares. Colbert, dit-on, préfère la voie fluviale.

En fait la lutte contre les Réformés et la guerre de trente ans avaient ancré chez tous, la peur. Il faut une raison impérieuse pour voyager, et le XVII<sup>e</sup> est peu ouvert à l'espace.

Pourtant les liaisons de ville à ville deviennent plus rapides : 10 lieues par jour en 1665 ; Lyon est à 10 ou 11 jours de Paris selon la saison. Il en fallait 18 au début du siècle, plus que 5 ou 6 en 1691 avec la première diligence ; elle est suspendue, couverte, transporte jusqu'à 12 personnes, et peut effectuer 23 lieues par jour.

L'idée que le Royaume a 22 jours de large et 19 de long s'estompe. A la fin du XVII<sup>e</sup> les cochers publics puis les carrosses de route, précurseurs, des diligences, entièrement fermés et au train avant pivotant, sont répandus dans toute l'Europe.

**Au XVIII<sup>e</sup>, avec le siècle des lumières, routes et diligences s'améliorent doucement sous l'impulsion des besoins économiques.**

Jusque-là, les chemins ont été frayés pour les besoins des courriers officiels, chargés de porter les ordres du roi, ou pour le déplacement des armées vers le Nord et l'Est.

Dès 1740, l'important trafic marchand, nécessite d'établir des liaisons rapides entre les cités commerciales. Trudaine, Perronnet, Tresaguet mettent au point, plans routiers et techniques de réalisation. L'entreprise est immense : routes de 14 mètres d'emprise, empierrées, bordées d'arbres avec fossés, construction de ponts : Orléans, Angers, Nantes...

Mais les impératifs économiques ne peuvent faire sous-estimer le caractère rigide de l'intérêt général :

- d'une part vers Paris, imposée par le régime monarchique absolu ;



Au XVII<sup>e</sup> siècle : des conditions difficiles de voyage peintes par Breughel l'ancien  
Photo Jean-Jacques Faure.

(1) **Lieue de poste** : 3,898 km – système définitivement abandonné le 1.01.1840 pour celui des kilomètres et des myriamètres, mais c'est la loi du 18 germinal an III qui a fixé le nouveau système de poids et de mesure.

(2) **Guides** : « Le guide de chemins de tous les païes de la chrétienté » 1588. 10 000 exemplaires seront épuisés en 2 ans alors que le tirage d'un ouvrage est rarement de plus de 1 000 à cette époque.



les liaisons de province à province sont négligées, le Nord est privilégié ;

• d'autre part, la construction et l'entretien des routes supposent la réquisition des paysans et de leurs bêtes, légitimée par le système moyenâgeux de la **corvée royale** non rétribuée. Abolie en 1776 par **Turgot**, rétablie à sa disgrâce l'année suivante, la corvée sera définitivement abandonnée deux ans avant la Révolution.

**25 000 km de routes** seront ainsi réalisés à la veille de la Révolution. Le célèbre voyageur anglais Arthur Young, les estime « superbes jusqu'à la folie ». Aujourd'hui encore, ces grands axes du royaume dessinent notre réseau national.

Les diligences progressent : la route, inscrite visiblement dans la nature, devient plus sûre, plus rapide. En 1776, un nouveau modèle plus confortable apparaît, surnommé « **les turgotines** » ; sous l'impulsion des réformes économiques de Turgot, le régime juridique se modifie : les petites concessions particulières sont supprimées et l'ensemble des messageries royales et privées est regroupé dans une régie d'Etat, puis en 1782 dans « **la Ferme des diligences et messageries royales de France** ».

En vertu de privilèges royaux, les voitures publiques de la Ferme dont les services sont confiés à des particuliers, ne peuvent être concurrencées sur le même itinéraire, à moins du paiement d'un droit de permission.

Escortées la nuit de postillons à lanternes, les diligences courent au **train de la poste**, relayant tous les 4 ou 5 lieues. Condamnées au trot perpétuel, c'est vers minuit qu'elles partent de Paris, afin de couvrir dès le premier jour une longue étape. Ainsi Reims, distant de 165 km, est atteint le premier soir.

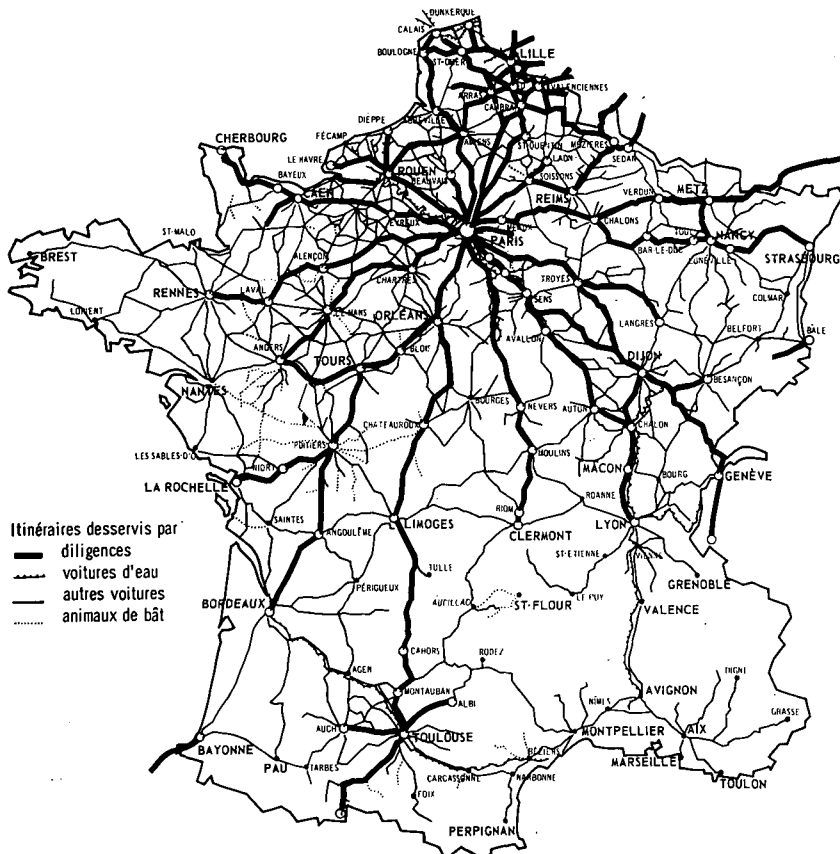
Les postillons, responsables d'attelage de poste ouvrent la voie jusqu'au relais suivant, puis reviennent avec une nouvelle voiture à leurs relais de base, après avoir fait reposer leurs chevaux. En 89, la diligence de Toulouse a le parcours le plus long, 7 jours et relaie 51 fois.

L'idée de la route, de sa propriété se forge :

D'un relais à un autre, maîtres de poste et postillons règnent et usent de leur instrument royal de la poste à chevaux pendant que les courriers officiels de la Ferme des Postes, deviennent les forçats de la route. Sur les 19 routes royales en 1785, les conducteurs de diligence voient leur prestige augmenter, tandis que les voyageurs commencent à intégrer les temps de parcours. Tout au long des routes, les auberges fleurissent et une foule de métiers se sédentarise. Gendarmes et ingénieurs des ponts, il y en avait 300, se partagent un droit de regard sur cet univers.

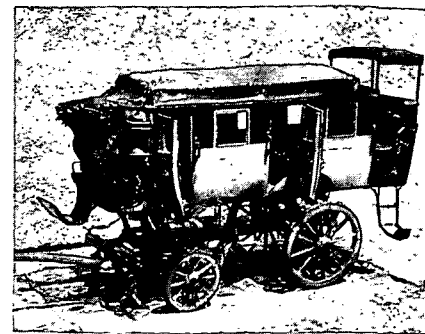
La Révolution ne bouleverse pas cet état, elle en modifie l'ordre.

## VOITURES PUBLIQUES : réseau général, 1789



## 1789 : UNE IDÉE QUI CHANGE LE MONDE ET LA VIE : L'ÂGE D'OR DES DILIGENCES EST PROCHE

Avec l'abandon des privilèges, ceux des maîtres, ceux des maîtres de poste et concessionnaires de services de transports publics vont se modifier ; mais l'effet de la libéralisation de ces professions, comme d'autres, ne jouera que lentement, une fois la concurrence mise en place.



Maquette d'un modèle de diligence au XIX<sup>e</sup> siècle – Photo Jean-Jacques Faure.

En fait, si la Révolution hérite d'une situation inégale mais favorable au développement des transports collectifs, c'est juridiquement qu'elle leur donne les bases d'un futur essor, lié à la révolution industrielle.

## La situation en 1789 est très contrastée :

A cette date, chaque semaine, **43 000 km** sont parcourus par les diligences de la Ferme pour un réseau de **5 700 km de dessertes**. Le parc de la Ferme est de **300 voitu-**



res et toutes les semaines, 91 diligences quittent la rue Notre-Dame-des-Victoires à Paris. La construction des diligences s'est améliorée, et peu à peu, de nouvelles voitures, plus légères, sur le modèle anglais, se substituent aux anciennes turgotines de 1776.

Les liaisons avantagent les citadins et particulièrement ceux de Paris, qu'il est préférable d'atteindre pour traverser la France : Bordeaux – Lyon par Paris (1 035 kms) **11 jours**, en liaison directe par Limoges et Clermont (585 km) **15 jours et demi** avec trois changements de véhicules.

Toutefois, si les réseaux de province sont modestes, les grandes villes ont toutes une aire d'influence régionale. Ainsi la plupart des diligences parisiennes ont une correspondance locale : Auch par Toulouse – Montpellier, Aix, Grenoble par Lyon – Lorient, Brest par Rennes. Mais certaines liaisons sont défavorisées : alors que Rennes est à 4 jours de Paris (350 kms), il en faut 5 de plus pour relier Brest (240 kms).

Dans ce contexte, chaque député des États Généraux est à 12 jours au plus de la capitale. Il semble même que nombre de citoyens soit au maximum à une demi-journée d'un point de communication (1) mais la marche à pied, l'utilisation d'animaux de bat ou de fourgons sont de rigueur.

En montagne et dans les secteurs éloignés, les délais sont plus longs : dans la presqu'île de Royan, par exemple, où au siècle dernier s'étaient réfugiés les protestants, 2 à 3 jours sont nécessaires pour rejoindre Rochefort, point d'arrêt de la diligence **Paris - Bordeaux**.

Sur cette distance, Paris-Bordeaux, le prix reste très élevé pour la plupart : 115 livres (2). Avec le coche, sur le même itinéraire, il n'en coûtera que 50 livres mais avec 15 jours de voyage au lieu de 6 pour la diligence. Pour la même distance, l'envoi d'une lettre est de 10 sols.

(1) Recherches : l'ensemble de ces données sont extraites de l'excellent Atlas de la révolution française cité en bibliographie.

(2) **Sol et Livre** : 1 livre = 20 sols (1 sol = 12 deniers). Il est difficile de chiffrer le prix actuel ; par comparaison, en 1789 un moulin en Charentes était estimé à 370 livres. Le prix de la miche de pain de ménage (dite miche de 6 livres) couvrait entre 10 et 17 sols. Le prix moyen du rezal de froment à Strasbourg entre 16 et 30 livres.

En fait, les tarifs diffèrent par personne et par lieu, le prix est de **3 sols pour les véhicules lents et de 16 pour les diligences**. Il peut être seulement de **2 sols pour les voitures d'eau**, dont les voyages peuvent paraître calmes et enchanteurs, mais d'une lenteur remarquable...

La mémoire collective se souvient de la fuite du roi le 21 juin 1791 et de sa lourde berline. Parti à 2 h du matin elle ne reliera Varennes qu'à 23 h après avoir accompli 226 km

en 21 h. Les poursuivants partis à 12 h mettront seulement 9 h. Quant à la nouvelle de la fuite, le pays sera informé en moins de 5 jours.

Comme aujourd'hui le mouvement des voyages est très différent selon le moyen de communication utilisé, son prix, sa vitesse, Sur ce plan-là, la Révolution ne bouleverse rien.



22 juin 1791, épilogue à Varennes. « La grande affaire » a échoué. Sérieusement encadrée par des gardes nationaux, la famille royale mettra cinq jours pour rattraper Paris. Épuisant. De la barrière de La Villette aux Tuileries, la berline, surchargée de patriotes, se frayera un chemin à travers la cohue silencieuse. Pas un mot, restez couverts, tel fut le mot d'ordre.

### La législation de 1790, 1793 et de l'an VI : une nouvelle approche du transport collectif.

Laissons parler le « dictionnaire d'administration générale ».

« Le droit sur les voitures publiques représente dans les revenus de l'Etat le produit des fermes générales des messageries. Cet établissement dérivant d'un privilège exclusif, son abolition en 1791 fut la conséquence nécessaire du nouvel ordre de choses qui venait de s'établir en France.

« Une régie nationale succéda à la ferme : mais la lutte qui s'établit entre elle et les entreprises particulières de voitures qui s'élevaient de toutes parts, nécessitant des dépenses hors de proportion avec les produits, détermina bientôt sa suppression.

« Pour remplir le vide que laissait dans le trésor de l'Etat l'anéantissement des revenus des messageries, et concilier avec cet intérêt celui de la surveillance que le Gouvernement doit toujours exercer sur toutes les parties de service public, le corps législatif rendit la loi du 9 vendémiaire an VI.

« Cette loi a obligé les entrepreneurs particuliers à verser au trésor public un dixième du prix des places payées par les voyageurs. Ainsi, c'est uniquement le fait du transport des voyageurs qui rend les voitures publiques passibles de l'impôt ».

**Libéralisation de la profession d'entrepreneur de voitures publiques mais nécessité de déclaration préalable, définition des voitures en service régulier, nomination et destitution des maîtres de poste par une commission de gouverne-**



ment, attestation de capacité à conduire, feuille de route... autant d'axes d'une modernisation des services réguliers.

L'Empire continue dans cette voie, mais accentue le rôle de l'Etat dans l'exploitation des voitures publiques. Les messageries ex-royales en 1792, ex-nationales en 1791 deviendront impériales; elles ont, avec les entreprises particulières qui se regroupent plus tard, la maîtrise presque entière du réseau national.

En fait c'est seulement à partir de 1812 que la situation des transports collectifs fait un bond en avant.

Jusqu'à-là, en ces temps de crises révolutionnaires et de guerres impériales, les transports publics ne bénéficient pas de progrès réels : les véhicules ne connaissent aucun perfectionnement sensible, les chevaux des relais sont réquisitionnés pour les besoins des armées. Si l'on constate que nombreux sont les voyages à cette époque, la plupart sont privés : immigrés, fuite devant la guerre, recherche de travail.

Les routes ne sont presque plus entretenues et le réseau s'est stabilisé. Pour en financer l'entretien, des mil-

liers de « droits de passer » seront installés, le plus souvent à l'entrée des villes. Matérialisés par des barrières, ces droits sont acquittés par tout conducteur de voitures. Dans le département de l'Oise, par exemple, il y avait 55 barrières, ce qui permettait à l'Etat de taxer l'ensemble du ravitaillement à destination de Paris. Entre Paris et Calais, 34 barrières et seulement 26 relais.

Dans ce contexte, c'est sous l'impulsion des affaires économiques, nécessitant un rythme de circulation plus rapide, que les diligences vont connaître leur apogée entre 1818 et 1848.



Diligence Paris - Le Havre des messageries royales vers 1840 - tableau de G. Busson - Photos Jean-Jacques Faure.

## L'âge d'or des diligences et la révolution industrielle

« On mesure la prospérité publique aux comptes des diligences... » Telle était l'opinion de Napoléon.

En cet fin d'Empire, la révolution industrielle s'étend mais suppose une circulation rapide des biens et des hommes. Le capitalisme mise d'abord sur les moyens de communication traditionnels.

Dès 1820, les diligences, dont nombre étaient de simple « pataches » aux structures simplifiées, sans ressorts, vont se modifier. En France, le modèle le plus courant sera « la grande diligence ». Très lourde, pouvant atteindre plusieurs tonnes, tirée par cinq chevaux, elle transporte seize passagers.

Trois classes sont proposées aux voyageurs : la plus chère, à l'avant,

dans le coupé pour trois personnes. Meilleur marché, à l'intérieur, face à face sur deux banquettes. Pour les économes, à l'arrière dans la rotonde. Parfois sur l'impériale s'entassaient quelques originaux avec les bagages.

Parallèlement, les compagnies de voitures publiques se restructurent. En 1826, sont principalement présentes, d'une part les messageries



royales ( ex-impériales ) et d'autre par les messageries générales de France nées d'un accord entre sept associés dont l'agent de change Laffite et Cie et l'entrepreneur de voitures publiques Caillard. L'année suivante, ces deux compagnies s'engagent à pratiquer les mêmes tarifs, et à ne point se concurrencer.

Tout va alors très vite. La vitesse est de 4,3 km/h en 1814 ; 6,5 en 1830 ; 10 en 1848. Les diligences roulent jour et nuit, perdant seulement quelques minutes à chaque relais. Vers 1848 la plupart des voies importantes sont empierrées ou macadamisées.

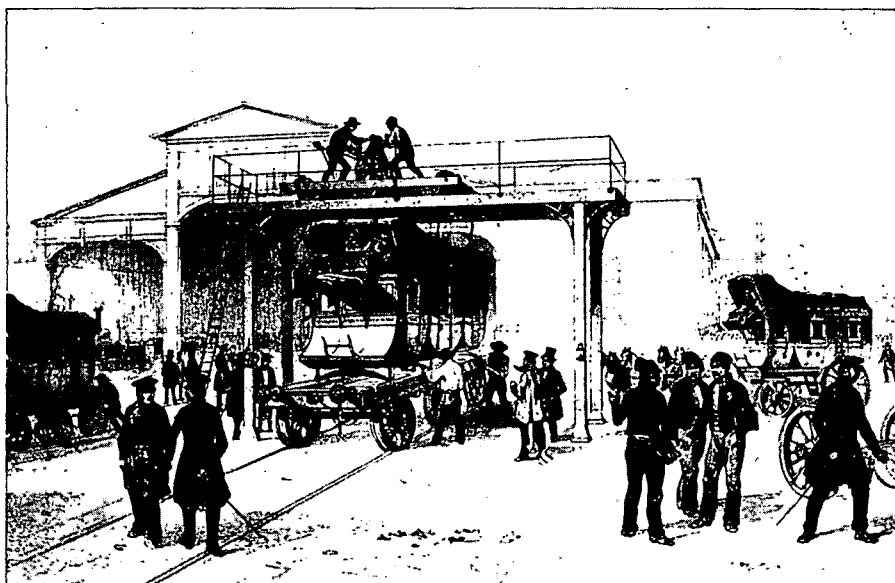
Les deux compagnies possèdent 500 voitures et exploitent à peu près le tiers de la circulation du pays. Leurs voitures totalisent 40 000 km par jour. A côté, 4 à 5 000 entreprises plus ou moins importantes. Les principales : Les voitures Gallinès et Cie à Lyon, Dontezac à Bordeaux.

A Paris, un siècle et demi après l'idée lumineuse mais éphémère de Blaise Pascal et de ses "carrosses à 5 solz", les transports urbains renaissent sous la forme d'omnibus à chevaux, mis au point en 1826 par un industriel de Nantes, Stanislas Baudry (1). En 1828, les premières lignes sont créées à Paris et en 1855, est fondée une société unique pour les transports en commun de Paris. Cette année-là, 347 omnibus transportent 36 millions de personnes, dix ans plus tard, 107 millions avec 664 voitures.

(1) **Omnibus** : Outre son origine latine "pour tous", ce terme provient du lieu de départ à Nantes, des véhicules de S. Baudry situé en face du chapelier Omnes à l'enseigne "Omnes Omnibus".

En France, la route connaît son apogée en 1848. 2 400 relais quadrillent le pays, alors qu'ils n'étaient que 1 400 en 1814. Les premiers touristes apparaissent, mis à la mode par Stendhal dans son "Mémoire d'un touriste" (1838) ; des guides de voyages, plus détaillés, avec horaires et cartes sont édités. L'affluence des voyageurs

est considérable pour l'époque, les auberges fleurissent mais les accidents de diligences sont courants. En 1827, 4 000 diligences versèrent, faisant plus de 1 000 morts.



Les diligences sur les trains - gravure - Photo Jean-Jacques Faure.

Après 1850, l'arrivée des chemins de fer sonne le glas des diligences, symbolisé aux Etats-Unis par la liaison Est-Ouest en 1869 ; le voyage est réduit de 6 mois à une dizaine de jours.

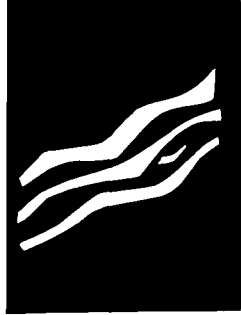
En fait les années 1850, marquent une coupure importante dans la structure économique du monde. Avec l'ère du rail, c'est l'abandon progressif de la traction animale. Presque instantanément les 60 km/h, voir 100 km/h, sont atteints, à comparer au 10 km/h de 1848.

100 millions de voyageurs-kilomètres en 1841 sur les routes, 11 milliards en 1900 essentiellement par fer.

Très rapidement, la route et ses métiers se désertifient. L'on tenta bien de faire monter les diligences dans les trains comme on le fait aujourd'hui avec les voitures, mais ce ne fut là qu'une solution temporaire. Alors, pendant quelques années, les compagnies de chemins de fer dédommagèrent financièrement celles des diligences.

### Bibliographie

- « Atlas de la révolution française », Tome 1 Guy Arbellot, Bernard Lepetit, Jacques Bertrand, édit. de l'école des Hautes études 1987.
- « Au temps des cochers », Joseph Jobé, édit. Lazarus, 1976.
- « Histoire des transports », Pierre Rousseau, édit. Fayard, 1961.
- « Dictionnaire général d'administration », Paris édit., 1857.
- « La société française - 1787.1970 », collect. U, 1972.
- « Histoire des faits économiques et sociaux », 1800 à nos jours, - André Philippe, édit. Aubier - Montaigne, 1963.
- « La révolution industrielle - 1780.1880 », J.-P. Rioux, Seuil, 1971.
- « L'Ancien Régime et la Révolution, 1750-1815 », René Rémond, Seuil, 1974.



# LES VOIES NAVIGABLES AU XVIII<sup>ème</sup> SIECLE

Par Michèle MIUS,  
Sous-Direction des Transports par Voies Navigables, D.T.T.

*Sans savoir l'ambition de réaliser une recherche exhaustive, les articles qui suivent sont le reflet d'une époque où les voies navigables jouaient un rôle primordial dans l'économie de la France.*

*Au moment de la Révolution presque toutes les rivières étaient naviguées. La voie d'eau représentait alors le vecteur essentiel des communications. Un formidable développement, depuis la découverte de l'écluse et du bief de partage avait permis la construction de nombreux canaux.*

Un grand nombre de canaux étaient déjà exploités à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle et au début du XIX<sup>ème</sup> :

#### au nord :

– **le canal de Bergues** : son tracé qui figure sur une carte du XI<sup>ème</sup> siècle, a subi de nombreux aménagements au cours du XVIII<sup>ème</sup>.

– **le canal de Bourbourg le canal de Calais** : leur construction fut ordonnée par Louis XIV.

– **le canal de la Deule** : sur une notable partie de son cours, il emprunte le lit de la rivière dont il a tiré son nom. Il fait partie de la grande ligne reliant le port de Dunkerque à la Région Parisienne. Sa construction remonte au XIII<sup>ème</sup> siècle ; des aménagements furent apportés à son cours aux XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècles.

– **le canal de Mons à Condé** : les travaux en furent ordonnés par Napoléon en 1807.

– **le canal de Neufossé** : le projet en fut dressé par Vauban et son exécution ordonné par Louvois.

Il ne fut achevé que peu de temps avant la Révolution.

– **le canal de Saint-Quentin** : une partie de ce canal fut creusée au XVIII<sup>ème</sup> siècle (1738) ; sa prolongation, œuvre du Premier Empire fut inaugurée par Napoléon le 28 avril 1810.

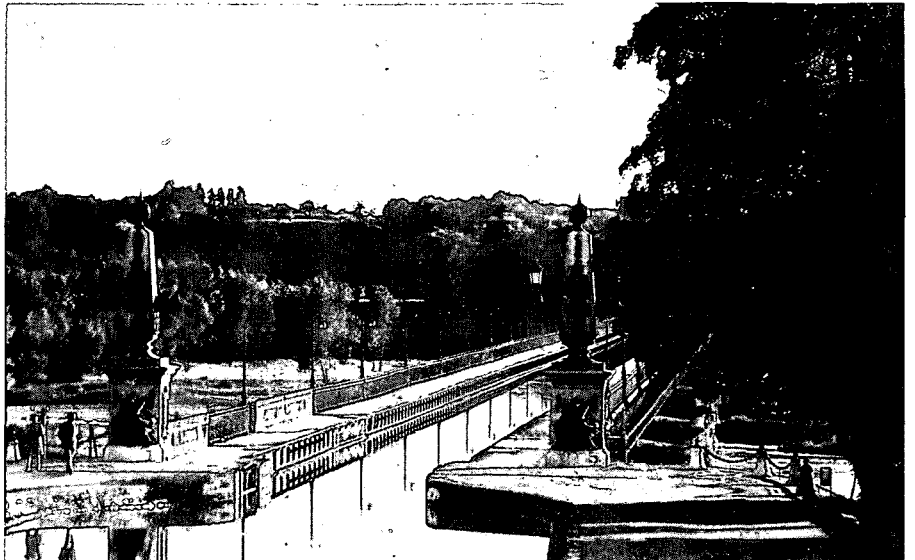
– **le canal de la Sensée** : ses travaux ont été achevés en 1819.

– **le canal de la Somme** : destiné à mettre en communication la région de Saint-Quentin avec la mer, il fut commencé en 1770 et achevé en 1843.

#### au centre :

– **le canal de Bourgogne** : il met en communication le bassin de la Seine avec celui du Rhône. Envisagés dès le XVI<sup>ème</sup> siècle ses travaux ne commenceront qu'en 1775 et ne furent achevés qu'en 1832.

– **le canal de Briare** : ce canal est le premier canal à point de partage construit en Europe. Commencé en 1604, sous le règne d'Henri IV, il fut terminé en 1642.



Pont canal de Briare.



– le canal du Centre : sa construction envisagée dès le XVI<sup>e</sup> siècle ne fut réalisée qu'à partir de 1784. Les travaux durèrent jusqu'en 1790.

– le canal du Loing : il fait partie de l'itinéraire fluvial dit du Bourbonnais, reliant la Région Parisienne à la Région Lyonnaise. Concéde en 1719 au Duc d'Orléans, il fut racheté par l'Etat en 1860.

– le canal du Nivernais : il constitue une voie transversale à bief de partage qui relie les deux grandes lignes de Paris-Lyon par le Bourbonnais et par la Bourgogne.

#### à l'est :

– le canal du Rhône au Rhin : commencé en 1784 et livré à la circulation en 1833, il fait communiquer la Saône avec le Rhin.

#### au sud :

– le canal du Midi : il remonte à François I<sup>er</sup>, mais les plans et la réalisation furent l'œuvre de Riquet. Achevé en 1681, il est remarquable qu'il soit toujours utilisé avec les mêmes ouvrages d'alimentation sans avoir subi de transformations.

– le canal du Rhône à Sète : commencé au XVII<sup>e</sup> siècle et terminé en 1820, il relie le Rhône à Sète, et par delà le canal du Midi.

Divers canaux déclassés au cours du XX<sup>e</sup> siècle offraient des communications interbassins, tels le canal du Berry et le canal d'Orléans.

Au cours du XIX<sup>e</sup> siècle de nombreux canaux furent réalisés. On

pourrait presque parler d'âge d'or de la navigation fluviale. Le déclin a commencé dès que les transports par routes, puis par voies ferrées, furent organisés.



Vue de perspective de la Ville de Lyon au XVIII<sup>e</sup> siècle, dite vue de Clérie.

## UN PEU D'HISTOIRE

L'histoire des voies navigables commence avec celle de l'humanité. Dès les premiers âges lorsque nos lointains ancêtres eurent entrevu la possibilité de quitter les terrains où ils étaient installés pour accroître leurs parcours de chasse et de cueillette, dès qu'ils eurent réalisé que les grains, les racines, toutes denrées nécessaires à leur existence ainsi que les matières premières utiles à leurs activités devaient être apportées, de fort loin souvent, en un mot, dès que les transports apparaissent comme une nécessité vitale, l'homme a utilisé les rivières ou les fleuves, ces « chemins qui marchent » dira plus tard Pascal.

Certains cours d'eau se prêtent en effet tout naturellement à la navigation, la nature donne elle-même le modèle d'utilisation quand la rivière charrie les arbres arrachés à

ses berges, montrant ainsi la première ébauche du radeau. Seules les voies d'eau naturelles permettent aux populations encore aux premières phases du progrès, de transporter sur de grandes distances de lourdes charges.

Ainsi les fleuves, grâce aux facilités de transport qu'ils apportent, sont-ils des axes de civilisation, des axes de « développement ». Leurs rives sont des lieux privilégiés de peuplement comme le sont aussi les rivages de la mer. Sur les fleuves les transports d'amont en aval se font, aux premiers stades de leur utilisation, au fil de l'eau, les bois allant par simple flottage, les autres marchandises étant chargées dans des bateaux. Ceux-ci, d'abord dépourvus de force motrice, se déplacent d'aval en amont à la rame, à la voile ou par halage animal (ou humain) depuis les berges. Lorsque les courants de marchandises sont

descendants, l'on ne se donne pas toujours, à cette phase de l'évolution technique et sociale, la peine de remonter les bateaux qui, sommairement construits pour accomplir un seul voyage, sont détruits à leur arrivée.

Jusqu'au XVI<sup>e</sup> siècle, les marchandises étaient transportées par des bateaux halés sur des cours d'eau à l'état sauvage ; les voyages étaient lents, difficiles, irréguliers et dangereux. Nos fleuves et nos rivières, à l'exception de la Seine, se prêtaient mal à la navigation ; leur forte pente créait des courants rapides ; la perméabilité des sols rendait leurs débits irréguliers et provoquait des crues. Les rivières étaient souvent barrées pour alimenter des moulins ; les bateliers utilisaient les « lâchures » d'eau pour naviguer au mieux dans le sens de courant.

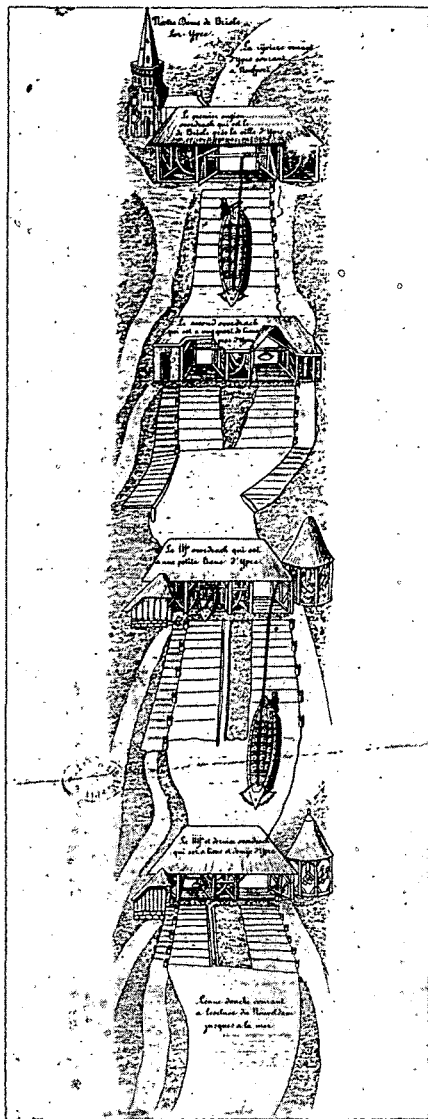


Un premier pas fut accompli lorsque Léonard de Vinci introduisit en France, à la demande de François I<sup>er</sup>, l'écluse à sas qu'il venait d'utiliser en Italie en 1497 (elle aurait été découverte dès le XVI<sup>e</sup> siècle par des ingénieurs hollandais). L'Ourcq fut la première rivière de France à être canalisée selon une technique moderne.

Adam de Craponne imagina d'utiliser l'eau des cours supérieurs des affluents pour alimenter entre écluses le bief de partage, cela permit d'unir deux bassins en franchissant le seuil qui les séparait. C'est le début de l'ère des canaux qui durera trois siècles : après le canal de Briare et le canal du Midi, s'est construit un réseau discontinu mais important de voies d'eau artificielles.

A la fin de l'Ancien Régime, 1000 km de canaux étaient déjà en service ; la Révolution et l'Empire, pério-

Plan à vol d'oiseau des Overdrach d'Ypres à Nieupoort, d'après un dessin reposant aux Archives d'Ypres, réduit au 1/7<sup>e</sup> de l'original. (Annales du Comité Flamand de France, T. VI.)



des troublées, marquèrent une pose dans cet effort, qui reprit avec une ampleur accrue sous la Restauration et suivit, en cela, avec retard les réalisations anglaises (canaux de la révolution industrielle) : 900 km furent ouverts de 1813 à 1830, mais surtout un programme d'ensemble fut élaboré par les lois de 1821 à 1822, qui prévoyaient la construction de 2200 km de canaux grâce à des sociétés par actions. Ce programme fut poursuivi et amplifié sous la Monarchie de Juillet qui ouvrit 2000 km de voies de 1830 à 1848.

En 1834 apparaît une possibilité aussi fondamentale que celle ouverte trois siècles plus tôt par l'écluse : celle de canaliser une rivière sans avoir recours à un canal latéral, grâce à l'usage de barrages mobiles. En effet, si l'on savait barrer ou entraver de manière fixe le cours d'une rivière, on ne pouvait le faire impunément que sur de petits cours d'eau peu touchés par les crues. Les rivières importantes étaient restées dans leur état d'origine, et la navigation, souvent interrompue en période de basses eaux, était limitée à de faibles enfoncements. Le premier type de barrage mobile (aiguilles-fermettes) découvert par Poirée, est encore utilisé sur certains ouvrages mais, à la différence de ce qui s'est produit pour les écluses, la technique a beaucoup évolué depuis.

## LES BATEAUX

Les bateaux que l'on rencontre au temps de la Révolution et de l'Empire ne diffèrent guère, pour la plupart, de ceux en usage au XVI<sup>e</sup> siècle, époque à partir de laquelle nous possédons quelques renseignements précis sur les dimensions, les formes et l'équipement des différents types d'embarcations.

**Les cornemuses** sont un des rares qui aient disparu ; mention n'en est plus faite au XVII<sup>e</sup> siècle. Leur nom imagé indique assez leur aspect particulier.

Originaires de la région d'Auxerre, les cornemuses, également, dénommées nacelles, naviguent entre cette ville et Paris y amenant, au gré des flots en 6 jours de route, des

vins, des bois, des tuiles. Conduites par un pilote et 8 mariniers en hiver, 4 seulement en été, elles ont à la suite, ordinairement, une flotte et un bachot dit flambart. En 9 jours, elles remontent, à vide formant un trait qui en comprend jusqu'à 6 ; le nombre de 2 chevaux nécessaires au halage, égal à celui des bateaux sur la Seine, est doublé quand on s'engage dans l'Yonne.

**Les marnois**, aussi anciennement connus et dont subsistera encore des échantillons passés le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, se rencontrent sur la Seine et ses principaux affluents. Entièrement en chêne, les membrures très robustes, la bordaille à clin, l'avant et l'arrière très relevés.

Ils sortent, jusqu'à une centaine par an, des chantiers de Saint-Dizier. N'étant ni appareillés ni adoués, ainsi dits novices et ayant pris une cargaison de fers, ils arrivent au port de Saint-Paul, par un temps propice, en 13 à 14 jours d'une navigation difficile et dangeuse. Lorsqu'ils remontent la Marne alors vides, et au trait halés ils ne dépassent jamais Vitry-le-François qu'ils atteignent en 19 jours et où se chargent des blés, mais surtout des avoines et orges. Epernay est le premier port où ils embarquent des bois de chauffage. Appareillés à Rhun, ils se louent 80 à 90 livres par mois pour le transport des charbons mis en bateaux à partir de la Cave et jusqu'à La-Ferté-sous-Jouarre.



Les bois qui ne conviennent pas à la construction des marnois sont employés à celle, faite avec économie, des **lavandières** (quelque 200 par an). Mal chévilées, plates de l'avant à l'arrière, elles sont pour la plupart envoyées au déchirage ; quelques-unes trouvent leur utilisation dans les bateaux-lavoirs et dans les bains. De Saint-Dizier descendent également les **barquettes** ou les **demi-marnois** que l'on rencontre sur l'Yonne avec des chargements de bois ou de charbon.

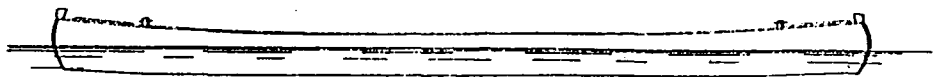
Comme les **flûtes** qui arrivent de L'Ourcq, de mêmes caractéristiques sinon de mêmes formes, car ils ont, en plan, l'apparence d'un rectangle, les **magotats** naviguent presque toujours couplés. Mis à l'eau à Cholette sur un petit affluent de l'Aube, ils transportent sur cette rivière de 45 à 50 milliers de grains, de bois, de fers ou de poteries ; leurs faibles dimensions leur permettent à eux seuls de s'avancer en petite Seine jusqu'à Méry. De même que les marnois, ils s'équipent en cordages ou en prennent un chargement au passage à Nogent où la marine s'en approvisionne pour plus des trois quarts de ses besoins.

En Basse-Seine naviguent les **foucets**, portant couramment 5 à 600 milliers. Au XVII<sup>e</sup> siècle, il en existe, tel que le « Candi », qui ont jusqu'à 27 toises, ce que n'atteignent pas alors les plus grands navires de l'Océan. Plus tard, on en construit quelques-uns qui dépassent 33 toises (65 m environ) ; il n'en subsistera plus qu'un seul de cette espèce en 1830, la tendance étant alors de réduire les dimensions. Il avait été d'abord d'usage de donner aux largeurs un pied de plus que le nombre de toises de longueur ; à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle on inverse la proportion : 32 pieds par exemple pour 33 toises.

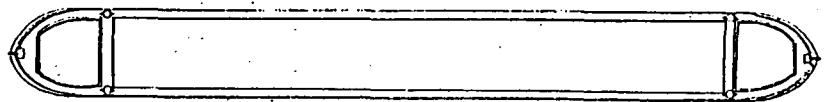
Les **besognes** construites à Compiègne, ne diffèrent des focets que par leurs dimensions plus réduites ; tous ces bateaux sont d'ailleurs, parfois désignés indistinctement sous l'une ou l'autre appellation. Au XVII<sup>e</sup> siècle, celles dites plus spécialement de Picardie, qui remontaient jusqu'à Chauny ou Soissons, avaient 18 à 19 toises, 21 à 22 celles ne dépassant pas Compiègne. Plus tard il en est qui ayant 24 toises s'aventurent en amont de cette ville. Elles sont seules à assurer les transports sur l'Oise et l'Aisne les marnois.

## FLUTE D'OURCQ EN ACIER

Elévation



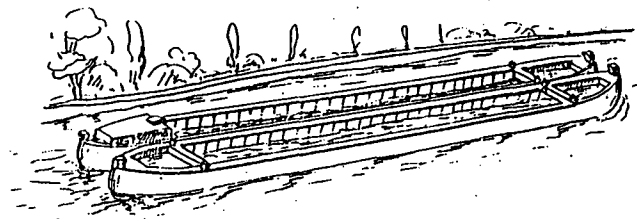
Plan



Vue de l'arrière



Vue de l'avant

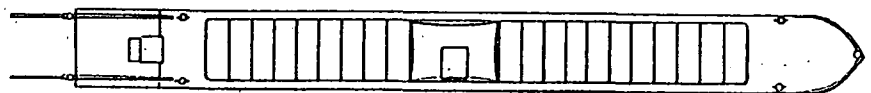


## BERRICHON

Elévation



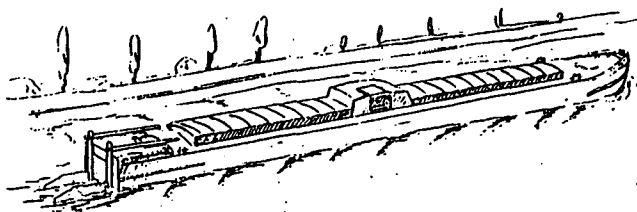
Plan



Vue de l'arrière



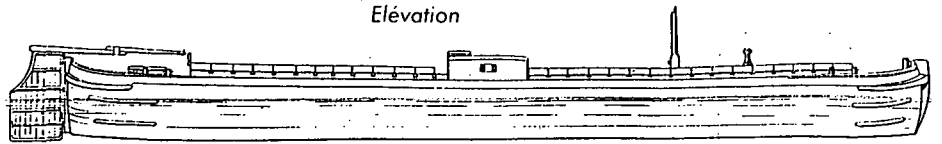
Vue de l'avant



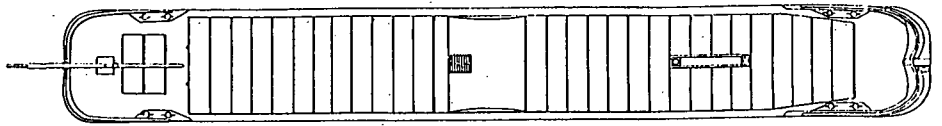


## PENICHE EN BOIS (TYPE CANAL)

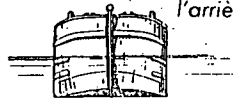
Élévation



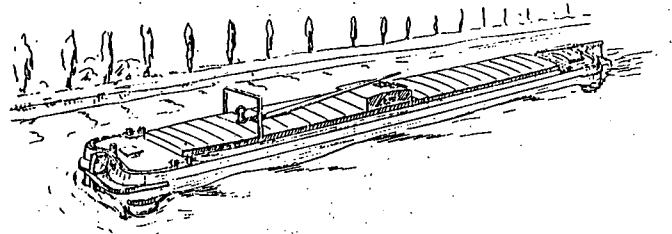
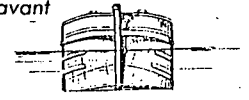
Plan



Vue de l'arrière



Vue de l'avant



Les chalands, qui en Loire sont dits à corbe, c'est-à-dire la proue courbe et relevée, sont établis sans plats-bords mâturs. Quand ils sont conservés pour naviguer sur fleuve, on place, au-dessus des bords que l'on consolide un chemin appelé appontement à l'avant, teillas à l'arrière où l'on installe une cabine destinée au maître. Un grand mât planté vers son milieu pouvant porter une forte voile, deux canots à la traîne, il a le plus souvent deux autres bateaux, plus petits, également munis de mâts, « le tirea », qu'un madrier formant passerelle tient à distance et où se trouve la cabane des compagnons, et le soubre qui contient les agrès de rechange. Les sentines plus plates dit vergées comme ayant une mâture circulent aussi en convoi, les plus fortes, appelées sentines mères, placées de tête. De faibles dimensions et ne servant qu'à l'approvisionnement de la région, les barquettes de Saint-Amand restent toujours couplées. La descente a lieu au fil de l'eau et aussi en s'aidant de la rame. Vents d'Ouest et Sud-Ouest dominant c'est le plus souvent à la voile que se fait la remonté, sinon à col d'hommes.

De l'Allier à la navigation incertaine et très coûteuse, d'où venaient déjà des vins, des châtaignes, des charbons de bois, descendent des toues ayant la solidité de supporter un voyage. De 20 à 24 m sur 3 m à 4,50 m 50, elles sont pour les deux tiers chargées de 980 quintaux de houille provenant de Brassac et chargées à Brassaget. Leur cargaison complétée en cours de route, elles arrivent à Paris après un mois de voyage avec vent favorable et bonnes eaux, mais le plus souvent retardées par l'encombrement du canal de Briare. De grandes embarcations, établies sommairement avec des planches chevillées et maintenues par des liens, calfatées de mousses, amènent les fruits du Bugey au marché flottant de Saint-Clair à Lyon, et sont ensuite dépeçées.

Les penelles, faites primitivement de bois de pin, ont leurs extrémités en forme de berceaux et percées, laissent passer deux avirons. Les savoyardes sont de plus petites dimensions ; sous ce nom certains désignent tous les bateaux construits dans le Haut-Rhône.

Le bateau particulier du Rhône, au-delà de Lyon, est la barque, robuste, à l'avant relevé, qui a de 60 à 80 pieds de long. Gouverné au moyen de l'empinte, forte et longue rame placée à l'arrière et du picon plus petit qui est à l'avant, deux grandes rames sur les côtés que manient deux, trois, quelquefois quatre hommes, le bateau se laisse emporter par le courant.

Le fleuve, que les bateliers divisent en autant de sections ou mudas, qu'il y a de changements de pilotés, se descend ainsi en 3, 4 ou 5 jours jusqu'en Arles ; l'arrêt se prolonge parfois à Beaucaire au moment de la foire qui, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, après 600 ans d'existence, attire encore une centaine de navires et plusieurs milliers de marchands. Des 2 000 bateaux qui, chaque année dévalent le fleuve, plus des 2/3 le remontent et généralement se forment en trains ou rigues qui peuvent comprendre jusqu'à 6 bateaux : une barque en tête, une grande penelle, deux cisselandes et deux savoyardes, tirés par 20, 40 et 60 chevaux ; à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, on en emploie plus de 6 000, la traite du sel en utilisant 400 avec un personnel aussi nombreux.

La rescise entre Arles et Lyon, quand les eaux restent bonnes, quand aucun bateau ne s'engage ou ne heurte un obstacle, dure un mois ; parfois il en faut deux, trois, pour arriver au confluent de la Saône. Les passages difficiles, dangereux, ne manquent pas de-

puis le Pont d'Avignon aux travées étroites, le Pont de Saint-Esprit où l'on ne peut vaincre le torrent qu'en s'aidant au treuil de terre, les défilés de Donzère si redoutés et qui ont vu maints naufrages, jusqu'aux tournants de Condrieu, de Vienne, et de Givors.

La Garonne a ses barques pontées, ses sapines portant jusqu'à 300, 350 milliers, ses coutrillons, non-pontés, en pouvant contenir 130 à 140, ses gabares de semblable capacité. La descente se fait au gré du courant, à la rame, la remonte par des haleurs.

Sur les voies de l'Artois et des Flandres, établies artificiellement, empruntant sur leurs plus grands parcours le lit des rivières, les écluses la plupart simples se fermant par des poutrelles et planchettes ou des vannes verticales, à la navigation lente, difficile et dangereuse, existent des types de bateaux forts divers, surtout par leurs formes.

Au XVII<sup>e</sup> siècle les bateaux dits lillois, qui circulent halés à col d'homme, sur la Lys, première rivière en France qui ait reçu des écluses, ont 72 pieds sur 143 pouces ils prennent 240 milliers à partir d'Armentières et seulement 80 en amont.

Les nerfs ou bateaux de Condé, ou d'Arras (ces derniers couverts), ceux de l'Aire, de Mons, de Tournay, d'un modèle semblable, ont leurs côtés verticaux et, l'avant un peu bombé ; les péniches actuelles en dérivent.



# LES DROITS DE NAVIGATION

La Révolution réalise une réforme depuis longtemps attendue. Supprimant les privilèges, elle fait disparaître les péages. Par un arrêté du 15 août 1779, Louis XVI avait bien décidé leur rachat, déclarant avoir à cœur d'en délivrer la Nation. Dans le préambule, Sa Majesté avait reconnu que ces péages pèsent surtout sur les rivières « bien fait de la nature », que leur perception arrête et fatigue le commerce, la complication et la diversité des tarifs exigeant une véritable étude de la part des marchands et des voituriers. *« Des difficultés, avait-elle ajouté, s'élèvent sans cesse, il y a même une infinité de petites vexations que l'Administration la plus attentive ne peut surveiller ni punir ; tous ces droits, enfin, nés pour la plupart des malheurs et de la confusion des anciens temps forment autant d'obstacles à la facilité des échanges, ce puissant encouragement de l'agriculture et de l'industrie »*. En dépit de telles paroles et malgré la campagne poursuivie par les économistes et les gazetiers, le Roi avait remis à plus tard l'exécu-

tion de sa décision, sans doute par impécuniosité.

Cependant, si les transports n'ont plus à supporter la lourde charge des péages, la circulation est devenue de plus en plus difficile, voire dangereuse sur les rivières et canaux par le défaut total de leur entretien... Pour pourvoir à celui-ci, le Consulat y affecte le produit des droits de navigation qu'il établit le 30 Floréal an X (20 mai 1802), mais ils sont bientôt détournés de leur destination pour venir contribuer au paiement des dépenses considérables des guerres de l'Empire ; la loi de 1814 qui en supprime la spécialisation ne reconnaît qu'un état de fait. Le tarif est d'une extrême complication variant d'un bassin à l'autre, imposant tantôt les bateaux, d'après la longueur, la largeur... tantôt les marchandises. Un projet uniformisant le mode de perception est établi en 1820 ; après un essai concluant sur la Basse-Seine en 1834, il fait enfin l'objet de la loi du 9 juillet 1836.

Les marchandises divisées en deux

classes : la première comprend les produits de valeur, la seconde ceux qui sont pondéreux : bois, matériaux de construction, minerais. Le jaugeage des bateaux est rendu obligatoire, leur degré d'enfoncement étant mesuré au moyen d'échelles métriques incrustées dans le bordage ; on l'obtenait auparavant à l'aide de clous à tête plantés dans la coque de distance en distance.

Les droits de navigation, fortement diminués sous le Second Empire, ne disparaîtront qu'en 1880.

Le Conseil général de la Commune, à la fin de 1790, présente à l'Assemblée nationale un projet de loi tendant à conserver à la Ville sa juridiction sur la Seine et ses affluents. Bien que les municipalités des localités intéressées y aient donné leur adhésion, il n'est pas pris en considération. Cependant, un service de l'approvisionnement par eau de la capitale est reconnu nécessaire, confié au Ministre de l'Intérieur et ressortissant à la Direction du Commerce.

## DES COCHES D'EAU...

Dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, les tameliers de Corbeil venaient vendre, chaque semaine, dans la capitale, les miches de leurs fournils, appelées « pains chalands », du fait d'être amenées sur bateau de ce genre. Celui utilisé et que l'on désignait communément sous le nom de « corbillat » ou « corbeillat » partait ainsi à jours fixés et prenait des passagers à l'aller comme au retour.

Plus tard, toujours avec voyageurs, ce fut des farines des moulins de Corbeil, des vins et divers produits qu'ils continuent à descendre sur Paris ; d'autres viennent régulièrement de Melun, comme de Ville-neuve-St-Georges.

Entre des grandes villes et localités d'alentour, sous le contrôle des municipalités ou des Parlements, comme de Rouen à la Bouille ainsi qu'à Port-St-Ouen, des bateliers, d'après un tour de rôle, véhiculaient

gens, bêtes, denrées et soit quotidiennement, soit les jours de fêtes, de foires et de marchés.

En certaines rivières, à points nommés, notamment sur la Loire à Roanne, on trouvait des embarcations à louer ou à acheter pour le transport rapide des voyageurs, bagages, colis.

La création de services organisés sur de longues distances, de ville en ville, avec départs à jours et heures donnés et selon un tarif imposé n'est effective qu'au XVII<sup>e</sup> siècle. D'un intérêt général évident, elles sont, fâcheusement établies sous la forme de dons et privilèges accordés par le Roi à des personnages bien en cour, lesquels s'empressent d'en donner à ferme l'exploitation. L'octroi de ces faveurs soulève la colère des mariniers d'autant plus que coches et diligences acceptent toutes sortes de colis non accompagnés.

Entre fermiers et bateliers les conflits se renouvellent sans cesse et nécessitent l'intervention des pouvoirs judiciaires. A plusieurs reprises les services s'en trouveront interrompus.

En 1775, Louis XVI, sur la proposition de Turgot, décide de transformer le régime d'exploitation des coches et diligences. Dans le préambule de son arrêt du 11 décembre après avoir reconnu que ces voitures sont de la plus grande commodité pour le public et le commerce, par la modicité des prix fixés et la régularité des départs, Sa Majesté déclare que leurs services seraient susceptibles de perfectionnement s'ils étaient rassemblés dans sa main. Les obstacles rencontrés par les particuliers s'aplaniraient alors d'eux-mêmes.

En conséquence, le Roi décrète, mesure qui ne saurait qu'être avantageuse à ses peuples et à lui-même,



que tous les privilèges concédés seront réunis à son domaine et exploités à son profit. Il prononce ainsi ce que nous appellerions la nationalisation des transports publics.

L'Administration des diligences et messageries, à laquelle est confié leur exercice, est autorisée à prendre pour son compte, après inventaire et à dire d'experts, tout le matériel utilisé par les fermiers. Elle

pourra apporter aux horaires actuels tous les changements qu'elle jugera nécessaires pour l'avantage du public et le bien du service ; elle est tenue de se retirer devant le Roi lorsqu'il s'agira de modifier les tarifs. Il sera pourvu à l'indemnité due suivant liquidation, tant aux engagistes et concessionnaires qu'aux fermiers, dont les baux sont résiliés à dater du 1<sup>er</sup> mars 1776.

Les messageries constituent une sous-ferme de la ferme générale des Postes ; l'adjudicataire en est Claude Laure, déclaré concession-

naire des privilèges de la navigation sur toutes les rivières navigables, suivant arrêt du 19 août 1776. Dans l'exploitation des différents services, ceux qu'il se subroge ont à surmonter bien des difficultés, et éprouvent bien des déboires. La situation est loin d'être brillante au moment de la Révolution, alors que les transports fluviaux non spécialisés sont encore en pleine activité. Au cours de la période qui s'annonce, ceux-ci vont subir, à une cadence rapide, de profondes transformations.

## LE FLOTTAGE

Le flottage à bûches perdues se pratique dans le bassin de la Seine régulièrement depuis la fin du XV<sup>e</sup> siècle. Son organisation jusque vers les sources par utilisation de réservoirs, étangs et arrêts est reprise rationnellement au XVII<sup>e</sup> siècle.

Les bois, portant la marque de leurs propriétaires et amenés à l'avance sur les bords du ruisseau, sont jetés dans son lit au moment de l'annonce des courues qui les entraînent jusque dans les bassins d'arrêt, Clamecy, Vermenton étant les plus importants. Repêchés par les tireurs, ils sont triqués et empilés suivant les marques, pour constituer ensuite des trains qui descendront le plus souvent par éclusées.

Les éclusées sont des crues factices obtenues en fermant plusieurs jours les pertuis, gautiers, vannes et étangs et en les ouvrant ensuite à tour de rôle à des moments donnés de manière que les lâchures provenant des différents ruisseaux viennent se superposer ; elles ont lieu dans la saison des basses eaux pour permettre alors le flottage des trains et la circulation des bateaux. Une bonne éclusée de l'Yonne y augmente la hauteur de plus de 50 cm à Joigny et de près de 30 à Montereau où elle met, depuis Armes, 52 heures à arriver ; elle fait

encore sentir son effet en aval de Paris jusqu'au pertuis de la Morue.

Ces éclusées, si elles facilitent la descente et lui donnent plus de rapidité, rendent la remonte d'autant plus lente et pénible. Déjà sur l'Yonne les retenues établies entre Auxerre et Sens et où les eaux formaient de véritables cataractes avaient été détruites au XVII<sup>e</sup> siècle. La mise en service du canal de Bourgogne en fin 1832 amène à décider, cinq ans plus tard, d'un premier barrage mobile en aval du débouché du canal. Ce n'est qu'après la chute du second Empire l'Yonne canalisée depuis Auxerre, que prendra fin la navigation par éclusées.

Les anciens règlements, le dernier en date de 1736, interdisaient de donner à l'entreprise la fabrication des trains et les marchands, pendant longtemps, les avaient fait conduire par des hommes de leur choix. Depuis la Révolution, les « faiseurs » de flottage se chargent à forfait tant de la construction des trains que de leur descente à destination. Les différends et les conflits avec les flotteurs assez fréquents auparavant n'en subsisteront pas moins.

Le voyage se poursuit, la nuit est pénible et périlleuse. L'homme ex-

posé aux intempéries, pieds nus dans l'eau, se déplaçant sur des bûches glissantes, se tient sans cesse en éveil pour détourner des obstacles et écarter des rives le couplage que le flot emporte. Il faut trois jours avec une éclusée, sept si l'on a dû s'arrêter en route par manque d'eau et reprendre la suivante, pour descendre d'Auxerre aux gares d'amont Paris d'où les trains, découplés, iront gagner le port de tirage du haut ou du bas qui leur est assigné ; les débardeurs les y ayant dépecés, les bois seront charroyés au chantier du marchand pour être mis en piles.

Le flottage des bois à œuvrer se pratique sur bien d'autres rivières que celles des bassins séquanien et ligérien. Du Jura, par le Rhône, l'Ain, le Doubs, des Vosges par la Saône, la Meurthe, la Moselle, descendent de nombreux trains qui s'essaient dans les ports ; Lyon en a sa bonne part. Les chantiers navals de la Méditerranée reçoivent du Rhône leurs bois de marine. Jacques Cœur, grâce à l'intervention de Charles VII, ayant obtenu du duc de Savoie l'autorisation de prendre sur ses terres les fûts et mâts nécessaires à la construction de navées qu'il entreprend à Marseille, les a expédiés par cette voie.



# LES PONTS DE PARIS

Historique des ponts de Paris déjà construits au moment de la Révolution ou qui l'ont été au début du XIX<sup>e</sup> siècle.

## LE PONT D'AUSTERLITZ

Vers 1773, Perronet avait rédigé un projet de pont en bois pour relier le faubourg Saint-Antoine au Jardin des Plantes. Ce projet ne fut pas exécuté, mais, en 1801, une loi ordonna la construction d'un pont destiné au même objet, et qui fut exécuté par Lamandé au compte d'une compagnie fermière autorisée en retour à percevoir un droit

de péage qui subsiste jusqu'en 1848.

Le pont, commencé en 1801, a été terminé en 1805, année de la victoire d'Austerlitz, dont il a reçu le nom.

## LE PONT DE LA TOURNELLE

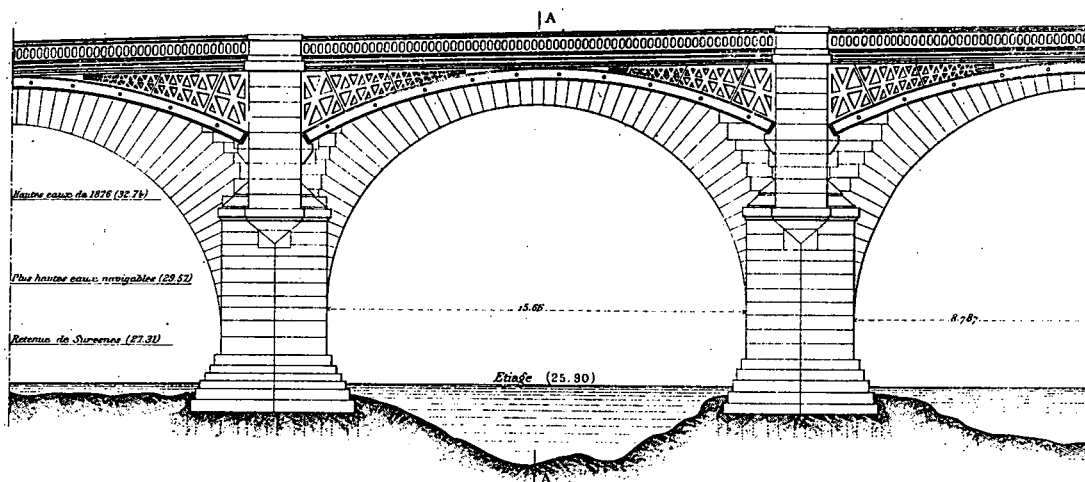
Dans un contrat en date de 1623 figure, pour le sieur Delagrangé, concessionnaire des terrains de l'île

Saint-Louis qui lui avaient été cédés par Christophe Marie, l'obligation de rattacher l'île à l'Université par un « pont en pierre en arcades du côté de la Tournelle » ; néanmoins, le pont paraît n'avoir été construit qu'en bois. Il fut emporté par les eaux en 1637, reconstruit et détruit en 1651.

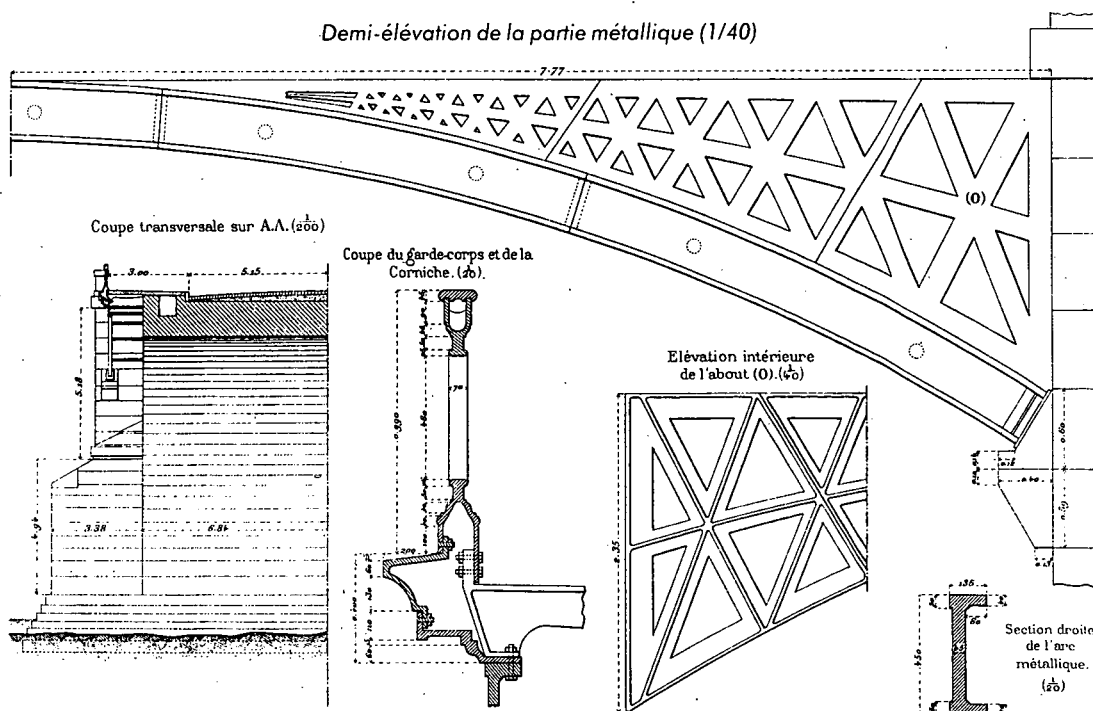
On le reconstruisit alors en pierre, tel qu'il existe aujourd'hui, en vertu de lettres patentes de 1654.

### PONT DE LA TOURNELLE

Élévation aval. (Rive droite) (1/200)



Demi-élévation de la partie métallique (1/40)





## LE PONT MARIE

Par contrat passé en 1614 avec le chancelier de France, le sieur Christophe Marie s'engageait à construire à ses frais le pont qui porte son nom, et qui était destiné à mettre en communication le quartier Saint-Paul avec celui de la Tournelle, moyennant cession des terrains de l'île Saint-Louis appelée à cette époque île Notre-Dame. Sur l'emplacement de ce pont aurait existé en 1361, d'après Sauval, un autre pont appelé Fust.

Commencé par Marie, le pont fut continué par Jean Delagrance, à qui la concession fut transportée en 1620.

À l'origine le pont Marie était couvert de maisons qui furent démolies à la suite de l'édit de 1786.

## LE PONT SAINT-LOUIS

Ce pont remplace l'ancien pont de la Cité, qui, construit en 1803 sur les dessins de Gauthey, était composé de deux arches de 31 mètres, en bois recouvert de cuivre rouge et reposant sur des culées et une pile en maçonnerie.

## LE PONT AU DOUBLE

L'ancien pont au Double fut construit de 1625 à 1634 pour les besoins de l'Hôtel-Dieu ; il servait en même temps de passage aux gens à pied qui payaient 6 deniers, et aux gens à cheval 1 double-tournoi destinés à son entretien. De là le nom qui lui fut donné et qui lui est resté, bien que le péage ait été supprimé en 1789.

## LE PONT AU CHANGE

Avant l'établissement de l'occupation romaine dans les Gaules existait déjà un pont de bois à peu près à l'emplacement du pont au Change actuel.

Il était désigné sous le nom de Grand-Pont, par opposition à l'autre pont desservant, comme lui, l'île de la Cité sur le petit bras, bien qu'ils ne fussent pas dans le prolongement l'un de l'autre ; ce dernier était appelé Petit-Pont, nom qu'il porte encore. En 1141, Louis VII ordonna que son Change fut établi sur le grand pont, ainsi que toutes les boutiques des changeurs de Paris. De là, lui est venu le nom de « Pont au Change ».

Plusieurs fois emporté par des débordements ou des débâcles, il fut successivement reconstruit en pierre et en bois. En 1621, il fut incendié et reconstruit en pierre par les changeurs, qui obtinrent l'autorisation d'y édifier des maisons qui ont subsisté jusqu'en 1786.

## LE PONT NEUF

Le Pont Neuf a été commencé sous le règne de Henri III, dont les lettres patentes portent la date du 16 mars 1578, et qui a posé la première pierre le 31 mai suivant en présence de la reine mère, Catherine de Médicis, de la reine Louise de Lorraine, et de plusieurs seigneurs de la Cour.

Les guerres civiles firent suspendre ce grand travail. Les travaux furent achevés en 1604, lorsque Henri IV fut devenu le paisible possesseur du royaume.

Les piles sont couronnées d'hémicycles dans lesquels ont existé des boutiques qui disparurent de 1851 à 1854.

L'établissement de ces boutiques était bien postérieur à la construction du pont, et n'entraîne pas dans le plan de l'architecte qui l'a bâti, car de 1604 à 1685, c'est-à-dire pendant près d'un siècle, les hémicycles restèrent vides.

En 1685 seulement, les grands valets à pied du Roi obtinrent l'autorisation d'y placer des boutiques volantes et des étaux qui envahirent par la suite une partie des trottoirs

et devinrent une cause de gêne pour la circulation des piétons. Aussi, le 3 avril 1756, intervint un arrêt du Conseil qui ordonna la suppression de ces étalages ; mais, le 26 février 1769, un mémoire fut présenté à Louis XV, dans lequel on signalait l'extrême malpropreté des enfoncements circulaires du Pont Neuf et où l'on proposait, pour remédier à cet inconvénient, et venir en même temps au secours de l'académie de peinture dite de Saint-Luc, d'octroyer à cette académie l'autorisation d'y établir des boutiques, ce qui lui fut accordé le 14 mai suivant.

Cependant, il paraît que cette académie ne se trouva pas en mesure de profiter immédiatement de cette faveur ; car les boutiques telles qu'on les a vues jusqu'en 1855 ne furent commencées qu'en 1775 et terminées en 1776. Elles étaient de Soufflot, l'architecte du Panthéon.

En 1789, les biens de « mainmorte », ayant été supprimés, ces boutiques devinrent propriété nationale et furent, comme telles, mises en vente quelques années après. Une seule trouva acquéreur et fut adjugée le 8 nivose an VI à un sieur Pavy, moyennant 75 000 francs en assignats.

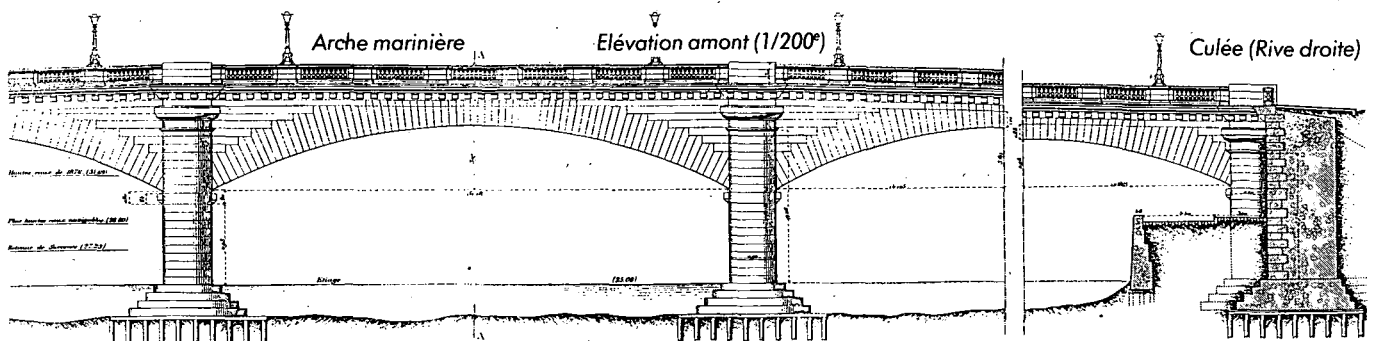
## LE PONT DES ARTS

Le pont des Arts, uniquement réservé aux piétons, a été construit en 1804, sur les dessins de Cessart et Dillon, au compte d'une compagnie fermière qui a perçu un péage jusqu'en 1848.

## LE PONT D'ÏENA

Le pont d'Ïena, projeté en 1806, devait s'appeler pont du Champ de Mars, dans l'axe duquel il se trouve placé, lorsque cette même année Napoléon remporta sur les armées russe et prussienne la victoire d'Ïena. L'empereur ordonna que le nom de cette bataille fut donné au pont.

PONT DE LA CONCORDE.





# MEMOIRES SUR LE CANAL DE L'OURCQ ET LES CANAUX DE LA VILLE DE PARIS

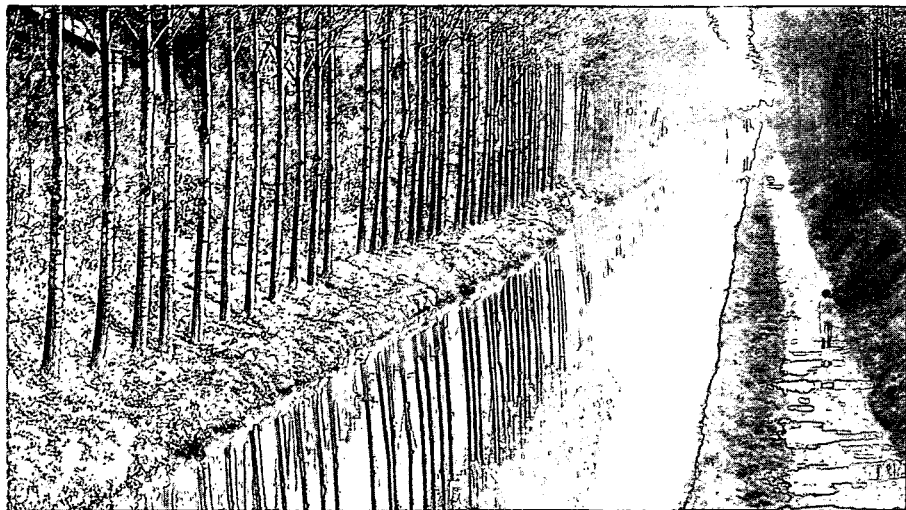
Les grands événements du XV<sup>e</sup> siècle imprimèrent à la civilisation un mouvement rapide ; toutes les relations sociales se multiplièrent, et l'on éprouva le besoin de faciliter, par des voies de communication plus commodes et plus sûres, le commerce que faisaient entre elles les différentes contrées d'un même état, commerce qui, dès lors, ne demandait qu'à s'accroître, et qui devenait de jour en jour plus actif.

François I<sup>er</sup>, ayant eu l'occasion de reconnaître, pendant le séjour qu'il fit en Italie au commencement du siècle suivant, les avantages que l'on retirait déjà de la nouvelle invention des écluses appliquée au perfectionnement de la navigation fluviale, revint en France avec les dispositions les plus propres à y propager, pour le même usage, l'emploi du même moyen : c'est en effet du règne de ce prince que datent les premières mesures qui furent prises par l'autorité royale pour améliorer la navigation de nos fleuves.

Son édit du mois de mai 1520 remit en vigueur une ordonnance de 1415 qui était tombée en désuétude. La faculté que cette ordonnance de Charles VI attribuait au bureau de la ville de Paris, composé du prévôt des marchands et des quatre échevins, de veiller à l'entretien de la navigation de la Seine et de ses affluents, fut confirmée par cet édit.

La rivière d'Ourcq, qui prend sa source près de la petite ville de Fère-en-Tardenois, et qui se jette dans la Marne au-dessous de Lisy après un cours de 63 km, est la plus considérable de toutes celles dont l'arrêt du 15 août 1528 fasse mention. Traversant un pays fertile en grains, et coulant pour ainsi dire au pied de la forêt de Villers-Cotterets, elle pouvait servir plus avantageusement qu'aucune autre au transport des denrées les plus nécessaires à l'approvisionnement de la capitale ; aussi fut-elle la première dont on s'occupa.

Les premiers travaux ayant été déclarés défectueux, il fallut attendre que Catherine de Médicis interviennent pour en reprendre l'exécution. Par la suite, les guerres civiles qui affligèrent la France sous les règnes de Charles IX et de Henri III, ne permirent pas de poursuivre



l'exécution d'aucun projet de la nature de celui dont il s'agit. Henri IV, lui, préféra relier la Seine à la Loire plutôt que réaliser un tel canal.

Cependant, en 1632, un habitant de Paris, nommé Louis de Foligny, propose de rendre l'Ourcq navigable en reprenant le projet conçu sous François I<sup>er</sup>. Ses associés et lui devaient jouir, en indemnité de leurs avances, du privilège exclusif de transporter sur cette rivière, par des bateaux qui leur appartiendraient, toutes sortes de denrées, depuis La Ferté-Milon jusqu'au-dessous de Lisy. Ce privilège leur était accordé pour 20 ans et leur donnait les prérogatives attachées à la noblesse. Les dépenses considérables obligèrent de Foligny et ses associés à abandonner leurs droits.

Les lettres-patentes furent successivement accordées à d'autres bénéficiaires, avant d'échoir au Duc d'Orléans qui jouissait des droits de péages établis sur la rivière d'Ourcq. Un projet d'en dériver les eaux pour les amener à Paris fixa l'attention de la capitale. Pierre-Paul Riquet de Bonrepos, justement célèbre par l'exécution du canal du Languedoc, s'associa dans ce projet au sieur Jacques Manse. Ils obtinrent en leur nom collectif, au mois de juillet 1676, des lettres-patentes où l'on retrouve une description succincte de leur entreprise. A la suite de diverses oppositions et contestations les travaux de dérivation de l'Ourcq furent suspendus en 1684.

D'autres projets furent conçus qui

suivaient à peu près celui de Riquet. Enfin une loi du 30 janvier 1791 en autorisa l'exécution, mais elle parut être oubliée jusqu'en 1799. Un message du Directoire au Corps Législatif provoqua le 13 ventôse de l'an II (3 mars 1799), la loi nécessaire pour autoriser les travaux de prise d'eau dans la Marne. Le 13 nivôse de l'année suivante (3 janvier 1800), une commission spéciale de l'Institut reconnut l'importance et l'utilité de cette entreprise.

Enfin, sur la proposition qui en fut faite par le gouvernement consulaire, le 27 floréal an X (17 mai 1802), le corps législatif rendit une loi par laquelle il fut ordonné : « Qu'il serait ouvert un canal de dérivation de la rivière d'Ourcq ; qu'elle serait amenée à Paris dans un bassin près de la Villette ; qu'il serait en outre ouvert un canal de navigation qui partirait de la Seine au-dessous du bastion de l'arsenal, se rendrait dans le bassin de partage de la Villette, et continuerait par Saint-Denis, la vallée de Montmorency et aboutirait à la rivière d'Oise près de Pontoise. »

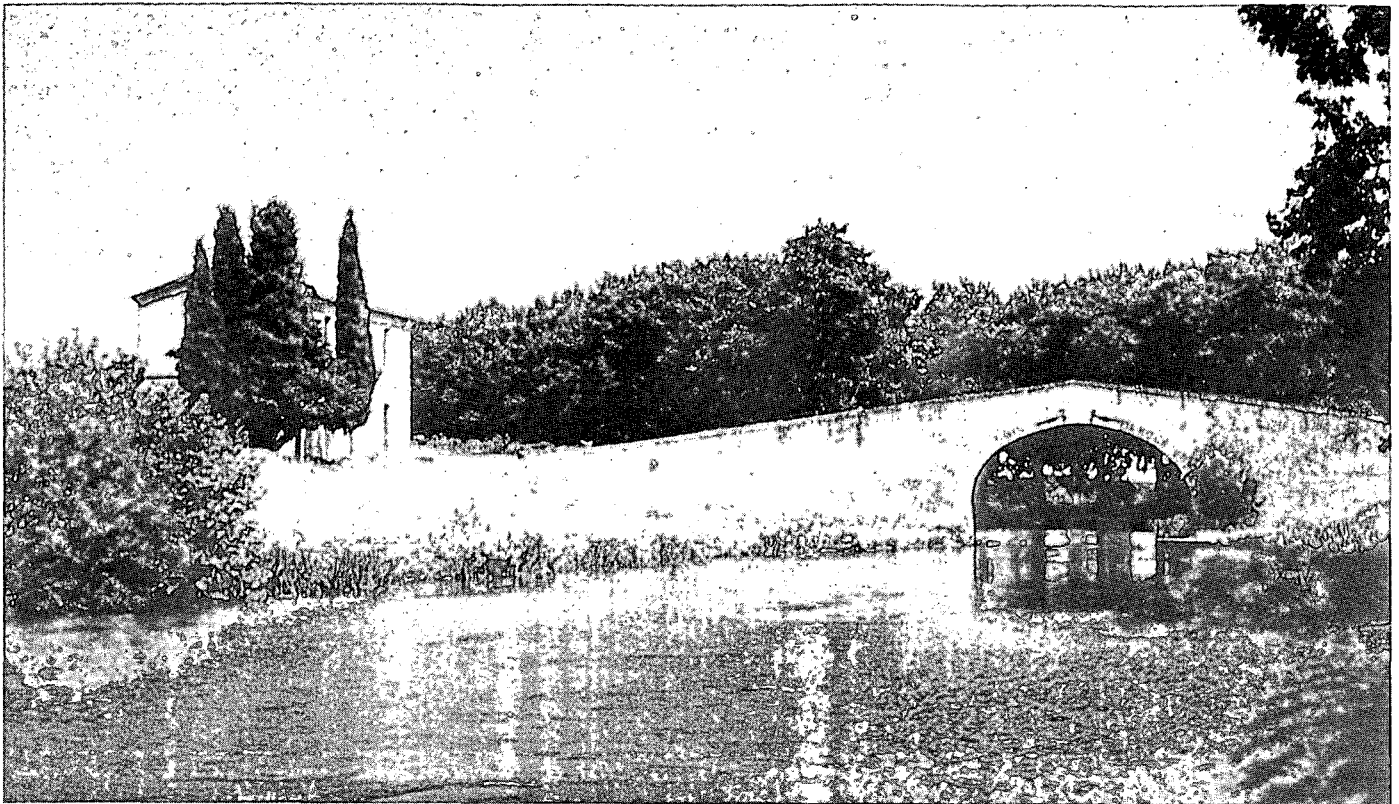
C'est ainsi que le canal de l'Ourcq fut conçu à la fois pour l'alimentation en eau de la Ville de Paris et pour la navigation. Il fut mis en exploitation en 1822.

Par cette même loi du 29 floréal an X fut également décidée la construction du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin.

Ces canaux sont exploités par la ville de Paris qui en perçoit les péages.



## LE CANAL DU MIDI



Les canaux du Midi ne sont pas de banales infrastructures de transport. Témoins d'un passé brillant et de la prospérité des bourgeoisies locales, enjeux de luttes complexes depuis un siècle, ils sont en passe de devenir des monuments historiques. Le canal du Midi vient de fêter son tricentenaire.

Dans le Midi toulousain, au XVII<sup>e</sup> siècle, l'introduction et la diffusion de la culture du maïs, alternant avec celle du blé, ont permis de faire face aux besoins alimentaires des populations locales et favorisé l'expédition régulière des excédents de blé vers les régions souvent déficitaires du Midi méditerranéen.

Le commerce du blé procurait aux maîtres de la terre de confortables revenus. A cette époque, l'achat de terre redevenait un investissement très rentable et la rente foncière assurait la prospérité de Toulouse et de petites villes où les propriétaires avaient élu résidence, laissant à des métayers ou des maîtres-valets

la charge de mettre en valeur leurs domaines ruraux. Ce système économique et social, qui reposait sur le négoce d'excédents de blé importants et réguliers, atteignit, au XVII<sup>e</sup> siècle, un tel degré de perfection qu'il fut qualifié de machine à blé.

Mais la prospérité n'apparut que lorsque la région fut dotée d'un remarquable outil économique : le canal du Midi, capable d'expédier au moindre coût les blés des pays toulousains vers le Midi méditerranéen. En apportant un concours financier prépondérant à la construction du canal, les Etats du Languedoc répondirent aux besoins des propriétaires terriens soucieux d'améliorer le rendement financier de leurs domaines. Grâce à des travaux menés promptement, l'ouvrage fut achevé en quinze ans : dès 1681, la navigation était possible sur les 240 kilomètres, jalonnés d'une soixantaine d'écluses, qui séparaient Toulouse et Sète.

Dans la mémoire collective, le canal de Riquet fut toujours considéré comme le symbole d'une brillante période de prospérité. Par la suite, on en vint à penser qu'il suffisait de le défendre contre le chemin de fer ou d'autres forces malveillantes (l'Etat et ses bureaux parisiens, les écologistes adversaires de sa modernisation, etc.) pour que renaisse cet âge d'or de l'économie régionale.

Les revenus de la machine à blé qui affluaient à Toulouse permirent de grandes opérations d'urbanisme pour embellir la cité, place du Capitole, promenades autour du Grand-Rond, canal de la Brienne, aménagement des quais de la Garonne, etc., et pour faciliter le commerce des produits de l'agriculture, l'aménagement d'un nouveau port sur le canal – le port Saint-Etienne qui ne sera achevé qu'en 1824 –, et surtout le creusement du canal Saint-Pierre (canal de Brienne) qui rejoignait le canal



du Midi aux Ponts-Jumeaux. Cet ouvrage fut inauguré en 1774 : long de 1,5 km, il permettait de contourner la chaussée du Bazacle et assurait une liaison sûre entre le cours amont de la Garonne et la partie aval du fleuve, qui permettait ainsi de gagner Bordeaux, ou le canal du Midi donnant accès de la sorte au Bas-Languedoc.

La Révolution interrompit bien des chantiers et, dans les décennies qui suivirent, de nombreux projets furent abandonnés car la machine à blé commençait à se gripper. Les ports aménagés sur la Garonne, au

cœur même de la ville, ne connurent jamais un grand trafic.

Dans la première moitié au XIX<sup>e</sup> siècle s'imposa assez vite l'idée qu'il suffirait d'améliorer les moyens de transport pour que renaisse la prospérité. Naquirent alors de nouveaux projets de canaux. La bourgeoisie toulousaine s'opposa farouchement à la construction d'un canal latéral à la Garonne craignant de perdre le bénéfice du transbordement des marchandises transitant entre l'Atlantique et la Méditerranée car les barques de canal ne pouvaient

pas s'aventurer sur la Garonne où la navigation était plus dangereuse et incertaine ; elle lui préférerait un canal des Pyrénées qui aurait drainé vers Toulouse le commerce en provenance ou à destination de la montagne ou de son avant-pays.

C'est le projet de canal latéral à la Garonne qui finit toutefois par l'emporter, l'Etat prenant en charge sa réalisation à partir de 1838 après que le concessionnaire, désigné en 1832, eut renoncé.

## LES VOIES NAVIGABLES DU SUD-OUEST

### Transports et Communications à Toulouse pendant la Révolution

Toulouse, à la fin de l'Ancien Régime, tenait une place de première importance dans le Midi de la France. Capitale du Languedoc aquitain elle voyait les Etats de cette province siéger dans son enceinte. Son parlement lui donnait un rôle judiciaire primordial et attirait une clientèle venue de loin. Elle était vraiment le centre économique, politique et judiciaire du Sud-Ouest, aussi possédait-elle un réseau de communications en rapport avec son importance, bien organisé et tout centré sur elle.

Ces moyens de communication étaient de trois sortes : on pouvait utiliser les cours navigables, en l'occurrence le canal du Midi jusqu'à Agde et la Garonne jusqu'à Bordeaux. Un service de diligences royales assurait le transport des voyageurs dans toutes les grandes directions. Un service des postes était également organisé, qui desservait le Sud-Ouest et reliait ce dernier aux autres parties du royaume.

Toutes ces communications empruntaient les grands passages naturels de l'Aquitaine, c'est-à-dire la vallée de la Garonne en amont et en aval, reliant les Pyrénées à l'Océan, et la dépression à l'est de Toulouse, conduisant par Naurouze à la Méditerranée et, au-delà à Montpellier et à la vallée du Rhône et de la Saône tout entière.

La révolution entraîna naturellement des modifications et des remaniements certains sur ces trois services.

### Les barques de poste

**Sur la Garonne.** – Un service était établi entre Toulouse et Bordeaux, et il ne reçut aucune modification extérieure pendant la Révolution. La Garonne était certainement plus navigable qu'aujourd'hui, car actuellement aucun bateau, à part quelque canoë, n'oserait se hasarder à descendre son cours. Mais au XVIII<sup>e</sup> siècle, la police du fleuve curvait chaque année le lit principal, vérifiait les berges et rabotait les écueils. La Garonne, en dépit de ces soins, n'était qu'une très médiocre voie navigable, les naufrages étaient fréquents, occasionnés surtout par les moulins à nef s laissés sans surveillance, et de plus la navigation était souvent interrompue en octobre à cause des basses eaux. En 1787, Grandvoinet-Detourney présentait aux Etats du Languedoc un curieux projet ayant pour objet de faciliter la navigation sur la Garonne pendant le temps périodique des basses eaux ; il envisageait de faire déverser les lacs des hautes montagnes des Pyrénées dans la Garonne pendant les temps de sécheresse.

Des vannes et des robinets aménagés aux orifices de ces lacs auraient permis de régler le débit du fleuve. Il conseillait de se hâter pour mettre son projet à exécution parce que,

disait-il, les Gascons voulaient détourner la Neste à hauteur de Sarrancolin pour lui faire traverser le Gers.

La Garonne, ainsi privée de l'un de ses affluents, aurait un débit encore plus faible en été. Ce projet qui se voit repris et réalisé actuellement montre bien que le problème de la navigation sur la Garonne était loin d'être résolu. Dès cette époque, on songeait à prolonger le canal du Midi jusqu'à Moissac. Plus tard, le canal latéral a fait définitivement abandonner le cours du fleuve.

En dépit de ces nombreux inconvénients, la Garonne était parcourue par de nombreux bateaux de commerce et de voyageurs. Un chemin de halage, d'ailleurs en mauvais état, permettait à ces bateaux de remonter le cours du fleuve. Le temps de voyage était très variable, il durait en général de six à huit jours entre Toulouse et Bordeaux, mais pouvait se réduire à trois ou quatre quand l'eau était haute. Pour remonter, on ne mettait pas moins de dix à quinze jours, suivant le vent. Les jours de Pâques, de Pentecôte, de Toussaint et de Noël, les départs n'avaient pas lieu ; ils étaient fixés au lendemain, neuf heures. On s'embarquait au port de l'Embouchure. Les passagers devaient être rendus une heure avant le départ pour avoir le temps d'embarquer les équipages et les effets.

On payait trois sols par lieue ; il y avait seize lieues et demie jusqu'à Agen, et trente-quatre lieues



jusqu'à Bordeaux ; pour cette dernière ville, le voyage revenait à cinq livres deux sols.

Le bateau de poste était une entreprise affermée. Le fermier avait le droit exclusif de prendre les passagers voulant aller à Toulouse à Bordeaux, ou à tout autre lieu situé sur la route. Le prix du bail était payé au trésorier de la ville, et jamais le fermier n'avait à demander quelque dédommagement à cette dernière.

Pendant les années de la Révolution cependant, les conditions étaient différentes et le fermier ne devait pas toujours couvrir ses frais de parcours lorsque de nombreux soldats payant demi-tarif prenaient passage à bord. Dans un document sans date, deux maîtres de poste font appel à la municipalité.

Cette dernière, ayant appris que le bateau Toulouse-Bordeaux avait de très gros frais, car les gardes nationaux voulaient payer comme les troupes de ligne, venait au secours des maîtres de poste Nicolas de la Grave et Layrac, dont deux bateaux avaient été frères.

Le premier bateau avait chargé 60 personnes (90 livres), le second 48 (120 livres, soit en tout 210 livres) ; les deux maîtres demandaient 144 livres à la municipalité qui leur accorda cette somme. Ce document nous révèle entre autres le nombre de personnes qui pouvaient prendre bord sur ces bateaux de poste. C'était une moyenne d'environ cinquante personnes. Une diligence contenait, au maximum, une douzaine de voyageurs. On voit combien les bateaux étaient supérieurs aux voitures, à ce point de vue.

Le 22 germinal de l'an VI, le gouvernement déclare entrer en jouissance de tous les bacs, bateaux, etc., établis pour un passage public sur les fleuves, rivières et canaux navigables. Le droit d'exploiter est provisoirement accordé à un détenteur séquestre, duquel il est exigé un prix fixe par mois pour l'abonnement. Cet arrêté atteint certainement le bateau de poste sur la

Garonne, mais ne change guère le sort de ce dernier. Pendant toute la Révolution, il part le même jour dans les mêmes conditions ; c'est le service de transport qui a été le moins touché par la Révolution.

**Le canal.** – Le canal royal du Languedoc, construit sous Louis XIV, remontait la vallée de l'Hers, passait entre Villefranche et Castelnaudary, s'engageait dans la vallée du Fresquel, puis celle de l'Aude jusqu'à Sommail. Là, le canal se dirigeait vers le Nord et aboutissait à Agde. Les bateaux de marchandises pouvaient pousser jusqu'à Sète par l'étang de Thau. Dans les dernières années de l'ancien régime, on construisit un embranchement sur le canal jusqu'à Narbonne. Le canal perdit son titre royal dès 1792 pour devenir simplement "le canal", en attendant de prendre définitivement son titre de canal du Midi.

Pendant la Révolution, comme auparavant, la barque de poste partait tous les jours à six heures du matin, sauf à Pâques, Pentecôte et Noël. A l'autre extrémité du canal, à Agde, il en partait une à la même heure en direction de Toulouse. Elle mettait quatre jours pour faire le trajet Toulouse-Agde. On s'embarquait au Port Saint-Etienne, du côté du Pont-Neuf-Saint-Sauveur. Les matelots, les soldats et les recrues payaient demi-tarif.

Au moment des repas et le soir, le bateau s'arrêtait près d'auberges attirées au bord du canal. Le tarif resta toujours le même.

On changeait vingt-cinq fois de bateau pour éviter le passage des écluses, qui était trop long. En 1786, trente-six bateaux étaient en service ; l'intérieur de la barque était divisé en salle commune et en un salon : sorte de chambre plafonnée, lambrissée et peinte, avec des sièges commodes, des portes et des fenêtres vitrées pour les "personnes d'un état distingué". Mais cette pièce était mal vue et le plus souvent occupée par des filles et des vêtements, et, en 1793, en vertu des principes d'égalité, ce salon fut supprimé et tous les meubles vendus en mars de la même année.

Chaque bateau pouvait contenir cent cinquante voyageurs et leurs



effets. Les voyageurs pouvaient également naviguer sur les embarcations de commerce, à raison de quinze centimes par "distance" ; ils devaient payer en plus la somme fixée par le patron de l'embarcation. Le 25 messidor, an III, le nombre de lieues du canal est officiellement fixé. Il y a quarante lieues de l'embouchure de la Garonne à l'étang de Thau. Il suffit qu'un patron entre dans la lieue pour qu'elle lui soit payée.

Le canal était une meilleure voie navigable que la Garonne et on ne courait aucun risque de naufrage. Somme toute, le voyage était relativement rapide ; la vitesse moyenne du bateau était de trois lieues de poste par heure. Cependant les manœuvres des écluses faisaient perdre beaucoup de temps et le passage sur le canal n'était pas permanent d'un bout à l'autre de l'année. La navigation était interrompue l'hiver lorsque la glace recouvrait le canal ; on avait cependant essayé de remédier à cet inconvénient, et lors de ces rares gelées, une barque montée en brise glace ouvrait le passage au convoi qui la suivait. L'été, les basses eaux ne permettaient plus le passage des bateaux ; pendant cette période, on asséchant complètement le canal et on entreprenait les travaux de creusement et de réparations. A la date exacte du 16 août, la navigation était suspendue. On redonnait l'eau à la fin de septembre, en vue de laisser le temps aux négociants de faire les expéditions pour la foire de Bordeaux, qui commençait le 15 octobre.

Le 5 floréal de l'an II parut un projet pour "le rétablissement de la navigation" sur le canal ; il y était entre

autres recommandé de faire le service du bateau de poste "avec diligence, sûreté et honnêteté" ; "les chevaux doivent être menés au trot et jamais sans postillon. "Ce dernier doit aider le maître de poste pour charger les effets des voyageurs après avoir attaché ses chevaux.

Mais ce ne sont là que des recommandations de détail, et le fonctionnement du bateau de poste resta sans changement pendant la Révolution.

Pourtant l'administration du canal passa en d'autres mains. Jusqu'en 1789 le canal fut administré par des descendants de Riquet. La branche aînée possédait la majeure partie de la propriété. Sous la Révolution, il fut confié aux autorités administratives et judiciaires créées dans les localités traversées par le canal. La portion appartenant à la branche aînée fut mise sous séquestre en vertu de la loi sur l'émigration.

La branche cadette conservait provisoirement la sienne. Par la suite, le canal fut "nationalisé" et le service de la barque de poste tomba sous l'autorité de la régie des domaines. Mais, en apparence, rien n'était changé.

Ainsi, la circulation sur le canal ne fut guère modifiée sous la Révolution. Voie sûre, relativement confortable et rapide, elle resta un moyen de communication fort utilisé entre Toulouse et le Languedoc méditerranéen.

#### BIBLIOGRAPHIE

*Historique des voies navigables* – Georges Guiochon. ICPC. - Michel Rousselin. IGPC.

*Les transports* – Jean Bernheim. IGPC.

*Les voies navigables françaises* – Jean Vélitchkovitch. ICPC.

*Les transports fluviaux en France à travers les âges* – LP Carivenc.

*Les ponts de Paris* – Atlas des voies navigables par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Ecole Nationale des P et C. Service des cartes et plans.

*Transports et communications à Toulouse pendant la Révolution* – A. Hollander.

*Les canaux du Midi* – Robert Marconis.

*Mémoires sur le canal de l'Ourcq* – Girard. 1831.