



LES REVOLUTIONNAIRES ET LA PROTECTION SOCIALE

SURVOL DE DEUX SIECLES D'HISTOIRE SOCIALE

Par Josée CASABIANCA, Sous-Direction du Travail
et des Affaires Sociales, D.T.T.

La révolution française constitue l'un des moments décisifs du passage et de la rupture progressive entre l'assistance héritée du Moyen Age et les premières assurances sociales de la fin du XIX^e siècle.

On peut, en remontant loin dans l'histoire de notre pays, trouver quelques esquisses d'organisation de la protection sociale. Dès le Moyen Age, l'aide se développe pour faire face aux crises qui se répètent, frappant régulièrement une région ou le pays tout entier. Elle se développe dans les familles suivant leurs possibilités. Elle s'exerce aussi dans les villes qui poussent timidement, dans le cadre des confréries professionnelles, puis des corporations ou du compagnonnage. Elle est limitée aux membres des groupes professionnels. On voit une filiation directe entre les compagnonnages et surtout les confréries, et les sociétés de secours mutuel. Le lien entre assis-

tance et statut professionnel est appelé à devenir le support essentiel du système de protection sociale. Mais, c'est incontestablement à l'Eglise et à l'Etat qu'il revient dès le Moyen Age, d'avoir, avec des motifs et des objectifs différents, formulé et expérimenté les premiers dispositifs d'assistance.

L'Eglise, les ordres franciscains, bénédictins, hospitaliers notamment, tissent dans toute la chrétienté un réseau impressionnant de léproseries, d'aumôneries, d'hospices et d'hôpitaux. Cette floraison désordonnée d'institutions de toute sorte permet de s'adapter aux différentes formes de pauvreté rurale, puis urbaine. Mais elle se révèle incapable de faire face aux mauvaises récoltes, aux épidémies lorsqu'elles viennent grossir le flot des indigents. Dès lors, il est clair que le roi lui-même doit s'occuper des pauvres.





Il intervient, à l'aube de l'âge classique, à la demande de l'Eglise, débordée par sa tâche, pour un regroupement des hôpitaux dans le but d'organiser un réseau serré et cohérent d'institutions. L'action de l'Etat et des pouvoirs locaux en faveur des pauvres se conjugue avec leur contrôle et leur mise au travail. En 1351, le roi édicte sa première ordonnance contre les « oyseux ». En 1554 est créé à Paris le « bureau des pauvres ». En 1673 un règlement royal, dû à Colbert, crée un régime de retraite pour les officiers de marine... Aider et contrôler, c'est le couple qui définit la moderne assistance. A la fin de l'Ancien Régime, il y a environ 110.000 personnes recueillies dans plus de 1.000 établissements d'assistance.

Avec la Révolution se développe une conception nouvelle de la protection sociale. Les cahiers de doléances rédigés pour la tenue des Etats généraux proclament dans le domaine hospitalier notamment, des idées magnanimes, mais les moyens de leur mise en œuvre n'y sont généralement pas mentionnés.

*
* *

Les révolutionnaires voulaient faire de la protection sociale une obligation nationale. Il leur revient d'avoir formulé l'idée nouvelle : « Les secours sont une dette sacrée. La société doit la subsistance aux citoyens malheureux, soit en leur procurant du travail, soit en assurant les moyens d'exister à ceux qui sont hors d'état de travailler. » (article 21 de la Déclaration des droits du 24 juin 1793)

Le projet adopté le 22 Floréal de l'an II (22 mars 1794) par la Convention nationale sur le rapport fait par Barère au nom du Comité du salut public porte sur « les moyens d'extirper la mendicité et les secours que doit accorder la République aux citoyens indigents ».

Tout ou presque y était déjà : secours à distribuer aux invalides, aux vieillards et aux infirmes, aux mères veuves et aux enfants ; organisation d'un service public de santé gratuite dès lors que l'indigence est reconnue.

« Là où le cœur du citoyen palpite pour une patrie, les vagissements de l'enfant abandonné appellent cette même patrie à son secours ; homme, il sollicite du travail ; infirme, il implore la bienfaisance natio-

nale ; vieux, il a droit au repos, aux égards et aux secours publics ; ils doivent embrasser les générations qui commencent et celles qui finissent (...) Aucune loi n'oblige un maître à nourrir le domestique ou plutôt l'ami malheureux (...) aucune institution n'assujettit un propriétaire à secourir la vieillesse de ses valets de labourage (...) aucun règlement n'oblige le fabricant à conserver dans leur vieillesse les ouvriers ingénieux ou fidèles qui l'ont enrichi (...) Eh bien ! que la République française donne la première le grand exemple de cette justice, qui n'a pu trouver un asile dans le cœur des citoyens. Qu'il soit ouvert (...) un grand registre (...) Eh bien les citoyens malheureux, les vieillards indigents auront aussi leur grand livre pour y graver leurs services industriels, leurs travaux agricoles et leurs droits à la bienfaisance nationale (...) oui, je parle de leurs droits parce que dans une démocratie qui s'organise, tout doit tendre à élever chaque citoyen au dessus du premier besoin par le travail, s'il est enfant ; et par le secours s'il est invalide, ou dans la vieillesse. »

L'élan révolutionnaire incarné par l'éloquence enflammée de Barère dans son discours à la Convention désigne clairement : la reconnaissance d'un droit démocratique à la protection contre les risques de l'existence, l'obligation pour la société d'en assurer la couverture à tous.

Voté dans l'enthousiasme le projet révolutionnaire fut enterré par la réaction thermidorienne. Tout dans la société d'après 1789, l'économie, la politique et la morale, s'oppose à la mise en place d'une protection sociale obligatoire. Elle devra se réaliser plus tard comme un compromis entre les acteurs individuels et collectifs aux stratégies contradictoires : militants de la question sociale, assureurs, patrons sociaux, mutualité, ouvriers, syndicats, et Etat. L'histoire des quelque deux cents années qui suivirent, fut aussi celle de sa lente mise en œuvre (voir encadré page 33).

Les résistances de la société française à la mise en place d'une protection sociale ne peuvent être comprises qu'en se plaçant dans le contexte du libéralisme. Avec la Ré-





volution, les institutions traditionnelles de solidarité avaient été juridiquement détruites. Le décret d'Allarde supprimant les corporations et instituant la liberté du travail, et la loi Le Chapelier interdisant les groupements professionnels et les coalitions, sont tous deux de 1791.

Avec la révolution industrielle la solidarité s'effondre dans les faits. Le mouvement d'accumulation primitive du capital et de salarisation est à l'origine d'une grande misère. La bourgeoisie triomphante refuse d'organiser un minimum de protection collective. Seuls, la charité individuelle et les dépôts de mendicité faisaient office de recours. Le libéralisme économique voit dans la législation sociale une atteinte à la liberté d'entreprise et plus encore à l'autorité du chef d'entreprise, second pilier, après l'autorité du chef de famille, de l'ordre libéral. De ce point de vue la première loi de 1841 sur le travail des enfants est doublement révolutionnaire et son échec s'explique d'autant. La législation sociale porte également atteinte à la relation du patron et de l'ouvrier, relation contractuelle dont les droits et obligations sont définis par le contrat de louage de service. Par le jeu des cotisations, elle augmente le coût du travail et porte atteinte au droit de propriété : le droit d'user comme on l'entend de son argent.

Il existe certes une minorité de patrons qui, dans le but de fixer la main d'œuvre qualifiée qui leur était nécessaire, avaient développé leur propre système de protection sociale. Mais ces grands industriels seront toujours solidaires des petits employeurs (en 1896, 83 % des salariés sont employés dans un établissement comprenant moins de 5 salariés), qu'ils soutiennent à la Chambre, contre les projets de protection sociale au nom de la libre entreprise.

De leur côté, en dépit des interdictions les travailleurs tentèrent de s'organiser en créant des caisses de secours mutuel. Mais l'épargne collective ainsi constituée ne pouvait être qu'à la mesure de ce que chacun pouvait apporter – c'est à dire peu de choses – et du cadre professionnel étroit (l'entreprise le plus souvent) au niveau duquel elle s'exerçait.

La Prévoyance est le mot d'ordre constant des libéraux et leur réponse favorite à la question sociale. Elle inspire la création des caisses d'épargne grâce auxquelles l'ouvrier prévoyant atteindra la vraie liberté, c'est-à-dire la propriété. L'échec patent de cette politique n'est pas gênant, l'assistance est leur deuxième ligne de défense.

Thiers, rapporteur à la Chambre au nom de la commission de l'assistance et de la prévoyance publiques, dit clairement que la bienfaisance publique, comme la bienfaisance privée, doit rester une vertu, c'est-à-dire rester « volontaire, spontanée, libre enfin de faire ou de ne pas faire, car autrement elle cesserait d'être une vertu pour devenir une contrainte... Si, en effet, une classe entière au lieu de recevoir pouvait exiger, elle prendrait le rôle du mendiant qui demande le fusil à la main ».

La conception du rôle de l'Etat en France résulte de cette combinaison entre une doctrine économique classique et les valeurs héritées de la Révolution française. Elle explique pour partie que la France ait été largement précédée par ses voisins européens, Angleterre ou Allemagne, sur le plan de la protection sociale. En Angleterre, on abolit en 1830 le revenu minimal des juges de Speenhamland et le maintien à domicile pour favoriser la mobilité de la main-d'œuvre, mais on aboutit assez vite à un système cohérent d'assurance sociale avec le National Insurance Act, 1911. L'Allemagne de son côté s'est dotée progressivement entre 1883 et 1889, avec Bismarck, d'un système cohérent d'assurances sociales qui s'inspire assez étroitement du projet révolutionnaire français.

C'est dans ce contexte qu'une fraction de la bourgeoisie française commence à s'inquiéter des ravages de l'industrialisation et que prolifèrent dès les années 1830, les enquêtes sociales des « hygiénistes » (Buret, Villermé, Fregier).

Il devenait urgent d'encadrer la salarisation et de canaliser une auto-organisation que l'on sentait inévitable et que l'on redoutait. La classe laborieuse sans feu, ni lieu était aussi sans foi, ni loi ; elle devenait une classe dangereuse.

La première évolution intervient dans le domaine de la vieillesse par la loi du 18 juin 1850 instituant une Caisse nationale de retraités.

De leur côté, les sociétés de secours mutuel se développent rapidement vers 1848, mais leur activité en dépit d'une légère progression du risque vieillesse, reste essentiellement tournée vers le risque maladie.

Face à une telle situation de précarité, l'échec des solutions libérales ne pouvait que devenir patent. Ce qui était possible tant que la bourgeoisie pouvait accéder à d'importants réservoirs de main-d'œuvre, devenait intolérable dès lors que la salarisation s'était suffisamment étendue.

Les effets négatifs de l'industrialisation sont dénoncés dans de multiples opuscules ou dans des revues telles que Les Ouvriers des Deux Mondes, véritable herbier de la classe ouvrière, ou dans la Réforme Sociale de Le Play. Des hommes politiques qui occupaient quelquefois des postes de responsabilité dans les premiers ministères sociaux, mais qui furent tous au moins parlementaires socialistes, radicaux-socialistes, républicains, radicaux, républicains de gauche, ou républicains de progrès, se montrèrent favorables à l'intervention de l'Etat, favorables à l'obligation et à l'élaboration d'un droit social. Ils ont prononcé et imposé au Parlement ce mot de « solidarité ». Ils ont adhéré de manière plus ou moins explicite au solidarisme de Léon Bourgeois, dont le livre Solidarité (1901) poursuit la recherche d'une troisième voie entre deux dangers, celui de la droite égoïste et celui de la gauche révolutionnaire.

Il faut aussi évoquer le rôle de l'Eglise et l'aspect idéologique des débats parlementaires. Les prises de position de l'Eglise ne sont pas sans importance. En 1891, l'encyclique Rerum Novarum prend position en faveur de l'intervention de l'Etat et de l'idée de « juste salaire ». Elle stimule les mouvements de catholiques sociaux qui militeront activement, au nom de la natalité, pour les allocations familiales et une fiscalité favorable à la famille, deux thèmes absents de la pensée républicaine et de la pensée ouvrière.

Ainsi s'ouvre la voie qui instaure progressivement de véritables droits sociaux. L'évolution est évidente dans le cas des accidents du travail, la loi de 1898, adoptée d'ailleurs en retard par rapport aux autres pays industriels (Italie : 1883, Allemagne : 1884, Angleterre : 1897) rompt avec le dispositif anté-



rieur où le salarié ne pouvait obtenir de dédommagements qu'à la condition d'apporter la preuve qu'il y a faute du patron.

Mais en France, l'exemple des accidents du travail reste unique. La reconnaissance de véritables droits sociaux reste limitée à des champs professionnels bien spécifiques. C'est tout d'abord l'Etat employeur qui, en 1853, réorganise les pensions civiles désormais centralisées au Trésor ; régime sur lequel viendront peu à peu s'aligner diverses caisses de retraites publiques spéciales, notamment celle des collectivités locales. C'est aussi le cas, particulièrement exemplaire en matière d'assurance vieillesse des deux industries de pointe de l'époque : les mines et le chemin de fer. Mais, en dépit de ces quelques avancées la couverture de la vieillesse reste loin d'être établie.

Ce fut l'objet de la loi de 1910 sur les retraites ouvrières et paysannes que d'appliquer à la vieillesse le régime de l'assistance généralisée qui existait en 1893 en matière de santé. L'assujettissement à ce nouveau dispositif est obligatoire pour les salariés dont la rémunération annuelle ne dépasse pas 3 000 F. Il est facultatif entre 3 000 et 3 500 F. Son financement est assuré par la capitalisation des cotisations patronales et ouvrières auxquelles s'ajoute une allocation viagère versée par l'Etat sans condition de ressources. Cette prévoyance obligatoire restait soumise à la liberté individuelle.

Ainsi en droit sinon en fait, à la veille de la première guerre mondiale le vieux projet de la Convention nationale prenait-il corps.

*
* *

C'est à partir de 1914 que les choses commencent à bouger et la solidarité nationale à entrer dans les faits.

La première guerre mondiale accroît considérablement les capacités d'intervention de l'Etat et les changements survenus durant cette période ont une influence positive sur le développement de la protection sociale.

Malgré des difficultés considérables la période est très marquée par la mise en application de lois qui anticipent les trois branches de la sécurité sociale. En 1914, l'impôt progressif sur le revenu est institué ; en 1919 c'est la loi en faveur des

victimes de la guerre, et le débat sur les retraites des anciens combattants commence ; il n'aboutira qu'en 1930. C'est aussi l'extension des accidents du travail, aux maladies professionnelles.

Le retour à la France, en 1918, de l'Alsace-Lorraine qui bénéficiait jusqu'alors des dispositions du code impérial allemand des assurances sociales, posait un problème d'unité des prestations. Pourrait-on garantir aux Alsaciens-Lorrains le maintien des avantages acquis sans mettre sur pied une législation s'appliquant à l'ensemble du territoire ?

C'est dans ce contexte général et dans des années de fortes luttes sociales, que le 23 juillet 1920, le gouvernement constitue une commission interparlementaire chargée d'étudier un projet d'assurances sociales. Le rapport de cette commission, rapidement remis, aboutira au dépôt d'un projet de loi le 22 mars 1921. La Chambre des députés l'adopte en 1924, après une longue discussion au Sénat, le projet est finalement adopté le 5 avril 1928. L'énoncé de cette loi suscite l'émergence de groupes de pression qui lui sont violemment opposés : agriculteurs, patrons..., mais l'opposition la plus forte vient des médecins.

La mobilisation du corps médical se traduit par le vote de la charte médicale, véritable machine de guerre contre toute forme de contrôle par l'Etat de la médecine. Cette loi ne pourra entrer en vigueur qu'après avoir été modifiée par la loi du 30 avril 1930 qui satisfait tout le monde. Les agriculteurs obtiennent des cotisations réduites, l'Etat s'engage à soutenir le régime agricole. C'est le début d'un long particularisme. Les patrons obtiennent la suppression des caisses régionales et une réduction des cotisations et les syndicats conservent la gestion des mutuelles syndicales. Les médecins, enfin, obtiennent que les tarifs des caisses ne leur soient pas opposables.

Le Front populaire n'a aucun effet direct sur la protection sociale. Les accords de Matignon ne contiennent aucune mesure pour les personnes âgées, malades ou les familles. Mais il a, au contraire, une incidence très grande, dans la mesure où la protection sociale procède et dérive des relations professionnelles. Les trois lois sur les conventions collectives, la durée du travail et l'arbitrage font de 1936

« la date la plus importante pour la transformation du système français de relations professionnelles ». On n'en mesurera les effets qu'après 1945.

La chute nette de la natalité après 1935 et les pressentiments de la guerre à venir provoquent l'adoption, à la veille de la guerre, de vigoureuses mesures natalistes que les régimes à venir ne mettront pas en cause. C'est Alfred Sauvy qui fit inclure dans le décret-loi de 1938, une réforme des allocations familiales. En 1939 est créé le Haut Comité de la population qui devait conduire au code de la famille.

Le gouvernement de Vichy apporte sa pierre à la construction sociale en prenant une série importante de mesures en faveur des familles, mesures qui survivront à la guerre pour la plupart. Mais la politique de Vichy est moins familiale que « familiariste ». Les mesures ne sont qu'un élément du programme d'ordre moral, qui se traduit par le contrôle du bon usage des prestations familiales, l'interdiction du divorce, et plus globalement l'imposition d'un modèle familial dans lequel la femme est une mère tendre et soumise, confinée au foyer et le père l'unique détenteur de l'autorité familiale.

Pendant ce temps, les Américains, Londres et la Résistance concoctent leurs recettes de sécurité sociale. C'est Churchill qui nomme en 1940, Lord Beveridge président d'un comité interministériel chargé de proposer des améliorations à l'ensemble des dispositifs de sécurité sociale. Beveridge aura une influence importante sur les Français de Londres regroupés par le Général de Gaulle dans une commission d'études économiques où l'on trouve le futur commissaire au plan de 1945, Jean Monnet.

La France de la Libération se croit capable d'adopter à l'unanimité un programme commun pour les jours heureux, mais les divergences idéologiques font rapidement voler en éclat l'unanimité de la victoire. La forme que devra prendre le système de protection sociale reflète bien les particularismes de l'histoire de notre pays. Ce système est bien loin de présenter les caractéristiques de l'idéal type de Beveridge : unité,



c'est-à-dire unité institutionnelle (la caisse unique) et universalité, la sécurité sociale couvrant tous les risques de toute la population. Le maintien des caisses existantes apportera un cinglant démenti à cet espoir.

*
**

Ce n'est qu'en 1945, que se développe en France le système de sécurité sociale que nous connaissons et qui fait désormais partie de notre vie quotidienne.

A la Libération, le pays est entre les mains d'un gouvernement provisoire. L'Assemblée consultative, regroupant les principaux mouvements de Résistance, n'a pas de pouvoir législatif et se contente de donner un avis sur les projets du gouvernement qui légifère par ordonnance.

En septembre 1944, Pierre Laroque, Conseiller d'Etat, directeur général des assurances sociales au ministère du travail, est chargé par le ministre, Alexandre Parodi, d'élaborer la réforme. Il s'agissait de changer notre démocratie politique en une démocratie sociale. Le projet est présenté à la Chambre en 1945. Les trois ordonnances suivirent de près son adoption. La première de ces ordonnances organise le nouveau régime de sécurité sociale. La seconde porte sur les différentes prestations. La troisième enfin abroge la charte de la mutualité de 1898 et définit le rôle complémentaire de la sécurité sociale que les mutuelles pourraient être amenées à jouer.

Pour la première fois, le droit à la sécurité sociale figure dans le préambule de la constitution de la République (celle de 1946, comme celle de 1958) : « La Nation assure à l'individu et à la famille les conditions nécessaires à leur développement. Elle garantit à tous, notamment à l'enfant, à la mère, aux vieux travailleurs la protection de la santé, de la sécurité matérielle, le repos et les loisirs. Tout être qui, en raison de son âge, de son état physique ou mental, de sa situation économique, se trouve dans l'incapacité de travailler a le droit d'obtenir de la



collectivité des moyens convenables d'existence ».

*
**

La Sécurité Sociale a plus de 40 années d'existence légale. Elle est désormais entrée dans les faits et nul ne s'aventure plus à en remettre en cause le principe. Les branches, « maladie, vieillesse, famille » ne sont qu'une composante de notre vaste système de protection sociale qui inclut également le chômage, la mutualité, l'aide sociale. Ce système — juridique, institutionnel et économique — nous est à la fois familier — il fait partie de notre vie — et étranger en raison de sa complexité.

Il faut savoir pour en mesurer l'importance qu'actuellement, la protection sociale représente un bon quart de la richesse nationale. Si

l'on y ajoute les prélèvements fiscaux c'est près de la moitié de cette richesse qui est socialisée. Son budget est supérieur à celui de l'Etat. Aujourd'hui avec le poids de la crise et du déséquilibre démographique, le problème central n'est plus celui de la couverture — elle est désormais pratiquement assurée à tous — mais celui de son financement. De plus, certaines mesures récentes, en particulier l'abaissement à 60 ans de l'âge de la retraite, progrès social le plus notable de ces dernières années, vont venir peu à peu peser sur un équilibre déjà structurellement fragile.

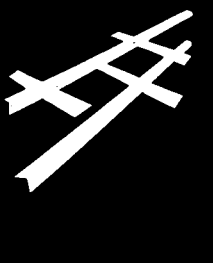
Trouver les solutions pour assurer la pérennité du système et l'instauration d'une véritable démocratie sociale aussi bien au niveau national qu'à l'échelle européenne, est l'immense tâche qui s'impose désormais non seulement à l'Etat et aux forces sociales, mais qui concerne aussi chacun d'entre nous.



LES GRANDES DATES DE LA LEGISLATION SOCIALE FRANÇAISE

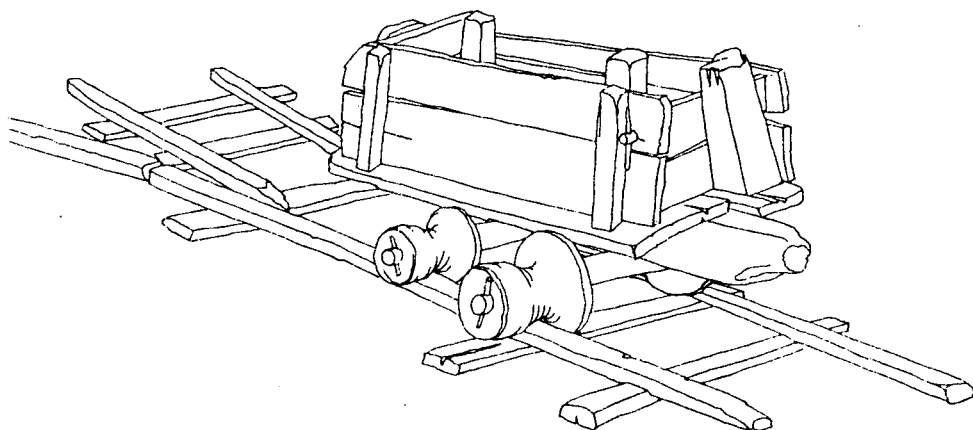
- 1791** Décret d'Allarde et loi Le Chapelier : suppression des corporations, interdiction des groupements professionnels et des coalitions
- 1794** Décret de la Convention nationale sur les moyens d'extirper la mendicité
- 1813** Obligation de secours aux mineurs blessés
- 1850** Institution de la Caisse nationale des retraites
- 1852** Décret sur les sociétés de secours mutuel
- 1853** Réorganisation et centralisation au Trésor des pensions civiles et militaires de l'Etat
- 1890** Première loi sur l'harmonisation des régimes de retraite dans les chemins de fer
- 1893** Loi sur l'aide médicale gratuite
- 1894** Régime obligatoire de retraite dans les mines
- 1898** Liberté de constitution des sociétés de secours mutuel
Loi sur les accidents du travail
- 1904** Loi sur l'assistance aux enfants
- 1905** Loi sur l'assistance aux vieillards infirmes et incurables
- 1909** Deuxième loi d'harmonisation des retraites dans les chemins de fer
- 1910** Loi sur les retraites ouvrières et paysannes
- 1911** Troisième loi sur les retraites dans les chemins de fer
- 1913** Loi sur l'assistance aux femmes en couches
- 1919** Loi sur l'indemnisation des victimes de guerre
- 1920** Mise en place d'une commission extra-parlementaire sur les assurances sociales
- 1921** Dépôt d'un projet de loi sur les assurances sociales
- 1928** Première loi sur les assurances sociales
- 1930** Seconde loi sur les assurances sociales
- 1932** Loi sur les allocations familiales
- 1939** Code de la famille
- 1945** Ordonnance du 4 octobre instituant la sécurité sociale
- 1946** Généralisation du principe des assurances sociales (maladie, maternité, vieillesse) mais sous réserve de l'accord des professions concernées
Généralisation des prestations familiales
Obligation de l'assurance vieillesse à compter du 1^{er} janvier 1947
Intégration des accidents du travail dans les assurances sociales et création du régime général
Maintien de l'autonomie des régimes spéciaux
- 1947** Création du régime complémentaire vieillesse des cadres (AGIRC)
- 1948** Extension du régime général aux étudiants
Création de 4 régimes vieillesse autonomes pour les non-salariés
- 1951** Décret réorganisant l'assistance aux chômeurs
- 1952** Mise en place effective du régime vieillesse des exploitants agricoles
- 1966** Loi portant création du régime obligatoire d'assurance maladie pour les artisans commerçants et professions libérales
- 1971** Loi Boulin : pension de retraite du R.G.^(*) portée à 50 % des 10 meilleures années à 65 ans pour 37,5 ans de cotisations
- 1972** Alignement des prestations et cotisations vieillesse des commerçants et artisans sur celle du R.G.
- 1972** Généralisation de la retraite complémentaire pour les salariés de l'industrie et du commerce
- 1973** Loi Royer qui prévoit une harmonisation progressive sur le R.G. pour les artisans et commerçants
- 1974** Loi-cadre sur la généralisation et l'harmonisation
Instauration de la compensation démographique entre régimes
- 1975** Généralisation complète des prestations familiales (à compter du 1^{er} janvier 1978)
Affiliation obligatoire à un régime vieillesse des personnes exerçant une activité professionnelle
Extension de la couverture maladie
- 1977** Alignement des avantages maladie des non-salariés sur ceux du R.G. (hors petit risque)
- 1978** Généralisation, soit par affiliation à un régime obligatoire, soit à une assurance personnelle (maladie, maternité)
Plan Veil
Réforme de l'indemnisation du chômage
- 1979** Plan Barrot.
- 1982** Retraite à 60 ans.

(*) R.G. : régime général



BICENTENAIRE... CHEMINS DE FER... QUELQUES DATES...

Par Martine PARMENTIER,
Sous-Direction des Chemins de Fer, D.T.T.



Voie de mine en bois avec ses wagonnets sur roues à rebord en usage en Europe du Sud, au début du XVI^es.
Dessin exécuté d'après un modèle présenté en Allemagne.

Le rail-ornière, premier transport guidé...

Les ornières creusées par les roues des véhicules lors de leur passage dans les chemins constituent peut-être le premier mode de transport guidé ! Il semble même que sous l'Antiquité, l'ornière était creusée directement dans les dalles, revêtement usuel des voies grecques et romaines...



Gravure sur bois de la Cosmographie Universelle de Sébastien Munster, parue à Bâle en 1550. C'est, semble-t-il, la plus ancienne image de rails connue.

XVI^e siècle :

Dans les mines britanniques et allemandes, des planches de bois placées au fond et sur le côté de ces ornières laissées par les traîneaux ou charrettes transportant la houille ou le minerai, améliorent le déplacement de ces véhicules.

1671 : Denis Papin découvre la force élastique de la vapeur d'eau.

1738 : Des plaques de fonte sont placées sur les rails en bois afin de les renforcer.

1763 : Richard Reynolds, industriel anglais fabrique pour équiper sa propre fonderie des rails en fonte en forme de U fixés bout à bout sur des traverses de bois. Puis ces rails prennent la forme de L, le rebord extérieur de chaque rail étant suffisant pour guider les voies, l'écartement étant alors celui des véhicules routiers de l'époque.

1765 : James Watt construit pour une mine anglaise la première machine à vapeur fixe, utilisable.

1769 : Nicolas Cugnot construit le premier véhicule routier à vapeur. (voir article page 42.)

1789 : Richard Trevithick et son cousin Andrew Vivian fabriquent trois machines à vapeur routières.

1789 : James Watt prend un brevet pour locomotive sur rails qui restera à l'état de projet (mines du Creusot).

William Jessop en Angleterre invente un rail en saillie à roulement plat et étroit, le bord du rail étant reporté sur la roue elle-même. La circulation des voitures routières n'est alors plus possible. Seuls des véhicules équipés de roues à rebord peuvent circuler sur ce type de rail.

1804 : Rencontre de la machine à vapeur et du rail...

En février 1804, la première locomotive à vapeur du monde sur rails conçue par Richard Trevithick, réalisée en collaboration avec son cousin Andrew Vivian, accomplit son premier trajet.

Cette machine, pesant cinq tonnes, remorque un train composé de cinq wagons ; elle tire une charge utile de dix tonnes, plus de soixante-dix passagers sur quinze kilomètres entre Penyddarran et Abercynon dans le Pays de Galles.



Dans une lettre adressée à un ami, Richard Trevithick raconte :

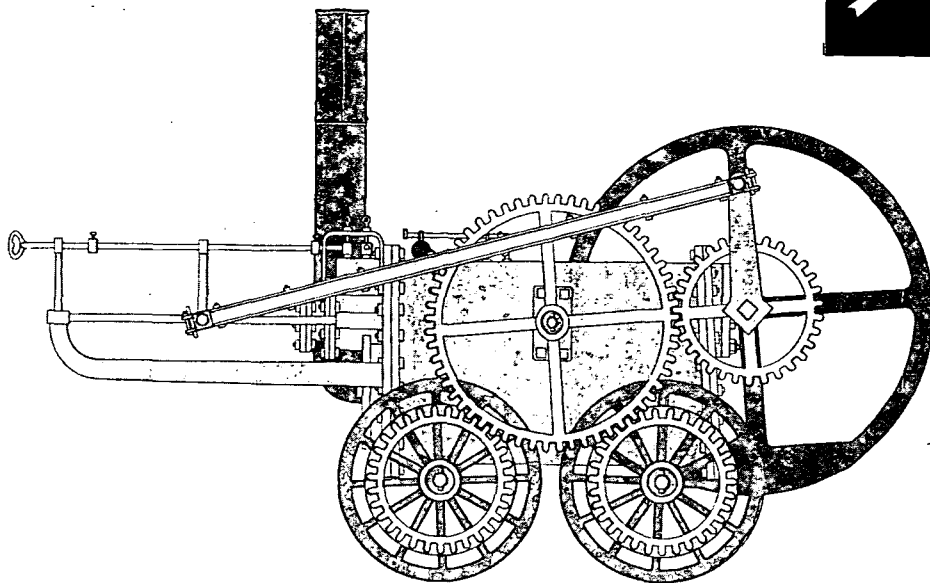
« Hier nous avons accomplie notre voyage avec la machine : nous avons traîné dix tonnes de fer, cinq wagons et soixante-dix hommes montés sur ceux-ci pendant tout le trajet. C'est environ neuf milles que nous avons couverts en quatre heures cinq minutes, mais nous avons dû abattre quelques arbres et déplacer de la route plusieurs rochers. La machine, en fonction, a marché à environ 5 milles à l'heure (8 km/heure), on n'a pas ajouté d'eau dans la chaudière depuis le moment de notre départ jusqu'à ce que nous soyons arrivés à la fin du voyage. Pendant notre retour, à environ 4 milles du Port-au-Fer, un des petits boulons qui fixaient l'axe à la chaudière a cassé et a laissé échapper toute l'eau de la chaudière, ce qui a empêché la machine de rentrer jusqu'à ce soir... ».

Henri Vincenot, dans son livre « l'âge du chemin de fer » nous la décrit ainsi :

« Un curieux et disgracieux animal composé d'une chaudière horizontale, emmanchée d'une longue cheminée et reposant directement sur deux essieux garnis de roues à jante plate d'un mètre dix de diamètre. La vapeur était invitée à travailler dans un seul cylindre horizontal. Une seule bielle commandait le seul piston qui actionnait une manivelle simple qui, à son tour, entraînait tout un système de roues dentées qui mettaient en mouvement les roues motrices. Mais ce qui restait des machines fixes alors en usage c'était un immense volant en fonte fixé sur le même axe que la manivelle pour régulariser la vitesse de rotation ».

Ces premières machines trop lourdes pour les rails de fonte et de bois sont tout d'abord des objets de curiosité. On continue à préférer la traction animale jusqu'en 1829, date à laquelle la « Rocket » de Robert Stephenson gagne à Rainhill

La première locomotive à vapeur.



(Angleterre) le concours de locomotives organisé pour déterminer si la traction mécanique est au point et pour choisir le meilleur type de locomotive.

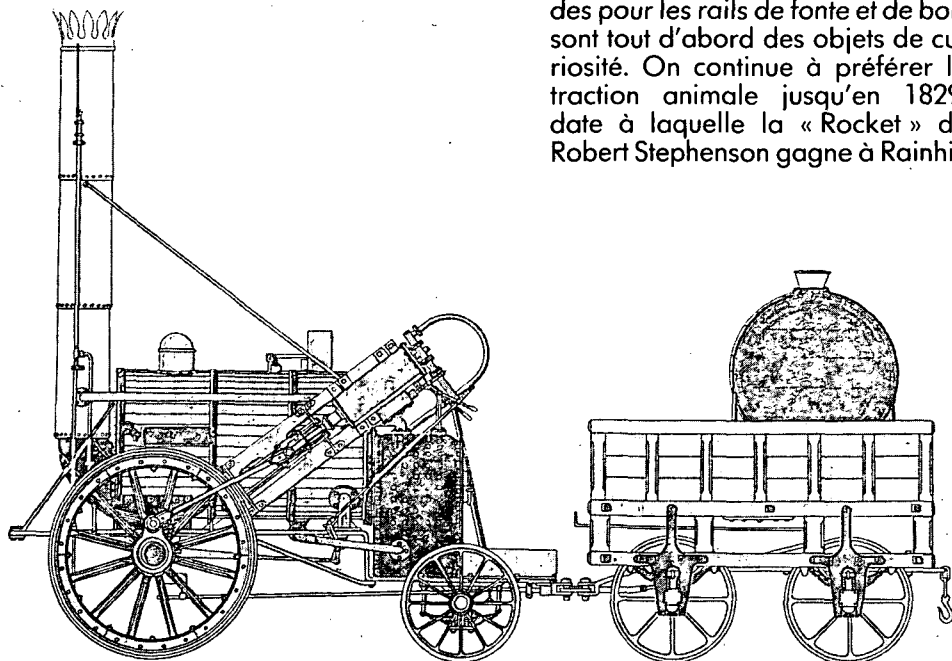
La Rocket est équipée de la chaudière tubulaire conçue par Marc Seguin, brevetée par lui le 12 décembre 1827, deux roues motrices à l'avant, deux petites roues porteuses, deux cylindres inclinés à 35 degrés, 4 418 kg.

1825 : Premier service public de transport de voyageurs par chemins de fer.

Le 27 septembre de cette année est inaugurée, en Angleterre la première ligne ouverte aux voyageurs avec traction à vapeur sur la ligne de Stockton à Darlington.

En France, il faudra attendre les années **1831 à 1833** pour trouver les premiers transports de voyageurs sur la ligne Givors - Grand-Croix, puis sur la ligne Saint-Etienne - Lyon.

Enfin, le **24 août 1837** est inaugurée la première ligne ouverte au trafic voyageurs de Paris au Pecq. C'est le début des grands réseaux français qui partiront de Paris.



Le Rocket de Stephenson.

SOURCES : Les chemins de fer - Larousse - (1964)
 Les chemins de fer - Yves Chenel - Que sais-je (P.U.F.) -
 Science et vie - numéro hors série sur les chemins de fer - (1960)
 L'âge du chemin de fer - Henri Vincenot - Denoël -
 Histoire des chemins de fer en France - Les Presses Modernes - (1933)
 Le train - C. Hamilton Ellis - Editions Princesse -



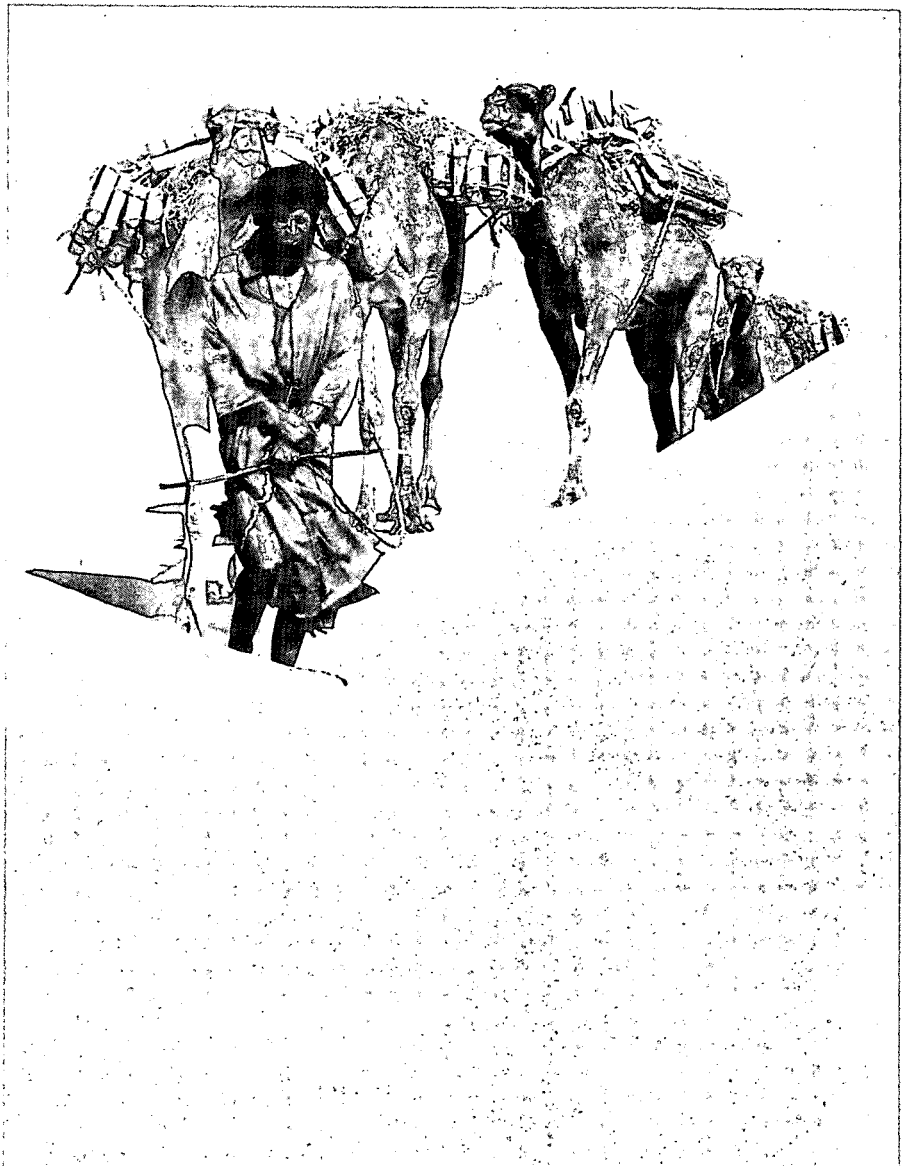
ETRANGER

LES TRANSPORTS PAR CARAVANES A TRAVERS LE SAHARA AU XIX^e siècle

Éléments de commerce et de trafics

Par Thierno BARRY,
Sous-Direction des Affaires Economiques, D.T.T.

La région désertique du Sahara, qui a toujours fasciné les esprits, est une terre de paradoxes. Réputée aride, elle abrite pourtant une population dotée d'une grande activité et d'une certaine aptitude pour les transactions commerciales. Longtemps considérée comme impénétrable, elle a toujours été en fait un lieu d'échanges pour les personnes et les marchandises de toutes sortes.



« Une douzaine de barres de sel sont chargées sur chaque bête. »



Les populations relativement nombreuses, composées principalement de Touareg mais aussi de Maures et d'autres groupes ethniques, sont des tribus nomades qui obéissent à la vie pastorale. Certaines d'entre elles occupent pourtant des villes de 4 000 à 5 000 âmes, dans l'Adrar et autour des oasis notamment.

Les marchandises échangées à travers le Sahara sont très diverses. En provenance du Sud (Soudan, Actuel Mali), la traite des esclaves constituait une activité importante. Le reste (poudre d'or, plumes d'autruches, dents d'éléphants) ne représentait qu'un appoint, car ne suffisant pas à faire vivre les caravanes. En provenance du Nord, hormis des objets manufacturés par l'industrie européenne ou locale, la fourniture de sel marin pouvait à elle seule justifier d'un trafic important. En effet, ce sel faisait complètement défaut aux populations du Centre de l'Afrique, obligées de tirer cette denrée des côtes de l'Océan ou du Sahara.

En raison du prix élevé résultant du mode de transport, et malgré sa nécessité, le sel était presque exclusi-

vement un produit de luxe que seules les familles aisées pouvaient s'offrir. Bien que la consommation locale fût restreinte, elle n'en donnait pas moins lieu à des transports réellement considérables. Car chaque année, c'était de l'ordre de 20 000 à 30 000 chameaux qui allaient se charger dans les salines du désert.

Quatre salines importantes étaient exploitées (elles le sont encore aujourd'hui, semble-t-il) et fournissaient l'essentiel de la production exportable.

- Les salines d'Ijdjil, près de l'Océan, peu profondes, sur environ 400 km², produisaient annuellement de l'ordre de 20 000 charges (1 charge = 150 à 200 kg) à destination du Sénégal et du Niger.

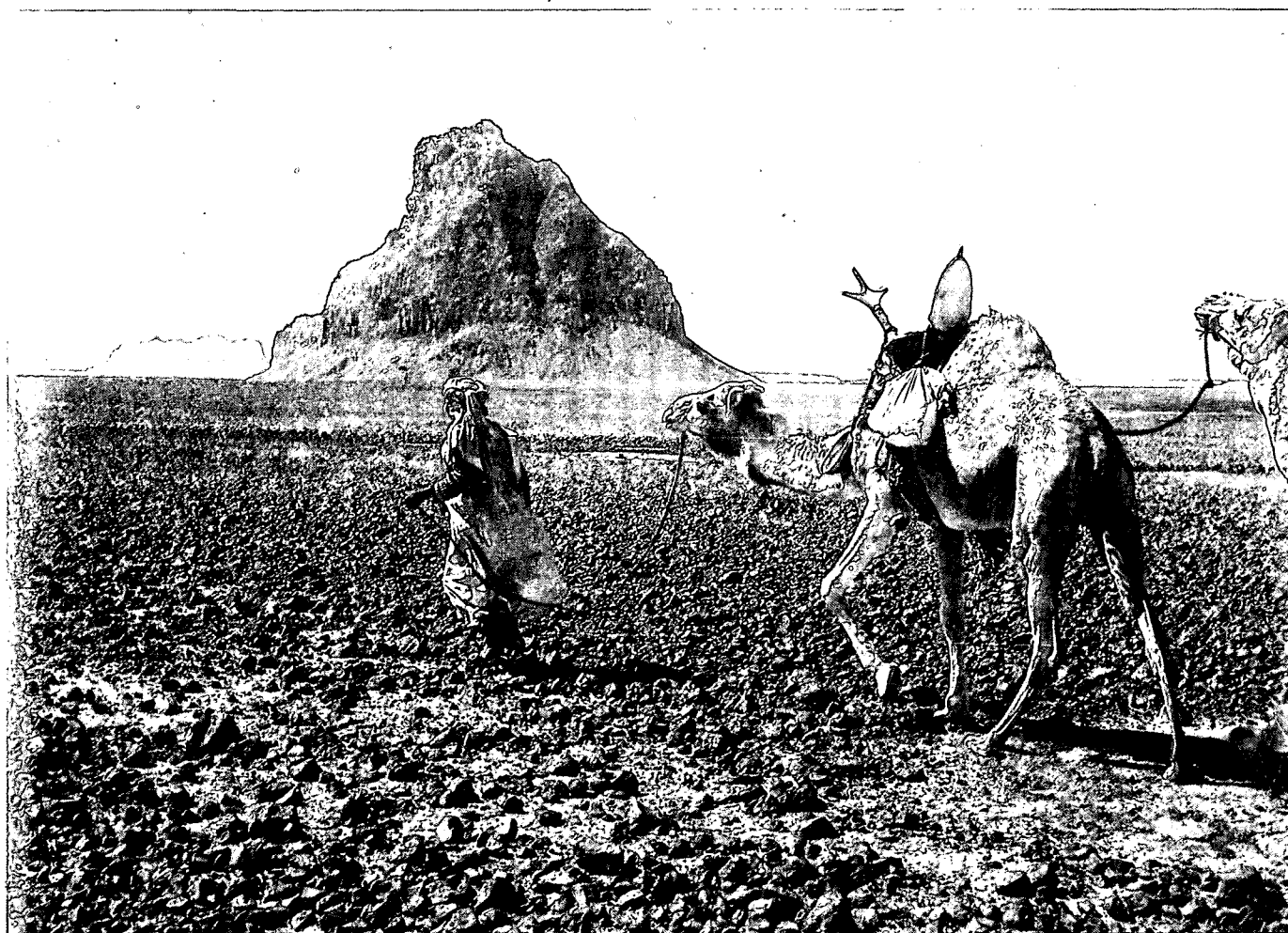
- Les salines de Taoudeny, au centre du Sahara, beaucoup plus importantes, approvisionnaient également le bassin du Niger.

- Les salines d'Amagdor dans le Massif du Hogghar, moins connues, ont été longtemps des lieux de rencontre des routes transversales des caravanes.

- Les salines de Bilma, dans le Sahara oriental, où se ravitaillaient

les Haoussas, sont constituées de sources salées d'où le sel est extrait par simple évaporation. Leurs productions annuelles dépassaient les 30 000 charges, soit environ 5 000 tonnes.

Au 19^e siècle, le commerce à travers le Sahara était presque exclusivement entre les mains des négociants du Touat. Et les caravanes, commerçant aussi bien avec le littoral qu'avec le Sud, se croisaient et s'organisaient dans leurs principaux marchés. Elles suivaient un petit nombre de routes assez bien définies dont les principaux carrefours, en dehors des oasis du Touat, étaient les villes de Tombouctou et d'Arouan. De ces deux villes, visitées par l'explorateur français René Caille au début du XIX^e siècle, partaient des caravanes en direction du Maroc. Au Sud du Hogghar, se croisaient les caravanes venues d'Est et d'Ouest avec celles venant du Nord et du Sud.



« Une petite caravane sur le plateau » Tesa n'egenna » (ventre de la pluie) dans l'Atakor, entre les masses sombres des cheminées des volcans » (Photo Hans Ritter).

Les illustrations sont extraites du livre de Hans RITTER « Caravanes du sel » - Arthaud -



LES PROJETS DE CHEMIN DE FER TRANSSAHARIEN

Par Philippe AYOU,
Sous-Direction des Affaires Economiques, D.T.T.

Dès le milieu du XIX^e siècle, apparaissent les premiers projets de chemin de fer transsaharien. Cette merveilleuse innovation des Temps Modernes allait être susceptible d'abolir les 2 000 km du Sahara séparant l'Algérie des régions fertiles du Niger, où se risquaient seules quelques rares caravanes de chameaux, exposées aux périls des attaques des Touareg et de la soif...

Cette ligne a fait l'objet de nombreuses études : l'on citera seulement ici les premiers projets du chef de bataillon Hanoteau (1859) ou de l'ingénieur Béringer (1880). Elles ne prirent cependant une signification concrète qu'à partir de la conquête du Sahara autour de 1900 qui marquait l'unification de notre empire africain.

L'intérêt d'une telle voie était multiple : stratégique, en garantissant l'acheminement des matières grasses produites par l'A.O.F. et des troupes soudanaises (comme on disait alors) qui contribuèrent avec tant de courage à la défense de notre sol métropolitain. Il était aussi commercial et soucieux d'"aménagement du territoire".

On considérait en effet que les soixante millions d'hectares de la Vallée inondable du Niger pouvaient faire d'elle une nouvelle Egypte, pour peu que fussent entrepris d'importants travaux hydrauliques (tel le barrage de Sotuba) et qu'une main d'œuvre abondante, dans cette région alors fort peu dense, put y être acheminée : on pensait à des mouvements alternatifs de journaliers agricoles soudanais et algériens via le Transsaharien. La mise en valeur de la vallée du Niger était réputée (en 1930) fournir un trafic au Transsaharien de 300 000 tonnes de marchandises vers l'Algérie et la France en arachides, riz, coton, mil, laine, un trafic sensiblement égal du nord au sud d'objets manufacturés, dattes ou sel, et un trafic de voyageurs (colons, ouvriers agricoles, fonctionnaires, touristes) tout aussi important.

En ces temps "antéaéronautiques", le Transsaharien devait permettre une modification radicale des conditions de transport entre l'Europe (ou l'Afrique du Nord) et

l'Afrique Occidentale par une réduction considérable des coûts et des délais : un voyageur mettait trois semaines par l'itinéraire qui lui était alors offert (bateau de Bordeaux à Dakar, puis trajet sur l'étroite et sinueuse voie ferrée Dakar-Koulikoro (près de Bamako) pour un trajet accessible en 4 jours par Marseille, Alger et le Transsaharien.

Ce merveilleux projet était-il techniquement réalisable ? Oui, à condition d'utiliser à son avantage la diversité du paysage désertique, où les lits d'oueds desséchés, les hamadas⁽¹⁾ caillouteux ou les seuils bas des massifs permettent d'éviter la mouvance infinie des sables de l'erg⁽²⁾.

Les travaux de la commission Maître-Devallon (1929) ont ainsi conduit à envisager trois tracés, aboutissant tous au sommet de la boucle du Niger :

- le tracé occidental du Sud-Oranais se raccorde à Bou-Arfa (au Maroc) au réseau existant par 2 000 km de voie nouvelle par Colomb-Bechar, Béni-Abbès, la "rue des palmiers" de la vallée de la Saoura, Reggane où commence la longue traversée du Tanezrouft avant d'arriver sur le fleuve Niger à Tosaye ;
- le tracé oriental (du Sud Constantinois) par de Biskra (voir photo), passe par Ouargla, traverse le grand Erg Oriental par le passage de Gassi-Touil, emprunte le cours de l'Igharghar et rejoint, après avoir franchi le seuil du Tenou à 900 m d'altitude le tracé occidental à Tabenkort, soit 2 600 km de voie nouvelle.

(1) Dans les déserts, plateaux où affleurent des grandes dalles rocheuses.

(2) Vaste étendue couverte de dunes.



- le tracé central (du Sud-Algérois) passe par Djelfa, Laghouat, Ghardaia El Golea (tracé de la grande route transsaharienne) et rejoint le tracé occidental à Reggane après un parcours de 2 400 km.

Après la boucle du Niger, la voie poursuivrait son cours d'un côté jusqu'à Segou, de l'autre vers Niamey.

Le tracé occidental (Sud-Oranais) de loin le moins coûteux, semblait devoir être retenu : coûtant trois milliards deux cent millions (1929) sa construction aurait nécessité huit ans de travaux (avec les prolongements) de 8 000 ouvriers. Le délicat problème du ravitaillement en eau paraissait résolu par l'existence de sources à proximité des tracés (prévision peut-être optimiste pour ce qui est du Tanezrouft).

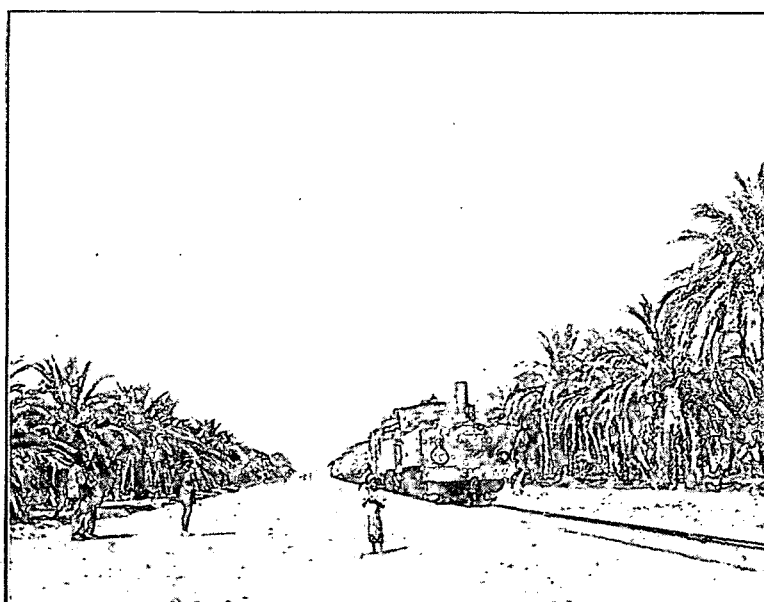
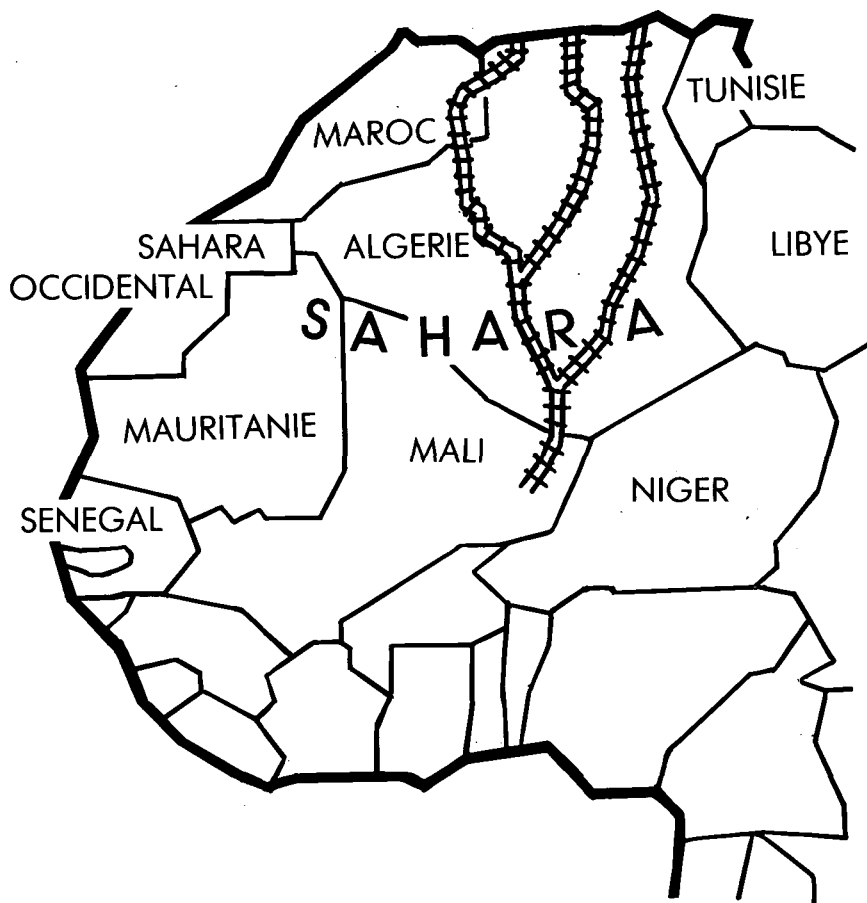
La rareté de l'eau disponible poussait aussi à écarter les locomotives à vapeur au profit des locomotives diesel.

*
* *

Ces projets sont encore aujourd'hui restés lettre morte. On pourra le regretter même si les grandes routes transsahariennes permettent maintenant un acheminement aisé des hommes et des marchandises. Peut-être un jour la poésie du chemin de fer succèdera-t-elle à celle des caravanes...

AFRIQUE OCCIDENTALE

Les trois tracés envisagés



Ligne de Biskra à Touggourt. Traversée de l'oasis de M'Raiet.



UN PEU D'HISTOIRE SUR LE TRANSPORT DES MATIERES DANGEREUSES

par Hoa NGUYEN-DUY, Mission du Transport
de Matières Dangereuses, D.T.T.

Deux agents de la Mission, Laurence Biremon et Hoa Nguyen, se sont penchés sur l'histoire du transport des matières dangereuses. Ils ont retrouvé une ordonnance royale de Charles VI portant réglementation sur le transport et la manutention de ces "matières dangereuses" dans le Royaume de France en 1415, et notamment sur la Seine ainsi que les quais et rivages de celle-ci.

L'ordonnance royale visait à interdire à toute personne, quelque soit son statut ou condition dans le royaume de transporter ou faire transporter et de jeter des produits infects, immondices, fientes et autres ordures susceptibles d'entraver la circulation des bateaux ainsi que l'arrimage de ces derniers sur les ports de la Seine.

Il est réconfortant de constater qu'au début du XV^e siècle le roi se préoccupait déjà des questions d'environnement et "d'écologie"; la Seine servait probablement de décharge publique.

Le roi Charles VI était un précurseur, car il faut attendre jusqu'à la moitié du XIX^e siècle avec les débuts de l'ère industrielle pour que les pouvoirs publics commencent à se soucier sérieusement du transport des matières dangereuses.

C'est alors que deux textes virent le jour :

- la loi du 18 juin 1870 sur les transports par eau et par voie de terre
- Le règlement du 12 novembre 1897 relatif aux transports ferroviaires intérieurs.

Rappelons qu'aujourd'hui notre réglementation remonte à une loi du 5 février 1942 et à un arrêté du 15 avril 1945 dénommé en langage codé "le R.T.M.D." par les initiés ce qui signifie "règlement du 15 avril 1945 pour le transport des matières dangereuses".

Nous reproduisons ci-après dans son intégralité en "vieux français", l'ordonnance royale de 1415 signée par le roi Charles VI.



ORDONNANCE DE CHARLES VI (1415)



CHARLES VI
dit «le Bien-Aimé» et «l'Inconnu»
1380-1422

“Pource que plusieurs personnes mettent ou font mettre, porter et jeter dedans ladite rivière (Seine), et sur les quaiz et rivages d’icelles plusieurs fiens, gravois, nettoyeures et autres ordures et immondices ; tellement que ladite rivière en est altérie en aucun lieux, et le fil et cours d’icelle si empêché, que les bateaux ne peuvent bonnement arriver ny prendre port, pou vendre ny descendre lesdites marchandises estants en iceux : et avec ce en est l’eau de la rivière par spécialen temps d’esté infectés et corrompus tellement qu’elle n’est pas profitable à user : et aussi en sont les murs desdits quaiz étans sur ladite rivièr, par les fiens, feurres et nettoyeures, qui se pourrissent au long desdits murs et par le feu qui souventes-fois y est mis, empirez et chez en ruine ont plusieurs inconvéniens s’en ensuyvent tant aux corps humains comme à la chose publique.

Ordonnons que dorénavant nul de quelque estat ou condition qu’il soit ne mette, jette, porte, ny face mettre, jeter ou porter dedans la dite rivière, ni èss lieux dessusdits, aucune desdites ordures ou immondices ou autres quelles qu’elles soient : sur peine d’amende arbitraire et de les faire oster à leur propre coust et despens, et d’estre mis en prison fermée, quant à ceux qui les jetterons et porterons.

Et pource aussi que plusieurs font mettre, porter et jeter souventes fois lesdites ordures, fiens et immondices par nuit ou autrement secrettement, afin qu’on ne les puisse bonnement sçavoir : Ordonnons que tous ceux qui trouverons aucuns ainsi mettans, portans et jettans icelle ordures et immondices, les puisse prendre et mener en prison : et auront pour ce faire et aussi tous autres qu’iceux accuseront, la tierce partie des amendes qui viendront et escheront de ce que dit est”.

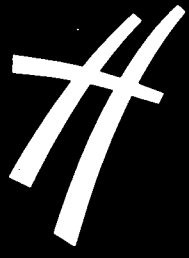
ORDONNANCE DE CHARLES VI (1415)

en français contemporain

“Pour ce que plusieurs personnes mettent ou font mettre, porter et jeter dedans la dite rivière (Seine), et sur les quais et rivages de celle-ci plusieurs fientes, gravas, épilchures et autres ordures et immondices ; tellement que la dite rivière en est altérée partout, et le fil et cours de celle-ci si empêché, que les bateaux ne peuvent bonnement arriver ni prendre port, pour vendre ni descendre les dites marchandises étant en ceux-ci : et avec ce en est l’eau de la rivière par spécial temps d’été infectés et corrompus tellement qu’elle n’est pas profitable à user : et aussi en sont les murs des dits quai étant sur la dite rivière, par les fientes, feurres et épilchures, qui se pourrissent au long desdits murs et par le feu qui souvent y est mis, empirés et tombés en ruine ont plusieurs inconvéniens s’en ensuivent tant aux corps humains comme à la chose publique.

Ordonnons que dorénavant nul de quelque état ou condition qu’il soit ne mette, jette, porte, n’y fasse mettre, jeter ou porter dedans la dite rivière, ni ces lieux dessusdits, aucune des dites ordures ou immondices ou autres quelles qu’elles soient : sur peine d’amende arbitraire et de les faire ôter à leur propre coût et dépens, et d’être mis en prison fermée, quant à ceux qui les jetterons et porterons.

Et pour aussi que plusieurs font mettre, porter et jeter plusieurs fois les dites ordures, fientes et immondices par nuit ou en cachette, afin qu’on ne les puisse bonnement savoir : Ordonnons que tous ceux qui trouveront aucun ainsi mettant, portant et jetant ordures et immondices, les puisse prendre et mener en prison : et auront pour ce faire et aussi tous autres que ceux-ci accuseront, la tierce partie des amendes qui viendront et échoiront de ce que dit est”.



LE FARDIER DE CUGNOT

Par Laurence BIREMON,
Mission du Transport des Matières Dangereuses, D.T.T.

Le premier véhicule au monde à traction mécanique a été inventé par un Français, Nicolas-Joseph Cugnot. En 1769, vingt ans avant la prise de la Bastille, cet ingénieur français inventait la locomotion automobile.

Le fardier (1) de Cugnot, du nom de son inventeur, fut construit pour le transport de pièces d'artillerie sur toutes sortes de terrains. L'histoire raconte que lors des premiers essais réalisés à l'Arsenal de Paris, mal dirigé ou fonctionnant mal, le véhicule aurait renversé un mur... En tout cas, ce petit incident ne freina pas l'enthousiasme du Duc de Choiseul alors ministre de la guerre, qui assista à la démonstration. Le fardier se révéla susceptible de transporter une charge de 4 tonnes à 4 km/h. La vitesse n'était pas alors le but essentiel pour le transport de pièces d'artillerie accompagnées par des troupes à pied. Le ministre donna donc son accord pour la construction d'une nouvelle voiture, aux frais du roi.

Peu de documents écrits relatent les expériences de Cugnot. On a retrouvé dans un rapport daté du 4 Pluviôse an VIII (14 janvier 1800) de M. Rolland, Commissaire général de l'artillerie et ordonnateur des guerres, un des rares témoignages sur cette affaire. Il raconte les faits suivants en ces termes :

(1) Le terme de fardier tombé hors d'usage désigne un véhicule de 2 à 4 roues servant à transporter des canons, des troncs d'arbres ou toute autre charge analogue.

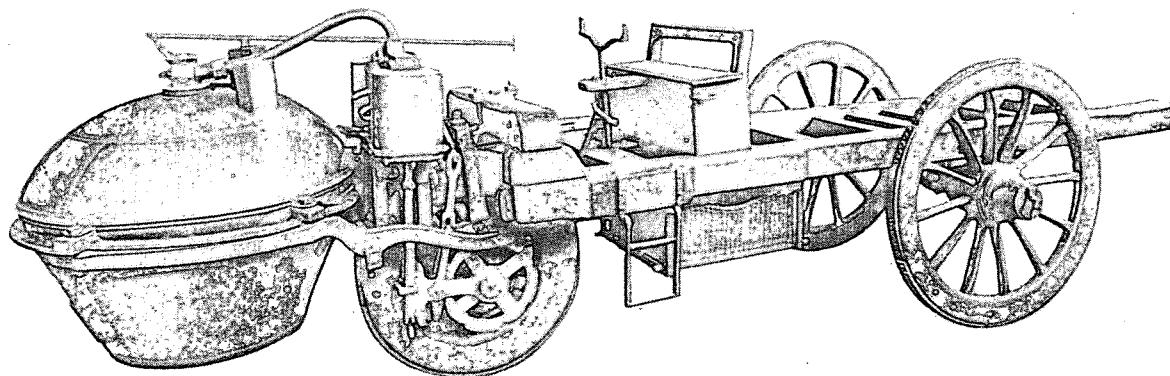
"Le Ministre Choiseul autorisa l'ingénieur Cugnot d'exécuter, aux frais de l'Etat, celle par lui commencée en petit.

Mise en expérience en présence de ce Ministre, du Général Gribeauval et en celle de beaucoup d'autres spectateurs, chargée de quatre personnes, elle marchait horizontalement, et j'ai vérifié qu'elle aurait parcouru environ 1 800 à 2 000 toises par heure (1 toise équivaut à 6 pieds soit près de 2 m.), si elle n'eût pas éprouvé d'interruption.

Mais la capacité de la chaudière n'ayant pas été assez justement proportionnée avec assez de précision, à celle des pompes, elle ne pouvait marcher, de suite, que pendant la durée de 12 à 15 minutes seulement, et il fallait la laisser reposer à peu près la même durée de temps afin que la vapeur de l'eau reprît sa première force...

Cette épreuve ayant fait juger que la machine exécutée en grand pourrait réussir, l'ingénieur Cugnot eut ordre d'en faire construire une nouvelle mieux proportionnée."

La nouvelle machine "mieux proportionnée" fut achevée en juillet 1771. Mais par malchance pour son inventeur, le ministre Choiseul qui avait soutenu ce projet, tombé entre temps en disgrâce, fut exilé. Le fardier n'ayant plus de défenseur fut alors reléguée à l'arsenal de Paris.



Le fardier est en réalité un tricycle. Il comporte une chaudière extérieure, 2 cylindres verticaux qui attaquent la roue avant par un système de rochets.



On faillit ne plus entendre parler de cette voiture car pendant la Terreur, un comité révolutionnaire voulut s'en emparer pour en faire de la ferraille. Mais M. Rolland, gardien de l' Arsenal, les chassa et la machine fut sauvée.

Quelques temps plus tard, en 1798 c'est Bonaparte en personne qui s'intéressa au fardier. Il envoya le citoyen Perrier de l'Institut pour en faire l'examen. Mais Bonaparte partit en campagne en Egypte ce qui laissa son intervention sans suite.

Il est alors fort probable que le fardier ne fut jamais essayé. C'est en 1801 qu'il fut mis au Conservatoire des Arts et Métiers où l'on peut toujours l'y admirer. (Voir encadré sur le musée).

Nicolas-Joseph CUGNOT 1725-1804

Cugnot est né à Void en Lorraine le 25 septembre 1725. Il passe sa jeunesse en Allemagne comme ingénieur au service de l'empereur, et poursuit ensuite sa carrière aux Pays-Bas, où il sert sous les ordres du Prince Charles. Il rentre en France vers 1763 et s'installe à Paris où il s'occupe surtout d'art militaire. Il a alors l'occasion de rencontrer le Maréchal de Saxe auquel il présente un fusil de son invention, mis en service dans quelques corps de troupe. Encouragé par ce premier succès, Cugnot entreprend de construire un cabriot automobile à vapeur. Le Général Gribeauval, qui a semble-t-il connu l'inventeur en Autriche à l'époque où tous deux servaient dans l'armée impériale, signale son intéressante tentative au duc de Choiseul. Le ministre lui prescrit alors de faire construire la voiture aux frais de l'Etat. La chute du ministère fit malheureusement échouer tous les projets de Cugnot. Il obtint comme seule récompense une pension de 600 livres accordée en 1772 par Louis XV. La révolution le privant de cette ressource, il serait mort de misère sans le secours de quelques amis parmi lesquels le peintre Mercier qui obtint pour lui du Consul qui connaissait ses travaux, une pension de 1 000 francs. Cugnot mourut à Paris le 2 octobre 1804 presque oublié.

LE MUSEE NATIONAL DES TECHNIQUES

Le Musée National des Techniques du Conservatoire National des Arts et Métiers occupe l'ancien Prieuré de Saint-Martin-des-Champs. C'est par un décret du 18 vendémiaire an III (10 octobre 1794) rendu par la Convention que sa création fut décidée et formulée en ces termes : "Il sera formé à Paris sous le nom de Conservatoire des Arts et Métiers un dépôt public de machines, outils, modèles, dessins, descriptions et livres de tous genres d'arts et métiers ; l'original des instruments, des machines, inventés ou perfectionnés, sera déposé au Conservatoire".

La collection comprend aujourd'hui près de 80 000 pièces dont seulement 8 000 sont exposées faute de place.

Ce musée rassemble des collections consacrées aux domaines les plus divers, tels que l'agriculture, l'astronomie, l'horlogerie, la métrologie, la musique etc., et les transports.

La Section Transports permet de cheminer à travers l'histoire des premiers véhicules. C'est ainsi que l'on découvre dans l'ancienne chapelle une rétrospective de véhicules authentiques. Les plus célèbres véhicules à vapeur avec entre autre le fardier de Cugnot, la maquette du train routier de Dietz (1834), l'Obéissante d'Amédée Bollée (1873), premier véhicule routier français à traction mécanique pour le transport public (12 places) et différents véhicules à essence datant de 1887 à 1948 sont présentés. On découvre également pour les chemins de fer, les maquettes au 1/10^e des premières locomotives à vapeur, diesel et électrique, et bien d'autres engins (cycles, avions...).

Jusqu'au 31 août 1989 le musée propose un itinéraire dans ses collections sur le thème "Arts et Métiers en Révolution" : 270, rue Saint-Martin (Paris 3^e).



ARTHUR YOUNG :

« VOYAGES EN FRANCE »

...observations et analyses d'un agronome anglais lors de
séjours successifs en France en 1787, 1788, et 1789

Note de lecture par Catherine CHARTRAIN,
Sous-Direction des Affaires Générales et Financières, D.T.T.

De ces extraits pleins de notations de voyage minutieuses, mais n'échappant ni aux préjugés, ni aux contradictions, voici quelques impressions sur les transports et les conditions de circulation sous la plume d'un voyageur « aisé », en cette fin de siècle.*

Quelques jours après son débarquement à Calais... :

« Le 25 mai – A Luzarches, il m'est apparu que ma jument, malade, ne pourrait marcher davantage ; à cause des écuries françaises, qui ne sont que des fumiers couverts, et de la négligence des garçons d'écurie, exécration engendrée, elle a pris froid. Je l'ai donc laissée à Luzarches, où j'enverrai la prendre de Paris, et j'ai pris la poste : cette expérience m'a prouvé que ce service est beaucoup plus mauvais et, en somme, plus cher qu'en Angleterre... Comme tous ceux qui voyagent en chaise de poste, je n'ai rien vu, ou presque, sur le parcours jusqu'à Paris. Pendant les dix derniers milles, je m'attendais à trouver cette cohue de voitures qui, près de Londres, arrête le voyageur. Il n'en a rien été, car la route jusqu'aux barrières, en comparaison des nôtres, est un vrai désert. Tant de routes pourtant convergent ici que je suppose que ce n'est qu'un accident. L'entrée de Paris n'a rien de magnifique ; elle est sale et mal construite. Pour gagner la rue de Varenne, faubourg Saint-Germain, j'ai dû traverser toute la ville par de vilaines rues, étroites et encombrées. »

Il quitte Paris le 28 mai :

« La route d'Orléans est une des plus importantes de celles qui partent de Paris. J'espérais donc que ma première impression sur la faiblesse du trafic dans les environs de cette ville serait corrigée ; elle s'est au contraire, trouvée confirmée ;

c'est un désert, en comparaison des approches de Londres. Sur dix milles, nous n'avons rencontré ni coche, ni diligence, rien d'autre que deux messageries et quelques rares chaises de poste ; pas le dixième de ce que nous aurions trouvé en quittant Londres à la même heure. »

Premier aperçu des transports par voie d'eau à Orléans, en visitant cette ville :

« Il y a, le long du quai, beaucoup de barges et de bateaux construits sur le fleuve, dans le Bourbonnais, etc., chargés de bois, d'eau-de-vie, de vin et d'autres marchandises ; lorsqu'ils arrivent à Nantes, on les démolit et on les vend avec la cargaison. Nombre d'entre eux sont en sapin.

D'ici à Nantes, un bateau prend le départ quand six personnes le demandent, chacun payant un louis d'or ; on débarque chaque soir, et il faut quatre jours et demi pour le voyage. »

Dans la région de Limoges qu'il parcourt début juin :

« Les routes, dans toute cette région, sont vraiment superbes, très supérieures à tout ce que j'ai vu, en France ou ailleurs. La réputation laissée ici par Turgot est considérable. Les routes magnifiques que nous avons empruntées, fort au-dessus de tout ce que j'ai vu en France, comptent parmi ses « bonnes » œuvres, épithète qu'on leur doit bien, car elles ont été construites sans « corvées ».

* Coll. 10/18.
C. Bourgeois. Editeur.



Puis entre Uzerches et Donzenac :

« L'immense vue, à la descente sur Donzenac, est également magnifique. Et, par-dessus le marché, la plus belle route du monde, parfaitement construite, admirablement entretenue, comme une allée soignée d'un jardin, sans poussière ni sable, sans cailloux et sans trous, solide, unie, faite de granit broyé, toujours tracée de manière à dominer le paysage, en sorte que si l'ingénieur n'avait pas eu d'autre objectif, il ne l'eût pas édifée avec un goût plus accompli. »

A. Young arrive à Toulouse le 14 juin :

« Le canal de Brienne, aussi appelé du nom de l'archevêque de Toulouse, devenu depuis premier ministre et cardinal, a été conçu et exécuté pour joindre, à Toulouse, la Garonne et le canal du Languedoc, qui sont reliés à deux milles de cette ville. La nécessité de cette jonction vient de ce que la navigation est totalement entravée, dans la ville, par l'écluse établie pour les moulins à blé. Le canal passe sous le quai, grâce à un tunnel, pour rejoindre le fleuve, et une écluse en monte les eaux au niveau du canal du Languedoc. Il est assez large pour que plusieurs bateaux passent de front. Ces entreprises ont été bien conçues et leur exécution est vraiment magnifique : il y a pourtant plus de magnificence que de commerce ; alors que le canal du Languedoc est animé d'un grand trafic, celui de Brienne est un désert. »

Quelques temps après...

« Dans cette tournée en Languedoc, j'ai passé par un nombre incroyable de ponts magnifiques et de superbes chaussées. Cela prouve seulement l'absurdité et l'oppression du gouvernement. Des ponts de 70 à 80 000 livres, et d'immenses chaussées, pour réunir des villes qui n'ont pas de meilleures auberges que celles que j'ai décrites, voilà qui est

absurde. Cela n'a pas été fait pour le seul usage des habitants, car le cinquième de ces dépenses suffirait à leurs besoins. Ce sont donc des objets fastueux, pour éblouir le voyageur. »

De retour à Paris, Arthur Young nous livre quelques impressions sur la circulation dans la ville... :

« Les rues sont étroites, et nombre d'entre elles très encombrées ; les neuf-dixièmes sont boueuses, et toutes sont dépourvues de trottoirs. La promenade qui, à Londres, est si agréable et si propre que les dames peuvent s'y livrer chaque jour, est ici un travail et une fatigue même pour un homme, et unè activité impensable pour une femme correctement vêtue. Les voitures sont nombreuses, et le pire est qu'il y a un nombre infini de cabriolets à un seul cheval, conduits par de jeunes gens à la mode, ou par des imitateurs aussi fous qu'eux, à une telle vitesse qu'ils sont un grave danger et rendent les rues excessivement périlleuses, à moins d'être sans cesse sur le qui-vive. J'ai vu un pauvre enfant écrasé, et probablement tué, et j'ai moi-même été maintes fois aspergé de la boue du ruisseau. Cette mode absurde de conduire de pareilles cages à poule dans les rues d'une grande capitale vient, soit de la pauvreté, soit d'un misérable esprit d'économie ; on ne saurait la condamner trop sévèrement. Si les jeunes gentilshommes à Londres conduisaient leurs voitures, dans des rues sans trottoirs, à la manière de leurs homologues parisiens, ils se verraient bientôt et justement rossés ou trainés dans le ruisseau. Cette particularité fait de Paris un séjour peu recommandable pour les personnes et surtout les familles qui n'ont pas les moyens d'avoir une voiture, commodité tout aussi chère ici qu'à Londres. Les fiacres sont beaucoup plus mauvais que chez nous, et l'on ne voit plus de chaises à porteurs, car elles seraient renversées dans la rue.

De telles conditions font que toutes les personnes de revenus modestes

ou faibles doivent obligatoirement s'habiller de noir à Paris, avec des bas noirs. »

Lors d'un séjour ultérieur, il renouvelle l'une de ses observations concernant la faiblesse des échanges interurbains :

« Il me faut maintenant trouver le moyen de gagner Nice. Le croirait-on ? de Marseille, qui compte cent mille âmes, et de Toulon, qui en compte trente mille, sur la grande route d'Italie par Antibes et Nice, il n'y a ni diligence, ni aucun service régulier. A ceux qui sont accoutumés au nombre infini de voitures qui volent en tous sens à travers l'Angleterre, cela paraîtra peu vraisemblable. Les grandes villes de France n'ont pas, entre elles, le centième de circulation et de relations dont bénéficient, chez nous, beaucoup de villes secondaires ; preuve concluante de la faiblesse de leur consommation. »

Et un commentaire général sur l'état des équipages en France en comparaison de l'Angleterre :

« En ce qui concerne les écuries, qu'il s'agisse de chevaux, de palefreniers, de harnais ou d'équipages de rechange, les Anglais l'emportent de beaucoup ; vous voyez en province, des cabriolets qui datent certainement du siècle dernier ; un Anglais, même peu fortuné, ne saurait être vu dans une voiture portant plus que ses quarante ans ; s'il n'en a pas d'autre, il préférera aller à pied. On ne peut pas dire qu'il n'y a pas d'équipages complets à Paris ; j'en ai vu beaucoup, la voiture, les harnais, l'attelage et la livrée, sans défauts et impeccables ; mais le nombre en est certainement très inférieur à celui de Londres. Des chevaux, des grooms et des voitures ont été importés ces dernières années en grande quantité. »



UNE ADRESSE : "244 BOULEVARD SAINT-GERMAIN"

1789 : le Boulevard Saint-Germain s'appelait alors... Rue Saint-Dominique. Qu'y avait-il à cette époque à l'emplacement du bâtiment occupé aujourd'hui par la Direction des Transports Terrestres ? A l'heure où nous allons quitter le "244" pour nous installer dans l'Arche de la Défense, nous reproduisons ici un extrait du "Dictionnaire historique des rues de Paris" de Jacques Hillairet.



Plan du quartier du Ministère à Paris VII^e - année 1789 - archives BN
photo : Jean-Jacques Faure..

L'Hôtel du Ministère actuel était sis rue Saint-Dominique, devenue plus tard Boulevard Saint-Germain dans cette partie, la rue Saint-Dominique reprenant son nom à partir de la rue de Belle-Chasse.
photo : Jean-Jacques Faure.

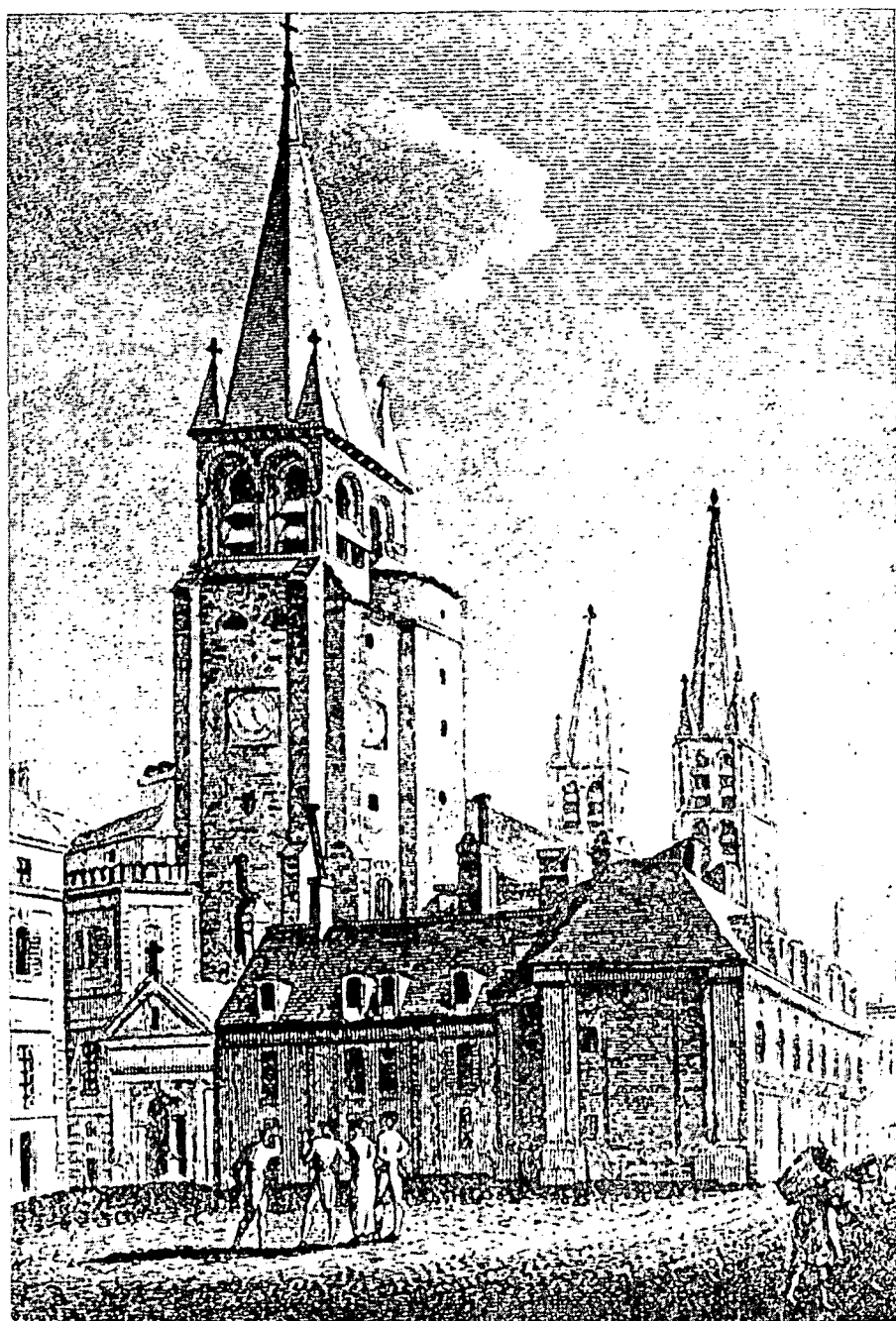
– "244 Boulevard Saint-Germain" –
Emplacement d'un hôtel de la rue Saint-Dominique construit vers 1770, par le Président François Duret*, la duchesse de Lude le loua en 1714. En 1726, Duret le vendit 300 000 livres au sieur Bosnier de la Moisson. La famille de Grimberghen la posséda de 1758 à 1786 (elle y eut comme locataire, en 1767, l'ambassadeur d'Angleterre, le Comte de Rochford) puis le vendit en 1787 à la princesse de Conti, née Marie-Fortunée d'Este, épouse depuis 1759, de Louis-François-Joseph de Bourbon, le dernier prince de Conti. Elle émigra, et son hôtel, séquestré en 1793, fut affecté au Bureau de l'Agriculture du Ministère de l'Intérieur jusqu'en 1801. A cette date, il fut loué par la muni-

cipalité de l'ex – 10^e arrondissement –, antérieurement à l'hôtel de Poulpry (situé au 66 rue de l'Université). Elle y resta jusqu'en 1804, année où elle partit s'installer au n° 13 de la rue de Verneuil. Depuis 1802, cet hôtel était devenu la propriété d'un sieur Ignard qui le céda en 1812 au Maréchal Kellermann. Celui-ci y mourut en 1820, à 85 ans, et son fils en 1835. L'hôtel fut vendu, en 1843, par les héritiers du Maréchal Kellermann, au Comte de Marcillac, puis démolit en 1861, et remplacé par une annexe, en retour d'équerre, du Ministère des Travaux Publics.

* François Duret (1637-1710) : receveur général de Bourgogne et lotisseur de quartier.



...A SAINT-GERMAIN-DES-PRES



Saint-Germain-des-Prés entendit le sermon patriotique de l'abbé Grégoire le 1^{er} novembre 1789 pour la bénédiction des drapeaux de la garde nationale. Puis des administrations nouvelles s'installèrent dans l'abbaye tandis que l'église devenait paroissiale. Désaffectée, elle devint magasin de salpêtre tandis qu'on forait des canons de fusil dans les dépendances. Un incendie ravagea les lieux en avril 1794. En 1822 il fallut abattre les deux clochers des transepts. L'église avait été rendue au culte en 1802.

Vue de l'abbaye de St-Germain-des-Prés

BULLETIN D'ABONNEMENT (à nous retourner)

SERVICE DISTRIBUTEUR : INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE
2, avenue du Général Malleret-Joinville - B.P. 34
94114 ARCUEIL CEDEX - Tél. : 45.81.12.12 - Poste 1225

Nom : Prénom :

Société ou organisme :

Adresse :

.....

Souscrit abonnement(s) à la Note d'Information de la DTT
au prix unitaire de 210,00 francs.

Etranger : 260,00 francs (paiement en francs français, frais de transfert des fonds à
votre charge).

Je vous prie de trouver ci-joint un chèque bancaire, mandat ou virement postal
(C.C.P. Paris 9070-80 M) de F à l'ordre de l'agent comptable
de l'I.N.R.E.T.S.

CACHET DE L'ENTREPRISE
OU SIGNATURE

Directeur de la publication : Claude GRESSIER

Rédacteur en chef : Catherine ROPERT

Editeur : I.N.R.E.T.S.

2, avenue Malleret-Joinville, 94114 ARCUEIL Cedex

ISSN 0181-0103

CPPAP n° 1031 AD

Le numéro simple 24,00 F - Abonnement annuel France : 210 F

Le numéro double 35,00 F - Etranger : 260 F

Réalisation : AUTOMEDON S.A.

Maquette : STORE

Dépôt légal 1^{er} trimestre 1989